

JOURNAL du Chemin de Fer



210

30^{ème} année
avril-mai 2016
bimestriel
prix: € 9,85



ACTUALITÉ

- UN NOUVEAU RACCORDEMENT MARCHANDISES À GOUVY!
- LA SNCB FAIT LE MÉNAGE DANS SA COLLECTION HISTORIQUE
- QUO VADIS, SÉRIE 29? (4) • LA SITUATION DU PARC MOTEUR
- IL ÉTAIT UNE FOIS: LA SÉRIE 57 (2) • RAILS & PHOTOS

REPORTAGE

- DES TRAINS DE NEIGE • DE LA VOIE ÉTROITE EN CHINE

HISTOIRE

REGARDS EN ARRIÈRE... EN 1996 ET 1966

LES CABINES DE SIGNALISATION EN BELGIQUE (26)

NOUVEAU!

TRAM NOSTALGIE LES MOTRICES 4000 DE LA STIB (1)



JOURNAL du Chemin de Fer



Le plus
important
magazine
ferroviaire
belge!

Abonnez-vous
et économisez €7

COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: Versez € 52,00 (pour 1 ans = 6 n°) ou € 98,00 (pour 2 ans = 12 n°) sur le compte KBC 733-0558400-01 au nom de Meta Media Groep bvba., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention ABO JCF.

POUR LA FRANCE: Versez € 63,80 (pour 1 ans = 6 n°) ou € 121,00 (pour 2 ans = 12 n°) sur le compte KBC 733-0558400-01 au nom de Meta Media Groep bvba., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention ABO JCF.

**Meta Media Groep bvba**

Hekkergerstraat 31 - 9260 Schellebelle
RPM Dendermonde - BTW BE 0461.968.933

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDBEBB

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie

redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Doms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

RÉDACTION

Rik Vermeylen, Guy Van Meroye,
Michel Hanssens, Bertrand Montjobaques,
John St. Martin, Marc Grieten, Janghely,
Marc Volders, Hans Joosen, Willy Peyskens,
Cédric Soltys, Willy Pattyn, Wim Naert,
Bart Luyten, Corentin Cauwelier, Dries Huyst,
Lucien Claeys, Marcel van Eupen, Wouter Janssens

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS

abo@metamediagroep.be

LICENCES & COPYRIGHTS

Vivian Tavernier

WEBMASTER

Luc Doms

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye

info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Brussel

Aldipress bv Utrecht

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur.

Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media Groep bvba, afin de vous tenir au courant de nos activités. Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.

Membre de la Fédération de la
Presse Périodique belge



Les transports en commun eux-mêmes seraient-ils menacés?

Mardi 22 mars 2016, 9 h 11: un kamikaze islamiste se fait exploser à bord d'une rame de métro de la ligne 1 qui démarrait de la station 'Maelbeek' à Bruxelles, en direction d'Arts-Loi. Bilan: plus de 20 morts et 130 blessés. Quelques minutes plus tard, le niveau de la menace terroriste était porté à son degré le plus élevé (soit 4) en Belgique, impliquant notamment l'arrêt de l'exploitation de toutes les stations de métro et de pré-métro du réseau bruxellois, ainsi que la fermeture des grandes gares de Bruxelles.

Le lendemain (soit le mercredi 23 mars), ces gares étaient rouvertes au public - moyennant une fouille systématique de tous les voyageurs, une pratique inédite sur le réseau ferré belge - mais le flot des navetteurs venus travailler en train à Bruxelles était sensiblement plus faible qu'en temps normal. De même, lorsque les lignes 1 et 5 du métro bruxellois se sont remises à circuler (partiellement) dès le mercredi 23, ce n'était pas la cohue habituelle: il était clair qu'une partie de la clientèle avait préféré utiliser un autre moyen de transport, ou rester à la maison...

Il est évidemment trop tôt pour analyser toutes les conséquences d'un tel attentat, mais il risque d'induire un profond et durable sentiment de crainte auprès des voyageurs potentiels. Par ailleurs, le covoiturage et le travail à domicile gagnent constamment des parts de marché, depuis plusieurs années. Ajoutons-y ces expérimentations menées actuellement par de grandes firmes informatiques et qui visent à faire circuler en toute sécurité des voitures individuelles... sans conducteur!

A terme, toutes ces initiatives privées visant à individualiser notre comportement en société pourraient bien avoir une influence négative sur le développement même de nos réseaux de transports en commun. En outre, le sentiment d'individualisme de plus en plus perceptible dans la société ne peut que se renforcer par la peur d'attentats commis dans les lieux publics, et en particulier dans les transports en commun. L'horreur immédiate suscitée par les récents attentats pourrait déboucher à plus long terme sur de nouveaux comportements sociétaux, ou le 'voyager ensemble' serait évité dans la mesure du possible...

La rédaction de 'Journal du Chemin de Fer' s'associe au deuil qui frappe les familles et les proches des victimes et compatit de tout cœur avec les blessés de l'attentat du métro à Maelbeek et de ceux survenus une heure plus tôt à l'aéroport de Bruxelles-National.

LA RÉDACTION

Adresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be

RECTIFICATIF

M. Robert Absil a relevé quelques erreurs dans l'article 'Infrabel, pionnier de l'ETCS', paru dans notre n° 219.

- En page 2: '... Mme Heidi Hendrickx et M. Stéphane Floss, tous deux Area Managers I-TMS des zones Nord-Ouest et Sud-Ouest...' Il faut lire: '... des zones Nord-Est et Sud-Est...'

- En page 25 (dans le cadre coloré): '...lorsque sa vitesse est encore supérieure à 40km/h à 400 mètres en aval d'un signal fermé...' Il faut lire: '... à 400 mètres en amont d'un signal fermé...'

Nous remercions notre lecteur attentif pour ces précisions.



Fin février/début mars 2016, deux locomotives Diesel du type 'Traxx DE' utilisées par l'opérateur privé allemand Raildoox ont accompli plusieurs parcours d'essais TBL1+ sur le réseau belge. Le 24 février, ces deux locos se sont rendues d'Anvers-Nord à Ecaussinnes, d'où quelques allers et retours ont été accomplis jusque Soignies, via la liaison 96/1 bif. Ecaussinnes - bif. Soignies. Ces deux engins se sont ensuite rendus à Hasselt, via la ligne 36N. Les voici sur la liaison 96/1 au sud de Braine-le-Comte, le 24 février 2016. Photo: Lucien Claeys.

Prochain numéro

211

date de clôture de rédaction

10/05/2016

date de parution

10/06/2016

Désirez-vous vous abonner à Journal du Chemin de Fer?

Comment procéder? Gestion des abonnements: abo@metamediagroep.be

Versez € 52,00 (six numéros pour un an) ou € 98,00 (12 numéros) au compte 733-0558400-01, au nom de Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec mention ABO JCF

DES TRAINS DE NEIGE ASSURÉS PAR DU MATÉRIEL BELGE

Contre toute attente, ils circulent encore...!



6

10



UN NOUVEAU RACCORDEMENT MARCHANDISES À GOUVY!

La mise en service d'un nouveau raccordement marchandises est un événement rare en Belgique: nous sommes allés voir le nouveau raccordement de Courtil, à Gouvy.



36



54

NOUVEAU! TRAM NOSTALGIE - LES MOTRICES 4000 DE LA STIB

↑ Willy Pattyn, notre spécialiste en la matière, va vous décrire quelques types de trams belges.



DE LA VOIE ÉTROITE EN CHINE

Maintenant que la traction vapeur a pratiquement disparu de Chine, il reste tout de même des lignes qui valent une visite, dans les beaux paysages de Chine.

EN DÉTAIL

- 6 Des trains de neige assurés par du matériel belge
- 10 Un nouveau raccordement marchandises à Gouvly!
- 14 La SNCB fait le ménage dans sa collection historique
- 18 Quo Vadis, série 29? (4)
- 24 La situation du parc moteur SNCB
- 26 Il était une fois: la série 57 (2)
- 36 De la voie étroite en Chine
- 42 Regards en arrière... en 1996 et 1966
- 46 Les cabines de signalisation en Belgique (26)
- 54 Tram Nostalgie - Les motrices 4000 de la STIB
- 62 Rails & Photos



La 151 074 de Lokomotion est en route vers Bischofshofen, en tête de l'Austria Express/Treski en provenance de Bruxelles. Ces puissantes locos à six essieux ont été construites pour la DB à partir de 1972. Comme c'est le début des congés de Carnaval aux Pays-Bas, ce train circule à composition maximale: la tranche illustrée était formée de 6 voitures-couchettes slovaques du type 'Bcmh', de 3 voitures-couchettes I6 Bc SNCB et de la voiture bar-disco SR3. Fieberbrunn (A), le 20 février 2016.

DES TRAINS DE NEIGE

assurés par du matériel belge

TEXTE ET PHOTOS: JORIS DE MOL (SAUF MENTION CONTRAIRE)

Depuis la disparition de l'opérateur privé EETC (Euro Express Train Charter), quelques autres transporteurs ont tenté de combler le trou créé dans le marché. Nous connaissons désormais Railpromo par son Austria Express (voir JCF 209), mais il y a aussi Treinreiswinkel. Ce dernier a fait circuler au cours de l'été dernier un train-autos entre Düsseldorf et Vérone. Il vient d'y ajouter un train de nuit vers la neige, outre le train de jour qu'il exploite depuis quelques années déjà vers les pistes de ski.

LE 'SNEEUW EXPRESS' ('NEIGE EXPRESS')

Le 'Sneeuw Express' est le nouveau produit de Treinreiswinkel. Ce train a circulé trois weekends durant pendant les vacances de Carnaval aux Pays-Bas. La première circulation a eu lieu le vendredi 19 février, le dernier train revenant aux Pays-Bas le dimanche 6 mars 2016. Le 'Sneeuw Express' est un train de nuit partant de La Haye en direction de l'Autriche, via Amsterdam. Comme la

plupart des trains de neige, ce convoi était scindé à Wörgl, une tranche étant destinée à Bludenz, l'autre à Bischofshofen. Outre des voitures-lits et une voiture-bar du loueur 'Euro Express', ce convoi était également composé en partie du matériel de l'opérateur EETC disparu, dont deux voitures-lits du type 'MU', des ex-SNCB!

LE 'KROKUS EXPRESS'

Depuis quelques années déjà, 'Treinreiswinkel' (à l'origine, un bureau de réservations néerlandais pour voyages en train) met en marche un train de jour à destination des régions dédiées aux sports d'hiver en Autriche. Ce train circule deux fois seulement aller et retour, à l'occasion des vacances de Carnaval aux Pays-Bas. Jusqu'à présent, le matériel composant ces convois était principalement de nationalité allemande, mais cette année fut celle du changement: toute la rame fut livrée par la SNCB et composée de voitures I6 (de première et de seconde classe), ainsi que d'une voiture I10 bleue 'Resto'!

La traction de ces trains fut confiée à une série 28 de B-Logistics, à l'instar de l'Austria Express/Treski. Ce n'est pas si étonnant, quand on sait que c'est également Railpromo qui est l'opérateur du 'Krokus Express'. Après avoir amené la rame à vide depuis Forest-Voitures, la série 28 de B-Logistics partait le samedi matin de La Haye et remorquait ce train spécial jusque Kufstein, à la frontière germano-autrichienne. De là, une loco d'un opérateur privé prenait le relais jusque Bludenz et Schladming, après la traditionnelle scission en gare de Wörgl. Alors que les voitures SNCB restaient toute la semaine en Autriche avant d'assurer le parcours de retour d'Autriche vers La Haye le samedi matin suivant, la 28 de B-Logistics par contre retournait le samedi soir de son arrivée, en double et en tête... de l'Austria Express/Treski! De même, la 28 de B-Logistics devant assurer le 'Krokus Express' de retour depuis l'Autriche y parvenait en double et en tête de l'Austria Express/Treski vers Kufstein, parti le vendredi soir de la Bel-



C'est la 139 555 de Lokomotion qui a été chargée d'assurer le premier 'Sneeuw Express' entre Wörgl et Bischofshofen. La voiture de teinte rouge visible derrière la locomotive n'est autre qu'une voiture-lits du type 'MU' ayant fait partie du parc SNCB et plus anciennement encore, de la CIWL (les Wagons-Lits). Elle y était numérotée 4793, un matricule encore lisible de nos jours sur cette voiture. Fieberbrunn (A), le 20 février 2016.



La voiture-lits 'MU' immatriculée 61 84 06-70 617-5 (l'ex 4794 à la CIWL) était quant à elle incorporée dans la tranche du 'Sneeuw Express' de et vers Bludenz, le 20 février 2016. Voici cette voiture en queue du 'Sneeuw Express' lors de son arrêt à Innsbruck Hbf, lors de son retour vers les Pays-Bas.

gique et des Pays-Bas. C'est la raison pour laquelle il a été possible de voir à quatre reprises l'Austria Express/Treski circuler en Belgique et aux Pays-Bas avec deux 28 en tête, couplées en unités multiples. Cette année, le 'Krokus Express' a circulé les samedis 20 et 27 février

au départ des Pays-Bas, et y est revenu respectivement les 27 février et 5 mars 2016.

L'AUSTRIA EXPRESS/TRESKI

L'Austria Express/Treski qui circule de Bruxelles-Midi à Landeck-Zams et Bischofs-

hofen (A) a été décrit de façon détaillée dans notre précédent numéro. Depuis lors, six voitures-couchettes slovaques de la firme 'Wagon Service' sont désormais utilisées au sein de ce train et assurent la desserte de la branche vers Bischofshofen. Depuis leur arrivée en Belgique



Le lendemain de l'arrivée en Autriche du 'Krokus Express', les voitures I6 de la tranche 'Bludenz' sont retournées à vide à Innsbruck, où elles ont été garées et alimentées en haute tension à poste fixe. Au premier plan, la 12.601 suivie de deux autres I6 de 2^{ème} classe (dont une en livrée 'Memling') et deux I6 de 1^{ère} classe. Dans la montagne à l'arrière-plan, on aperçoit le célèbre tremplin pour sauts à ski de Bergisel. Innsbruck, le 21 février 2016.



De retour d'Autriche, les 2829 et 2822 de B-Logistics en tête de l'Austria Express/Treski approchent de la frontière belge à Nispen (NL), le 28 février 2016. La 2829 avait assuré la traction du 'Krokus Express' la veille entre La Haye et Kufstein (A) et était ainsi rapatriée en tête de l'Austria Express/Treski, en double avec la 2822 qui s'était chargée de la tranche 'Landeck' de ce même train. Comme la visite de sécurité prévue à Essen avait entretemps été supprimée (voir notre article consacré à ce train dans notre JCF 209 en page 26), les deux 28 ont pu franchir pour la première fois la frontière à pleine vitesse au retour de l'Austria Express/Treski, à destination de Bruxelles-Midi.



Derrière la SR3 de la SNCB, voici la voiture-couchettes 51 56 05-70 518-2 du type 'Bcmh' de Wagon Service, incorporée dans l'Austria Express/Treski. Remarquez les trois grands compartiments disposés au milieu de ce type de voiture, qui sont reconnaissables à leurs doubles fenêtres. Nispen (NL), le 28 février 2016.



La 139 133 de Lokomotion est à quai à Bischofshofen (A), en tête du dernier Austria Express/Treski de la saison 2015/2016. Cette série de locos fut construite pour la DB à partir de 1959. La 139 133 porte d'ailleurs fièrement la mention 'En service depuis plus de 50 ans déjà'... Derrière la loco, on aperçoit la voiture I6 'B' 12.605, avariée et rapatriée en Belgique.



Le dernier Austria Express/Treski de la saison d'hiver 2015/2016 a quitté Bruxelles-Midi le 11 mars 2016. C'est la 2825 qui eut l'honneur de le remorquer, alors qu'elle portait pour la première fois une pub pour son opérateur, B-Logistics. En tête de rame se trouvent les quatre I6 Bc de la tranche 'Landeck-Zams', suivies des six voitures-couchettes 'Bcmh' et de la bar-disco SR3 de la tranche 'Bischofshofen'. Photo: Wouter Janssens.

fin janvier, cette tranche est composée de ces six voitures-couchettes slovaques et de la voiture bar-disco SR3 de la SNCB, cette composition étant renforcée au besoin par quelques voitures-

couchettes I6 Bc de la SNCB lors des weekends de pointe, tandis que la tranche 'Landeck-Zams' est exclusivement composée de voitures I6 Bc. A signaler par ailleurs que quelques-unes des voitures I6 classiques ayant composé le 'Krokus Express' ont subi diverses avaries. Les voitures de remplacement furent acheminées vers l'Autriche par B-Logistics, tandis que les voitures avariées étaient rapatriées une par une au sein de l'Austria Express/Treski. C'est la raison pour laquelle en fin de saison, des voitures I6 (à places assises) ont pu être aperçues au sein de certaines compositions de l'Austria Express/Treski, mais ces dernières n'étaient évidemment pas accessibles aux voyageurs.

Terminons en signalant que les dernières circulations prévues de l'Austria Express/Treski (aller le vendredi 18 mars et retour le 20 mars 2016) ont été supprimées par manque de réservations de la part de la clientèle. Le tout dernier Austria Express/Treski de la saison d'hiver 2015/2016 est donc revenu en gare de Bruxelles-Midi le dimanche 13 mars 2016.

Après cette première saison de circulation de l'Austria Express/Treski, Railpromo semble satisfait de sa fréquentation; on peut donc raisonnablement s'attendre à ce que ce train circule à nouveau lors de la prochaine saison d'hiver, à partir de décembre de cette année.



Une vue d'ensemble du 'Pôle Ardenne Bois' à Courtil. La voie la plus éloignée du quai est occupée par rame de wagons en cours de déchargement. A droite, le site de la scierie Pauls. Photo: Jean Lechat, le 9 mars 2016.

Un nouveau raccordement marchandises à **GOUVY!**

C'est un fait suffisamment rare pour qu'il mérite d'être souligné: un nouveau raccordement marchandises desservant une toute nouvelle installation de transbordement pour grumes (des troncs d'arbres) vient de s'ouvrir à Courtil (un petit village de l'entité de Gouvy), le long de la ligne 42 Rivage - Gouvy.

PAR: MICHEL VAN USSEL

Dénommé 'Pôle Ardenne Bois', ce zoning industriel de 80 hectares est actuellement occupé par la scierie Pauls, qui était auparavant desservie par le rail à Bullange, le long de la ligne 45A entre Wévercé et Losheimergraben. Lors de l'arrêt définitif de l'exploitation marchandises sur la 'Vennbahn' (la ligne des Fagnes) en novembre 2003, cette scierie avait manifesté son intention de continuer à faire appel au chemin de fer

pour l'acheminement des bois nécessaires à son exploitation: ce vœu a été exaucé... plus de dix ans plus tard.

Situé à la sortie de la gare de Gouvy (côté 'Liège'), le 'Pôle Ardenne Bois' est le terminus d'un nouveau raccordement long de 2 km, qui a été établi en grande partie sur l'assiette de l'ancienne ligne SNCB 163 Libramont - Gouvy - Saint-Vith. Fortement en-

dommagée lors de la Bataille des Ardennes au cours de l'hiver 1944, la section Gouvy - Saint Vith de la ligne 163 n'a jamais été remise en service.

Outre ce nouveau raccordement à voie unique, l'installation ferroviaire du 'Pôle Ardenne Bois' est simpliste, car constituée uniquement de deux longues voies en impasse rectilignes, l'une des deux étant bordée



↑ Les installations ferroviaires du site de Courtil sont minimalistes, par souci d'économie: deux longues voies rectilignes et en impasse.... A droite, le vaste quai de déchargement. Au loin à droite, les installations de la scierie Pauls. Photo: Jean Lechat, le 9 mars 2016.

↓ La rame vide du train d'essai du 24 février, après son déchargement complet. Photo: Jean Lechat, le 24 février 2016.





↑ Le premier train de bois arrivé à Courtil est en cours de déchargement, le 24 février 2016. La grue routière servant au déchargement et un camion luxembourgeois récupérant une partie du chargement occupent la voie de gauche. Photo: Jean Lechat.

→ Gros plan sur un des wagons qui sont utilisés pour ce transport des grumes: il s'agit de wagons doubles articulés à quatre essieux du type 'Laaps', appartenant à la firme de location VTG et portant le marquage 'Transport de rondins de bois dérivés' (sic). En arrière-plan, on aperçoit un train IC Liège - Luxembourg circulant sur la ligne 42. Photo: Jean Lechat, le 24 février 2016.



→ La 7842 de B-Logistics manœuvre à l'entrée du site du 'Pôle Ardenne-Bois' à Courtil. On distingue bien à droite l'assiette de l'ancienne ligne 163, qui passait sous les deux voies de la ligne 42 à cet endroit. Photo: Michel Hanssens, le 24 février 2016.





↑ Retour en gare de Gouvvy de la première rame de wagons après son déchargement à Courtil, le 24 février 2016. A droite, les deux voies principales de la ligne 42, vues en direction de Rivage. Le convoi circule sur l'assiette de l'ancienne ligne 163 qui menait à Saint-Vith, au départ de Gouvvy. Photo: Jean Lechat.

← Une rame de wagons en attente de chargement sur le quai de la darse 'Euroports' du port de Monsin (L214), le 28 février 2016. Le volume de grumes déchargé par un seul bateau nécessite la circulation de deux trains composés chacun de 20 wagons. Photo: Jean Henri Renard.

d'un très haut quai destiné à stocker le bois déchargé. L'exploitation ferrée sur ce site est assez particulière: à l'arrivée en gare de Gouvvy des trains chargés de grumes, une des trois locomotives de la série 77 de B-Logistics tracte seule la rame sur le nouveau raccordement jusqu'à l'aiguillage menant aux deux voies du site. Après garage de cette loco sur la voie disposée le long du quai, les deux autres restées en queue poussent alors la rame sur la seconde voie en impasse. Après cette opération, les trois locos retournent en gare de Gouvvy, où elles sont raccouplées pour retourner à vide à Kinkempoïs. Pour l'évacuation de la rame déchargée, une seule 77 suffit.

Les grumes proviennent de Scandinavie, car la production des forêts ardennaises ne suffit

pas à alimenter toutes les scieries de Wallonie. Ces grumes sont actuellement acheminées par bateau jusqu'au port de Monsin. Après transbordement sur wagons, ils sont acheminés par trains de nuit à Courtil (via Kinkempoïs, Rivage, Trois-Ponts et Gouvvy), où ils sont déchargés. Dans quelques mois, la scierie Pauls espère faire venir ces bois au port de Willebroek (raccordé à la ligne 54 Malines - Saint-Nicolas), d'où les bois seront acheminés par trains jusque Courtil.

Un premier train (qualifié 'd'essai') a circulé entre le port de Monsin (sur la ligne industrielle 214 Jupille - Chertal, au Nord de Liège) et Courtil au cours de la nuit du 23 au 24 février 2016 et a été déchargé à Courtil le 24 février en matinée. Depuis ce premier convoi, la scierie fait désormais cir-

culer un train par semaine entre le port de Monsin et Courtil. Ces trains sont composés de 20 wagons doubles articulés, chargés de 1.200 tonnes de grumes, soit l'équivalent de 40 camions. Ils sont remorqués de bout en bout par trois 77 de B-Logistics couplées en unités multiples, vu les rampes sévères entre Vielsalm et Gouvvy.

Grâce à la synergie développée de concert par la scierie, B-Logistics et la Région wallonne, et à la conception minimaliste (mais bien étudiée) de ce nouveau raccordement, ces trains de bois circulent pour un prix (relativement) équivalent à celui d'un acheminement par la route. Puisse cette belle réalisation puisse faire école dans le futur, afin d'entamer une reconquête progressive des marchés du rail en Belgique...



Sortie (en marche arrière!) de la locomotive de manœuvres 8319 chargée sur plate-forme routière de la remise-musée de La Louvière-Sud, en vue de son transfert vers le CFV3V à Mariembourg, le 4 février 2016. Photo: Jacques Remy.

La SNCB fait le ménage dans sa **COLLECTION HISTORIQUE**

L'année 2015 a été celle du grand chambardement dans le domaine du patrimoine historique de la SNCB. L'ouverture de Train World, le musée des Chemins de fer belges, a été l'occasion de repenser complètement la gestion de la nombreuse collection de matériel roulant historique, devenue pléthorique au fil des décennies. A peine 22 engins (locomotives, voitures, wagons, etc.) en effet ont trouvé place dans le magnifique écrin de Train World, alors que la collection des engins roulants préservés au titre de patrimoine historique par la SNCB se montait à plus de 150 véhicules, en 2015...

PAR: MICHEL VAN USSEL



Départ de la voiture ex-Nord-Belge du type B7D n° 39.104 de La Louvière vers Mariembourg, chargée sur une plate-forme du transporteur Dick, le 21 décembre 2015. Photo: Michel Thiry.

ENGINS PRÊTÉS À LONG TERME

Matricule/ description	Provenance	Bénéficiaire
1 HL 16.042	FLV	CFV3V
2 HLE 101.012 (ex 2912)	LVRS	CFV3V
3 AR 608.05	FLV	CFV3V
4 HV n° 4 du Train Royal de Léopold III	FSR	CFV3V
5 HV n° 10 (voiture d'inspection)	FLV	CFV3V
6 HL 5620 (type 53 ex 53.320)	FLV	CFV3V
7 HV NB B9 n° 32303 (50 88 29-26 403-7)	LVRS	CFV3V
8 Fourgon n° 6071 à 2 essieux ex-Nord-Belge	FLV	CFV3V
9 HV TEE B9½tu n° 00151(61 88 29-89 980-5)	LVRS	PFT
10 HG n° 46 88 957 2202-2 (ex-type 4012 B1)	LVRS	PFT
11 Grue Nicaise Et Delcuve de 1870	LVRS	PFT
12 Fourgon à bagages en bois n° 11.955	FLV	SCM
13 HG 01 88 502 5935-1 (type 1232 A1)	LVRS	SDP
14 HG 41 88 615 3328-3 (type 1245 A2)	LVRS	SDP
15 HV L A8 n° 31113	LCS	SDP
16 HV P C n° 96556	FLV	SDP
17 HV P C n° 96840	FLV	SDP

RESTRICTIONS DE BUDGET

Les restrictions budgétaires imposées à la SNCB par l'autorité de tutelle ont aussi eu un impact négatif sur les budgets alloués à la conservation du patrimoine. Mais bien avant ces mauvaises nouvelles, un plan de cessions et de prêts à long terme d'une grande partie de la collection des véhicules préservés avait déjà été mis sur pied. Concrètement, deux listes de matériel ont été dressées: l'une reprenant les véhicules qui seront prêtés à long terme aux différentes associations de préservation ferroviaire historique et lignes-musées de Belgique; l'autre reprenant les véhicules qui seront définitivement cédés à ces mêmes associations.

L'établissement de ces listes date de 2008, lorsque la réflexion concernant le matériel

ENGINS CÉDÉS DÉFINITIVEMENT

MATRICULE/ DESCRIPTION	PROVENANCE	BÉNÉFICIAIRE		
1 HLR 8319	LVR	CFV3V	38 AR 4903 ex-type 553	FLV SCM
2 HV K1-A9 n° 21026 (60 88 18-18 026-7)	FSR	CFV3V	39 HV K1 A9 n° 21043	LVR SCM
3 HV NB B7D n° 39104 (50 88 82-26 433-8)	LVR	CFV3V	40 HV K1 B11 n° 22004	LVR SCM
4 HV NB B11 n° 32402 (50 88 21-26 402-7)	LVR	CFV3V	41 HV K1 B7D n° 29009	LVR SCM
5 HV L A5D n° 38010 (50 88 81-26 410-7)	LVR	CFV3V	42 HV M1 B8D n° 49035	LVR SCM
6 PW n° 8 (fourgon royal)	LVR	CFV3V	43 Remorque d'AR n° 732.09	LVR SCM
7 HG n° 83.971 ex-type 3214A1	LVR	CFV3V	44 PW n° 9 (fourgon royal)	LVR SCM
8 HG n° 01 88 575 9119-4 type 1215 C1	LVR	CFV3V	45 HG citerne 40 88 953 7503-3 type 9537 A1	LVR SCM
9 HG n° 21 88 511 0146-7 type 1213 B1	LVR	CFV3V	46 PW 'court' 77012	LVR SCM
10 HG GO n° 116.00905 ex-type 2000 D1	LVR	CFV3V	47 HG n° 40 88 957 3009-6 ex-type 3022 B	LVR SCM
11 HG GO n° 174.00137-6 ex-type 2231 A1	LVR	CFV3V	48 HG n° 42 88 514 0048-4 type 1232 G0	LVR SCM
12 HG GO n° 948/305 ex-type 3414 A3	LVR	CFV3V	49 HG GO n° 174.00130-6 ex-type 2231 A1Colis	LVR SCM
13 HG n° 42 88 079 9030-7 type 5030 D0	LVR	CFV3V	50 HG plat GO n° 948/323 ex-HP Carrières	LVR SCM
14 AR 654.02 (voiture 'ABDx')	FLV	CFV3V	51 HG GO n° 174.00106-6 ex-type 5030 A4	LVR SCM
15 AR ES 301 (ex 551.34)	FLV	CFV3V	52 HG n° 01 88 135 6064-8 type 2231 A0	LVR SCM
16 HL sans foyer 040 ZV BASF n° 4	FLV	Kolenspoor	53 HG GO nr 174.00119-1 ex-type 2231 A1	FLV SCM
17 HLE 2913	FM	PFT	54 HG GO nr 174.00126-6 ex-type 2231 A1	FLV SCM
18 HLE 2801	LVR	PFT	55 HL 41.195	LVR SCM
19 HLR 7103	FLV	PFT	56 Chasse-neige (sur ancien tender n° 24.156)	FLV SCM
20 AR 4006	LVR	PFT	57 HL Chaudière verticale 040 VK Gand Maritime n° 3	FLV SCM
21 AM 002 Postale	LVR	PFT	58 HL MF 72 type 88, ex-Nord Belge n° 615	FLV SDP
22 AM 027 de 1950	LVR	PFT	59 Draisine type 4 'Campagne' n° 38.025.404.60	LVR SDP
23 Tracteur type 2 d'inspection n° 38.025.201.60	LVR	PFT	60 Draisine type 8 n° 38.025.803.60	LVR SDP
24 HV M1 B8 n° 42002 (50 88 27-26 602-6)	LVR	PFT	61 Draisine d'inspection type 2 n° 38.025.205.60	FLV SDP
25 Rem d'AR n° 734.05 (50 88 27-29 584-3)	LVR	PFT	62 HV L A5D n° 38005	LCS SDP
26 HG n° 21 88 073 0905-7 type 1238 A1	LVR	PFT	63 PW GCI n° 19141	LVR SDP
27 HG n° 40 88 953 7530-6 ex-type 9437 A5	LVR	PFT	64 HG n° 943/702 ex-type 2000 B	LVR SDP
28 HG n° 46 88 957 2042-2 ex-type 4012 B1	LVR	PFT	65 HG n° 948/110 ex-type 4010 D11	LVR SDP
29 HG n° 46 88 957 2046-3 ex-type 4012 B1	LVR	PFT	66 HG trémie n° 01 88 645 0108-7 type 1235 A1	LVR SDP
30 HG n° 40 88 958 7006-6 type 9587 A1 (*)	LVR	PFT	67 HG citerne n° 21 88 910 5480-9 type 2000 G6	LVR SDP
31 HG n° 42 88 136 4699-2 type 2231 A1 Colis	LVR	PFT	68 HG bois n° 40 88 958 2012-9 ex-type 5030 A5	LVR SDP
32 HG GO n° 174.00108-6 ex-type 2211 A0	LVR	PFT	69 HG n° 21 88 238 0057-6 type 5030 A7	LVR SDP
33 HG GO nr 174.00206-6 ex-type 2021 A2-	FLV	PFT	70 HG n° 21 88 578 2385-8 type 2215 A1	LVR SDP
34 HG GO n° 948/189 ex-type 2000 E	LVR	PFT	71 HG bois n° 8965 pour carrosses Etat Belge	FLV SDP
35 HG fermé ABL nr 968 ex-type ?	FLV	PFT	72 HG plat n° 31.920.572.60	FLV SDP
36 HG n° 42 88 609 4001-7 type 5030 B2	LVR	PFT		
37 AR 4601	NK	PFT		

(*) Il s'agit d'un wagon-citerne à bogies de 1961, aménagé sur le châssis d'un ancien tender de loco à vapeur du type 26.

LÉGENDE DES TABLEAUX

AR = autorail
 HL = locomotive à vapeur
 HLE = locomotive électrique
 HLR = locomotive de manœuvres
 HV = voiture à voyageurs
 HG = wagon marchandises
 NB = Nord Belge
 PW = fourgon à bagages
 GO: véhicule considérée comme 'Gros Outillage' (utilisation locale)
 FLV = Remise-musée de Louvain
 LVR = Remise-musée de La Louvière-Sud
 FSR = Remise (royale) de Schaerbeek
 LCS = AC Cuesmes
 NK = Kinkempois
 CFV3V = Chemin de fer à Vapeur des 3 Vallées (ligne-musée Mariembourg - Treignes)
 PFT = asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme
 SCM = Stoom Centrum Maldegem (ligne-musée Eeklo - Maldegem)
 SDP = Stoomtrein Dendermonde - Puurs (ligne-musée Termonde - Puurs)
 Kolenspoor = ligne-musée Waterschei - As.

à exposer à Train World était en cours. Le choix du matériel par les différentes associations bénéficiaires a été réalisé le 29 décembre 2011 et les différents contrats liant la SNCB à ces associations signés le 8 mai 2013. Après transfert des pièces désignées pour être exposées à Train World en 2014 et 2015, le transfert des pièces cédées ou prêtées à long terme aux associations a été entamé en 2015 et se poursuivra encore au début de l'année 2016. A noter que quelques autres prêts et dons avaient déjà été consentis auparavant à certaines associations ou lignes-musées belges ou étrangères.

Le matériel qui restera préservé en propre par la SNCB (à savoir principalement des locomotives à vapeur, Diesel et électriques, ainsi que des voitures très représentatives) est désormais à l'abri dans les remises-mu-



La voiture K1 de 1^{ère} classe n° 21.026 chargée sur plate-forme routière sort (à nouveau en marche arrière!) de la remise-musée de La Louvière-Sud, en vue de son transfert vers le CFV3V, le 23 décembre 2015. Photo: Michel Thiry.

Un engin historique, mais qui ne faisait pas partie du contingent préservé par la SNCB: l'autorail 4603, garé comme 'pot de fleur' depuis quinze ans en gare de Charleroi-Sud (au pied de la tour de signalisation) a été transféré vers le SCM à Maldegem. A noter que le SCM possède déjà la locomotive à vapeur 41.195, qui avait été exposée au même endroit à Charleroi-Sud et avait été remplacée dans sa fonction décorative par... le 4603! Le 4603 en cours de déchargement sur la ligne-musée du SCM à Adegem, le 28 décembre 2015. Photo: Willy Peyskens.

sées de Steenbrugge (l'ancienne remise vapeur de Bruges) et de La Louvière-Sud (l'ancien atelier de traction d'Haine-St-Pierre). L'ancienne remise-musée de Louvain a totalement été vidée de son contenu au cours de l'année 2015: quelques véhicules ont rejoint Train World (dont une majorité de locos à vapeur), d'autres ont été transférés à Steenbrugge ou à La Louvière-Sud, et d'autres enfin ont déjà été cédés ou prêtés aux associations intéressées.

89 VÉHICULES CÉDÉS OU PRÊTÉS

Nous avons repris ci-contre les deux listes dont question: 17 véhicules seront prêtés à long terme et 72 (!) autres seront cédés définitivement. Impossible évidemment d'illustrer tous ces engins: leur intitulé dans les tableaux devrait cependant suffire à les reconnaître. A l'examen de ces listes, on remarquera que deux associations surtout ont 'tiré le gros lot': le PFT avec 22 engins

reçus à titre définitif (dont 3 locomotives, 2 automotrices et 2 autorails) et le CFV3V avec 15 engins, dont une loco et deux autorails. Puissent les associations concernées se montrer dignes de ces cadeaux en préservant, voire en remettant en état de préservation cet héritage providentiel...



Cette belle époque est révolue: maintenant qu'aucun produit dangereux ne peut encore transiter via le tunnel Kennedy, le transit d'un train acheminant de telles matières n'est plus qu'un vague souvenir. Les fleurs repoussent sur les arbres à chaque printemps, mais ces trains ne viendront plus... Photo: Carlo Hertogs, le 30 avril 2013.

QUO VADIS, SÉRIE 29?

(4^{ème} partie)

PAR: CARLO HERTOGS

DE RETOUR AUX AFFAIRES!

Aussi subitement et rapidement qu'elles étaient disparues, les locos de la série 29 réapparurent sur la scène ferroviaire. Les rames 'Fyra' défaillantes ayant été mises de côté en janvier 2013, des locomotives 'Traxx' de la série 28 furent à nouveau nécessaires pour assurer le service 'New Benelux' de remplacement. Il n'y avait plus par conséquent assez de 28 à disposition de l'organisme 'Cobra' pour assurer les trains de marchandises à couvrir. Pour combler cette pénurie, SNCB-Logistics fit donc revenir... ses cinq ex 29 en Belgique! Cet opérateur avait de la chance, car ces locos n'avaient pas encore été louées à un autre opérateur... Si cette version officielle ne vous convainc pas, car les tâches dévolues antérieurement aux 29 n'avaient effectivement pas été reprises par des 28 mais par des locos de la série 13, il faut savoir que le remplacement des

trains classiques du service Benelux par les fameuses rames 'Fyra' avait libéré en effet un certain nombre de locomotives de la série 28, qui avaient immédiatement été versées à la remorque de trains de marchandises en service intérieur. Or, ces trains étaient assurés jusqu'alors par la série 20, dont une grande partie des engins était déjà hors service en janvier 2013. Comme des 28 étaient à nouveau nécessaires pour le service 'Benelux' de remplacement, ce sont des 13 qui durent reprendre la traction des trains confiés auparavant aux 20. La nouvelle location des cinq locos de la série 29 permit donc de remplacer les 13 en tête des trains de marchandises de et vers la France, bouclant ainsi la boucle... Mais comme le service des 'New Benelux' allait graduellement retrouver son nombre de trains initial, une autre solution à plus long terme se devait d'être trouvée pour libérer

encore plus de locos de la série 28. Mais ceci sort du cadre du présent article...

C'est finalement le 15 février 2013 que la 2816 ramena ses cinq sœurs (dans l'ordre, les E186 347, 348, 350, 349 et 346) d'Aachen West à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord. Comme ces ex 29 n'étaient plus homologuées sur le réseau Infrabel (sic), elles ne pouvaient plus y circuler et y faire un retour triomphant... Les techniciens d'Anvers-Nord se coupèrent alors en quatre au cours des semaines qui suivirent pour adapter à nouveau ces locos aux normes belges, les renuméroter (la même équivalence entre matricules Alpha Trains et SNCB fut reprise), les décorer des signes distinctifs nécessaires, leur faire assurer de nouveaux parcours d'essais et les faire homologuer. Tout ceci n'avait qu'un seul but: remettre le plus rapidement en service ces cinq 29!



Le 15 février 2013, la 2816 est allée rechercher à Aachen-West les locos qui avaient été relouées. Ce train de locomotives était composé dans l'ordre des E186 347 (2902), 186 348 (2903), 186 350 (2905), 186 349 (2904) et 186 346(2901): le voici lors de son passage à Mortsels, en route vers Anvers-Nord. Photo: Max Delie.

DES ROULEMENTS IRRÉALISTES...

Entretemps, un nouveau roulement avait été conçu par les planificateurs. Le retour aux affaires de ces 29 était plus qu'attendu, en témoigne le fait que le roulement 'F9' qui leur fut attribué à partir du 8 avril 2013 comptait à nouveau cinq services quotidiens pour... cinq engins. Bien que tout le monde sait qu'un tel roulement est impossible à tenir en pratique, car c'est une source continue de problèmes pour le personnel (et les clients!), c'est pourtant bien ce roulement qui fut suivi. Et comme l'on pouvait s'y attendre, le nombre de services quotidiens fut ramené de 5 à 4 dès le 9 juin 2013, lors de l'entrée en vigueur du service d'été... C'est surtout dans la région de Charleroi que des trains prévus en 29 furent cédés à des 13. En journée, on rencontrait surtout les 29 à Anvers-Nord, Anvers-Rhodésie, Anvers-Waaslandhaven, Courtrai, Muizen-Marchandises, Zeebruges-Pélican et Zeebruges-Formation. En France, les destinations finales desservies par les 29 étaient Bobigny, Calais-Fréthun (faisceau 'Tunnel'), Dourges, Somain et Valenciennes. Quelques-uns des trains dévolus aux 29 leur avaient déjà par ailleurs été attribués lors de leur 'première vie' à la SNCB. Nonobstant

certains problèmes déjà existants pour faire assurer tous les trains prévus par les 29, la petite modification intermédiaire des roulements du 2 septembre 2013 eut pour effet d'ajouter une nouvelle fois des trains dans le roulement 'F9': il s'agissait principalement de trains entre Anvers et Dourges et entre Muizen et Calais-Fréthun. Et à nouveau, il apparut que les planificateurs avaient eu les yeux plus gros que le ventre: en date du 15 décembre 2013 (date d'entrée en vigueur du nouveau service-horaires d'hiver), le roulement 'F9' fut ramené de cinq services à trois, un nombre beaucoup plus réaliste. La majorité des trains couverts circulaient alors entre Muizen et Calais et entre Anvers et Bobigny, bien que toutes les destinations énumérées ci-dessus restèrent desservies. Et deux mois plus tard – en date du 3 février 2014, lors du nouveau changement-horaires – le 'carnet de commande' des 29 resta inchangé.

HAUTE CONJONCTURE?

Le 7 avril 2014, lors de l'entrée en vigueur du nouveau service-horaires, le service 1 du roulement F9 fut modifié par la disparition des trains 49855/R13. Grâce à cela, cinq par-

cours de locomotive à vide disparurent, le roulement étant d'un coup beaucoup plus efficace. Revers de la médaille: la loco travaillait moins... Au service 2 par contre, un train avait été ajouté: le 41832 R3 Anvers-Nord (faisceau 'B2') 13h08 – Dourges 17h07. Grâce à cet ajout, cette loco ne restait plus immobilisée huit heures d'affilée les mercredis, mais un nouveau parcours à vide apparaissait: le 99998 Dourges 18h00 – Anvers-Nord 19h30. Le service 3 restait quant à lui inchangé. Globalement, les modifications induites par rapport au roulement précédent étaient donc réduites. C'était alors le 'plein emploi' pour les 29 à ce moment, car quatre locos sur les cinq seulement étaient disponibles pour couvrir ce roulement: la cinquième – la 2902 – avait en effet été sous-louée à Fret SNCF pour intervenir de concert avec les 'Traxx' de la SNCF sur la relation Dunkerque – Kinkempois, les trains de rouleaux de tôle bien connus. Ce n'est rien de dire que les quatre 29 restantes avaient de quoi s'occuper...

UNE BAISSÉ IMPORTANTE

Mais toutes les belles choses ont une fin. Le 15 juin 2014 débutait le service-horaires d'été: il entraîna une chute inédite du nombre de



Cette charge, constituée principalement de conteneurs Unit.45, fut longtemps un des convois attirés à la série 29 entre la sortie du Tunnel sous la Manche et Muizen-Marchandises. Serskamp (L.50), le 10 avril 2014. Photo: Carlo Hertogs.

quelle la série 29 était utilisée cette fois en Allemagne depuis le 1^{er} septembre 2013 (voir la 1^{ère} partie de cette série d'articles), jusqu'au moment où il apparut qu'il s'agissait d'une sous-location...

Lorsque les 2904 et 2905 furent modifiées chez Bombardier à Kassel et réalisèrent fin septembre/début octobre 2014 de nombreux essais en France, équipées d'un nouveau pantographe pour le 1.500 V continu, nous nous sommes demandés s'il fallait y voir un signe quant à leur avenir. Mais à ce jour, ces essais n'ont pas été suivis d'une utilisation concrète pour les engins de la série 29.

DE FAUX ESPOIRS

Le nouveau roulement du 14 décembre 2014, date du changement annuel des horaires, fut attendu avec impatience. Une autre série belge de locomotives allait-elle disparaître, après que nous ayons dû faire nos adieux aux séries 11, 12 et 20 et alors que la série 21 était sérieusement décimée? Tout semblait le faire croire, mais manifestement, notre logique n'est pas ferroviaire, car à la sortie du fameux roulement 'F9', il comptait à nouveau... trois services. Pas de quoi triompher toutefois, car à part le fait que les 29 n'étaient finalement pas passées à la trappe, cette augmentation d'un service était quasi la seule nouvelle positive que ce roulement du 14 décembre 2014 avait entraînée: les services 1 et 2 restaient

quasi inchangés, tandis que le service 3 était composé de la manière suivante.

R1: Réserve à Anvers-Nord

R2: 46430 Anvers (Rhodésie) 02.55 – Calais-Fréthun 06.54

R345: Réserve à Calais-Fréthun

R6: 46443 Calais-Fréthun 05.15 – Anvers-Nord 08.57

R7: Réserve à Anvers-Nord (faisceau 'D').

A première vue, le service 3 était tout simplement insignifiant: le train 46430 aurait pu être repris au service 1 le mardi et le 46443 au service 2 le samedi, car ces deux locos étaient en réserve à ce moment. Mais dans ce cas, des parcours à vide auraient dû être créés pour l'équilibre; or, de tels parcours ne sont pas économiques. Nous nous sommes demandés s'il n'était en effet pas plus utile de placer une loco en réserve à Calais-Fréthun pendant trois jours d'affilée, dans l'espoir qu'un train spécial se pointe à l'horizon. En outre, aucune loco n'y était réserve les mardis et samedis. Mais tout ceci n'est que du vent, lorsque vous n'utilisez que deux des quatre locos à votre disposition, la cinquième étant sous-louée à 'Cobra'. En dépit de nos suppositions, nous sommes convaincus que SNCB-Logistics aura eu une bonne raison technique pour établir ce roulement d'une telle façon. Ce serait quand même intéressant de

la connaître... La seule raison que nous puissions imaginer est le fait que de nos jours, de moins en moins de trains de marchandises sont réguliers et qu'une grande partie du trafic est réglée en temps réel. Peut-être qu'entre la Belgique et la France, la traction d'un grand nombre de trains est réglée de cette manière, mais nous en doutons quand même, car en nous postant le long de la ligne 75 au cours des derniers mois écoulés, nous n'y avons vu que très rarement passer des trains avec une série 29 en tête...

Le 2 février 2015, le roulement de la série 29 était à nouveau modifié: les trains étaient cette fois répartis de façon équitable entre les trois services. Le service 1 conservait tous ses trains, à l'exception d'un seul. Quant au service 2, il perdait quasi tous les siens. Voici la description de ce roulement.

43112 Anvers-Nord (faisceau 'B3')

21.29 /R1 – Somain 00.45 /R2

40467 R2 Somain 05.44 – Anvers-Nord (faisceau 'D') 10.15

Réserve à Anvers – Nord en N12.

Le service 3 était un peu plus acheminé, mais pour la première fois, quelques trains 'fictifs' y apparaissaient.

R1: Réserve à Anvers-Nord

R2: 46430 Anvers-Rhodésie 02.55 – Calais-Fréthun 06.54



Michel Hanssens était au courant du fait que ce train 'Volvo' allait être remorqué par une série 29 au départ d'Aachen-West, en date du 9 novembre 2015. Notre collaborateur a choisi de l'immortaliser sur le viaduc de Rémersdael, caractéristique de la ligne 24. En temps normal, les trains 'Volvo' ne transitent pas par cette ligne.

R34: Réserve à Calais-Fréthun

R4: 77777 Calais-Fréthun 18.00 – Courtrai-Marchandises 20.00

R5: 46500 Courtrai-Marchandises 04.31 – Valenciennes 05.55

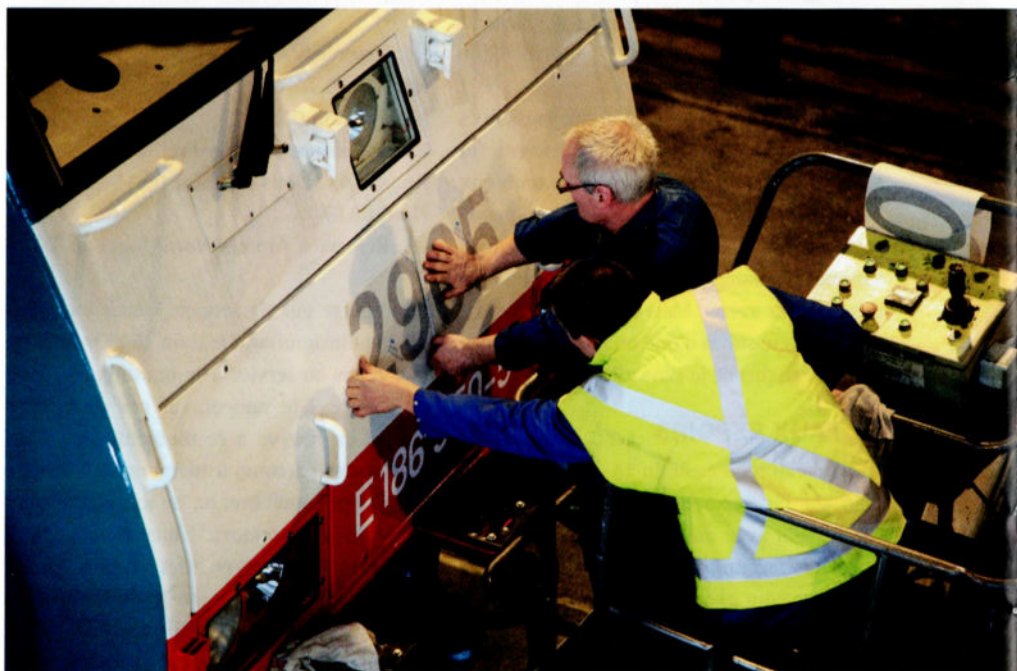
R5: 46509 Valenciennes 07.40 – Anvers Waaslandhaven-Zuid 11.12

R5: 66666 Anvers-Nord 15.00 – Calais-Fréthun 17.00

R5: 77777: Calais-Fréthun 18.00 – Anvers-Nord 20.00

R67: Réserve à Anvers-Nord.

Les carottes semblaient être cuites pour la série 29 et tout comme lors de leurs premiers roulements, ces locos étaient à nouveau utilisées pour remorquer des trains non repris dans leur roulement. Celui du 13 avril 2015 fut par ailleurs identique au précédent, à part le fait que le service 2 comptait un train de plus; ce dernier était suivi d'un parcours à vide vers Anvers. Le comble, c'est que le train 43194 précédant ce parcours à vide... ne figurait pas dans ce roulement! Un oubli, sans doute... Difficile d'y ajouter plus, car pour le reste, ce roulement était identique à celui du 14 juin 2015, que nous vous avons décrit par le menu dans la partie 1 de cette série d'articles. Et le 7 septembre 2015 aussi, le roulement F9 est resté inchangé, dans ses moindres détails.



La repose des adhésifs sur les locos de la série 29 fut une tâche à nouveau réalisée avec soin et précision, car les chiffres de matricules étaient d'une taille plus grande que les précédents et ne figuraient donc pas au même endroit... Anvers-Nord, le 30 novembre 2009. Photo: Carlo Hertogs.

L'AVENIR DE LA SÉRIE 29

A notre humble avis, l'avenir de la série 29 de B-Logistics est très incertain, car il est clair depuis quelques mois que tous les

trains de marchandises de et vers la France peuvent être remorqués par une série 13, si nécessaire. Si le nombre de ces trains n'augmente pas rapidement et de manière



Cette vue fait également partie du passé, sauf si les 29 devaient hériter dans le futur de trains actuellement remorqués par les 28. Prise le 18 avril 2013, cette photo a été réalisée le long de la ligne 27A à Ekeren et illustre l'un des nombreux trains colorés et typiques de la relation vers l'Espagne et qui étaient couramment remorqués par une série 29. Ces convois transitent désormais via la nouvelle liaison du Liefkenshoek. Photo: Max Delie.

significative, B-Logistics n'aura plus besoin de ces 29 et le voile pourrait bien tomber sur cette série, rapidement et brutalement. Si l'indemnité de dédit due pour une restitution anticipée est trop élevée, cela pourrait toutefois militer pour leur maintien temporaire en service auprès de B-Logistics. Mais nos théories ont déjà maintes fois été démolies par la réalité et cela pourrait à nouveau se passer... Depuis lors, le nouveau changement-horaires annuel a eu lieu: pour la série 29, il en a résulté un statu quo. En date du 13 décembre 2015, les 29 ont perdu trois trains, mais en ont regagné trois autres. L'un d'eux, le 44444 est toutefois un train 'fictif'. En fin de notre 3^{ème} partie de cette série d'articles, nous vous avons promis de publier le roulement F9 tel qu'il serait d'application à partir du 8 février 2016. Les photographes seront toutefois déçus, car les trains qui circulent de jour s'y comptent sur les doigts d'une main...

Service 1

Réserve toute la semaine à Courtrai.

Service 2

R12: réserve à Anvers-Nord

R3: 47840 Anvers-Nord (faisceau 'B3') 11.00 – Somain 14.40

R3: 47839 Somain 15.40 – Anvers-Nord (faisceau 'D') 19.10

N123: Réserve à Anvers-Nord.

Service 3

R1: Réserve à Anvers-Nord

R2: 46430 Anvers (Rhodésie) 03.10 – Calais-Fréthun 07.30

R34: Réserve à Calais-Fréthun

R4: 77777 Calais-Fréthun 18.00 – Courtrai-Marchandises 20.00

R5: 46500 Courtrai-Marchandises 04.31 – Valenciennes 05.55

R5: 46509 Valenciennes 07.40 – Anvers-Waaslandhaven (faisceau 'Zuid') 11.12

R67: Réserve à Anvers-Nord.

A part le parcours fictif 77777, seul le train 47839 est repris dans la liste des trains réguliers. Nous supposons donc que tous les autres sont soit réglés en temps réel, soit annoncés par bulletin et qu'à l'instar du 47839, ils transitent tous via la nouvelle liaison du Liefkenshoek; pour le 'Valenciennes', nous pouvons déjà le confirmer.

Malgré leur faible niveau d'utilisation planifié, les cinq locomotives de la série 29 restent intéressantes, car récemment, des parcours d'initiation de conducteurs de

nouveaux dépôts ont été réalisés, ainsi que des circulations à titre d'essais sur l'axe Athus-Meuse. Il semble que SNCB-Logistics (devenu officiellement B-Logistics depuis octobre 2015) soit à nouveau à la recherche d'une nouvelle utilisation pour les 29. La plus grande probabilité actuellement de rencontrer ces locos n'est plus entre Anvers et Mouscron, mais bien sur l'axe menant vers Montzen et Aachen-West. On peut les y voir en tête du train d'aluminium Novelis (voir notre 1^{ère} partie), mais aussi très régulièrement en tête d'un train opéré par 'Cobra', entre Anvers et Aachen-West. Le 19 février dernier, nous avons même pu y voir trois différentes, chacune en tête d'un train distinct. Et le même jour, la 2903 était en tête du train vers Valenciennes! Au cours des récentes semaines écoulées, ce train de tuyaux métalliques circule régulièrement via le tunnel 'Antigoon' jusqu'Anvers-Nord et par ailleurs, il ne transite plus via le faisceau 'Zuid' sur la rive gauche de l'Escaut. L'avenir de la série 29 reste donc pour nous entouré de points d'interrogation. Et depuis que l'on sait que les 28 utilisées par B-Logistics vont toutes disparaître l'une après l'autre au cours de cette année encore, il nous semble évident que les 29 suivront un jour le même chemin...

MODIFICATIONS AUX EFFECTIFS DU MATÉRIEL DE TRACTION (au 22 janvier 2016)

TRACTION DIESEL

Le leasing des locomotives de la série 57 a été arrêté.

Infrabel a racheté les 19 locomotives suivantes de la série 77: 7708, 7709, 7728, 7729, 7730, 7731, 7732, 7793, 7794, 7795, 7796, 7797, 7798, 7799, 7800, 7801, 7802, 7804 et 7818.

Le logo 'B' porté par ces locos sera enlevé, tandis que la mention 'Infrabel' y sera ajoutée, afin d'indiquer leur nouveau propriétaire.

L'entretien des 7709 et 7710 nouvellement acquises par Infrabel sera assuré par Merelbeke, au lieu d'Anvers-Nord.

Les 7806, 7814 et 7835 de B-Logistics ont également été mutées d'Anvers-Nord vers Merelbeke.

La 7810 de B-Logistics a été mutée d'Anvers-Nord vers Kinkempois et la 7819 de B-Logistics d'Anvers-Nord vers Charleroi-Sud-Quai.



Overzicht per Technische Reeks (inclusief de geparkeerde en voertuigen in SSM)

Résumé par Série Technique (les véhicules parquées et SSM incluses)

Techn. reeks	Eigenaarswerkplaats / Atelier propriétaire																		Totaal Totale			
	Schaerbeek		Anvers-Nord			Hasselt		Merelbeke		Ostende		Salzannes		Kinkempois		Stockem		Charleroi				
	Expl.	Park	Expl.	Park	SSM	Expl.	Park	Expl.	Park	Expl.	Park	Expl.	Park	Expl.	Park	Expl.	Park	Expl.	Park	Expl.	Park	SSM
Série technique																						
41						27		47								20			94	0	0	
55-55T-55E	6												13						19	0	0	
62	8		15					12					14			19			68	0	0	
73	3												2		1	2			8	0	0	
821-822													3						3	0	0	
77			94		6			31					22			17			164	0	6	

Expl. : Exploitation/Exploitation

SSM: Stand Still Maintenance

TRACTION ÉLECTRIQUE

La 1305 a été mise en parc, suite à sa collision sur un passage à niveau en France.

L'automotrice 805 a été mise en parc, en attente de prise en mains pour modernisation.

L'entretien 'parc' a été arrêté pour les locomotives de la série 12; elles ont été mises définitivement hors service.



Overzicht per Technische Reeks (inclusief de geparkeerde voertuigen)
Résumé par Série Technique (les véhicules parqués inclus)

Techn. reeks Série technique	Eigenaars-werkplaats / Atelier propriétaire																		Totaal Totale	
	Schaerbeek		Anvers-Nord		Hasselt		Merelbeke		Courtrai		Ostende		Kinkempois		Stockem		Charleroi			
	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc	Expl.	Park Parc
66-70J													45	9					45	9
73-74-78-79		1							28	12		5		1			2	3	30	22
70C-73C-74C																	40		40	0
75-76-77-75m																	39	5	39	5
80-82-83-80m					64						15		60						139	0
86-89	51																		51	0
961-962					46						49				24				119	0
081-082	45						115								40		105		305	0
11								12											0	12
13			57	1															57	1
18											60		34+2						94+2	0
19													22+2						22+2	0
21							37	10											37	10
27													60						60	0
28			45																45	0
29			5																5	0

Expl. : Exploitation/Exploitation



Même sur internet, les photos de la 5708 sont rares... Raison pour laquelle nous vous proposons une vue de cette locomotive, qui n'est restée que peu de temps chez SNCB-Logistics; elle est en compagnie d'une de ses sœurs à Anvers-Nord, le 22 juin 2012. Photo: Max Delie.

Il était une fois: LA SÉRIE 57 (2^{ème} partie)

PAR: CARLO HERTOGS, JOHN ST. MARTIN & MAX DELIE

Le premier article concernant la série 57 se terminait par l'annonce que B-Cargo avait pris des mesures en 2010 pour poursuivre la location des locomotives de la série 57: le nombre de trains repris au roulement de ces engins avait en effet fortement chuté.

OSR-FRANCE

Dans la guerre commerciale opposant Fret SNCF à B-Cargo, ce dernier réussit à marquer quelques points, dès 2005. B-Cargo restait toutefois tributaire du personnel SNCF pour assurer les opérations de manœuvres et les essais de frein des wagons. Cette situation n'était pas de nature à faire circuler les trains à l'heure, loin s'en fallait. Des mesures furent donc prises pour enlever cette 'épée de Damoclès' pendant constamment au-dessus de ces

convois. OSR (On Site Rail), une filiale d'IFB (Inter Ferry Boats), cette dernière étant alors elle-même une filiale de B-Cargo, fut fondée en vue d'assurer les manœuvres sur le site de ses clients. Cela se déroula d'abord à Clabecq, Genk et Tetter. En 2008, OSR fonda à son tour OSR-France, pour accomplir le même type d'opérations dans le Nord de la France.

OSR-France est une entreprise de droit français et après l'obtention des autorisations requises, elle allait pouvoir se lancer comme opérateur avec son propre personnel sur le réseau français. Qu'il est amusant de constater que Fret SNCF se fit réellement surprendre par la tactique des 'petits Belges'... La branche française du fret alla même dans le sens d'OSR-France: lorsque Fret SNCF dévoila ses plans drastiques de rationalisation du trafic marchandises par

wagons isolés, le jeune opérateur 'français' fit le siège de ses clients qui faisaient circuler des wagons entre la Belgique et la France. Il craignait – à raison – qu'ils se retrouvent démunis suite à l'abandon des dessertes par Fret SNCF. Cette panique subite d'OSR-France se révéla fondée: cette firme échafauda des plans en vue d'offrir comme opérateur le plus grand nombre de services sur le réseau français. Toute la zone située au nord d'une ligne Le Havre – Mulhouse fut visée en premier lieu. Les wagons concernés seraient rassemblés à Monceau et remorqués quotidiennement par une série 12 vers Tergnier ou Aulnoye, ces deux gares de triage françaises devant servir de centre de redistribution: des 'hubs'. Des trains de marchandises locaux assurés par OSR-France partiraient alors d'Aulnoye pour desservir toute la



Le 7 septembre 2011, Willy Peyskens réussit à rassembler sur une même photo les trois livrées existantes de la série 57 à Merelbeke!

Région du Nord-Pas-de-Calais. Au départ de Tergnier, c'était toute la Région Picardie qui serait irriguée, avec comme limite à l'Ouest l'agglomération de Paris et à l'Est la ville de Laon. En 2010, OSR-France obtint la licence pour assurer des trains de marchandises et devint ainsi officiellement opérateur ferroviaire. Et lorsque le 19 novembre 2010, cet opérateur obtint son certificat de sécurité, il put enfin se mettre à la tâche. Les autorisations délivrées lui permettaient d'agir comme opérateur ferroviaire indépendant dans le Nord de la France en remorquant non seulement des trains complets, mais aussi de se charger de la production et de l'organisation du trafic diffus de wagons, le transport 'de porte à porte', en quelque sorte. Comme Fret SNCF n'éprouvait plus qu'un intérêt très réduit pour ce type de transport (l'acheminement de wagons isolés), la voie était libre pour OSR-France... Dès le début, OSR-France disposa de ses propres locomotives, tout en pouvant compter sur le soutien de sa société-mère, B-Cargo. Cette dernière mit ses locos de la série 57 à disposition d'OSR-France, à la demande de cette dernière. En réalité, la série 57 assura dès ce moment des services pour le compte d'OSR-France et ce faisant, la dispari-

tion des 57 des services assurés en pool avec ECR fut une réalité. Ce grand changement dans la carrière de ces engins survint à la fin de l'automne 2010.

Le roulement 'GP' des 57 ne reprenait toutefois que les trains opérés par B-Cargo. C'était logique, car ce roulement était établi pour des trains assurés par B-Cargo. Ceux assurés par OSR nous sont inconnus: nous ne pouvons donc pas vous les communiquer, car les données manquent, mais... nous pouvons bien vous en dire l'une ou l'autre chose. Le premier train opéré par OSR-France circula le 13 décembre 2010 entre Aulnoye et Calais: il s'agissait d'un train de produits chimiques. L'année suivante, la croissance d'OSR-France fut exponentielle. Son management travaillait avec soin et méthode et analysait la situation de façon à se faire de nouveaux clients, la probabilité de pouvoir offrir un service efficient étant très élevée. Rapidement, l'offre proposée par OSR-France ne se limita plus aux wagons entre la Belgique et la France, mais s'étendit au trafic intérieur de wagons dans le nord de la France. Mais comme l'histoire de cet opérateur nous mènerait finalement trop loin de l'utilisation de la série 57, nous allons nous limiter

ci-dessous aux points qui ont un rapport direct avec les 57...

Les plans ambitieux d'OSR-France obligèrent B-Cargo à prendre en location quatre locos supplémentaires du type G2000. B-Cargo était manifestement convaincu de la stratégie développée par sa filiale OSR-France et voulait pouvoir disposer d'assez d'engins de traction afin de satisfaire pleinement les besoins de sa filiale. La location de ces G2000 supplémentaires eut lieu dès décembre 2010... en pleine crise existentielle de B-Cargo. Les tractations portèrent à nouveau sur des locomotives du loueur ATC, mais cette fois, elles furent sous-louées à B-Cargo par... ECR. Cet opérateur ferroviaire français était manifestement content de se défaire de ces locos, en les sous-louant. Nous supposons que B-Cargo aura aussi retiré des avantages de cette formule. Fin décembre 2010, les locos 2006 et 2009 d'ECR firent donc leur apparition à Anvers-Nord. Avant la fin de l'année encore, elles furent renumérotées respectivement 5706 et 5707 par la SNCB. Les deux autres locomotives parvinrent à Anvers-Nord en janvier 2011 et furent respectivement renu-



Suite au grave déraillement de Schellebelle, la ligne 50 fut hors service, ce qui nécessita le détournement systématique du train de glucose Alost - Nesle (Somme) via la ligne 50A. Voici ce train 49804 lors de son entrée en gare de Denderleeuw, le 7 juin 2013. La locomotive y changera de front et repassera au même endroit dans l'autre sens une demi-heure plus tard, cette fois en direction de la ligne 50A vers Gand. Photo: Carlo Hertogs.

mérotées 5708 (ex 2010 ECR) et 5709 (ex 2007 ECR).

DES TRAFICS RÉGULIERS EN BELGIQUE

Dès le service-horaires d'été le 12 juin 2011, la série 57 se vit également attribuer la remorque d'un train hebdomadaire de coils entre Gand-Maritime et Troyes. Ce train (aller et retour) circulait de nuit. Entretemps, les trains de et vers Nesle (Somme) transitaient également via le point frontière de Quévy, un itinéraire imposé suite à des travaux de voies menés sur le réseau français. Ces trains circulaient au départ d'Alost via la ligne 50 vers Denderleeuw, où avait souvent lieu un relais de conducteurs. Le convoi poursuivait alors sa route par les lignes 90 et 96 via Lessines, Ath et Mons, pour arriver à la frontière française. A cette époque, il fallait pouvoir disposer d'informations 'internes' pour connaître l'itinéraire suivi par ce convoi, jour après jour. Au cours des années qui suivirent, il arrivera encore de façon régulière que ce train suive l'itinéraire via Quévy. De même, des contacts au sein de la SNCB étaient également indispensables pour savoir quand une 57 était désignée en tête d'un train de ballast au départ de Quenast, ce qui se passa à quelques reprises en 2011. Fin de la même année, le planning des 57 ne fut quasi pas modifié.

A l'entrée en vigueur du service-horaires d'hiver le 11 décembre 2011, la SNCB comptait huit locomotives de la série 57 dans ses rangs. La 5708 avait entretemps été restituée à ECR, car elle tombait plus souvent en panne qu'elle ne roulait... Le roulement 'GP' d'Anvers-Nord ne comptait toutefois que trois services: ils étaient remplis par les trains bien connus entre Tessenderlo et Bully-Grenay (F) et par ceux entre Alost et Nesle (Somme). Pour mieux intégrer ces services entre eux, les trois trains suivants avaient été ajoutés à ce roulement.

39289 Courtrai-Marchandises 22.06 – Anvers-Nord (faisceau 'A1') 00.19 (circulant tous les jours, sauf les dimanches);

32980 Anvers-Nord (faisceau 'A1') 02.25 – Courtrai-Marchandises 04.35 (ne circulait ni les dimanches ni les lundis);

41622 Mouscron 20.20 – Anvers-Nord (faisceau 'D') 22.38 (circulant uniquement les jeudis).

Comme vous pouvez le voir, il s'agissait exclusivement de trains de nuit. Encore un mot concernant les trains repris sur le troisième service de ce roulement: une 57 réserve toute la semaine à Courtrai-Marchandises. Le dimanche, cette locomotive ne bougeait pas d'un poil. Ce fait et les nombreux parcours à vide que nous vous épargnons faisaient de ce roulement un gouffre du point de vue éco-

nomique. Quant aux autres 57, elles étaient utilisées par OSR-France. Leur gare d'attache était Tergnier, d'où elles se rendaient au Havre, à Troyes, Grandpuits et Creil. Au départ du Havre, les 57 assuraient cinq paires de trains de produits chimiques pour les firmes Yara et Total. Le service vers l'Eurorail Hub de Lérerville était quant à lui stratégique: il ouvrait les portes du Sud à OSR-France. La remorque de trains de céréales en saison au départ des environs de Châlons-en-Champagne et d'Amiens faisait également partie des tâches accomplies par les locos d'OSR-France. La continuation de ces parcours vers le port d'Anvers était par contre du ressort de SNCB-Logistics, avec ses locos électriques des séries 12 et 13. Jusqu'en décembre 2012, les modifications apportées au roulement des 57 furent à ce point minimes qu'il est juste utile de préciser que le 49804 reliant Alost à Nesle (Somme) ne circulait plus certains jours lors de périodes spécifiques, à partir du 16 avril 2012. Un parcours à vide prenait alors la place de ce train supprimé, car la loco devait tout de même se rendre à l'usine française, pour aller y chercher son train d'équilibre.

OSR-FRANCE NE VEUT PLUS DES 57

Lors du grand changement annuel d'horaires début 2012, le train 49804 se remit à circuler



La silhouette caractéristique du château d'eau de Marke trahit le fait que ce train 48846 approche de la frontière française, le 27 mars 2012. Ce joli train homogène constitué de wagons-citernes venant de Tessenderlo et à destination de Bully-Grenay a été remorqué par des 57 tout au long de leur carrière. Comme il partait de bonne heure et eu égard à son itinéraire, il circulait en contrejour sur la majorité de son trajet: un vrai désespoir pour les photographes. Ce n'était heureusement pas le cas à hauteur de Marke, le long de la ligne 75. Photo: Carlo Hertogs.



L'endroit photogénique à hauteur du cimetière de Cambron-Casteau était également un lieu bien connu pour photographier le train de glucose venant d'Alost, lorsqu'il transitait par Quévy. Photo: Carlo Hertogs, le 23 octobre 2012.



de façon plus régulière, à savoir tous les jours de la semaine (sauf les jeudis). A part le fait qu'un des deux trains vers Anvers (le 41622 Courtrai-Marchandises 20.20 – Anvers-Nord (faisceau 'D') 22.38) avait disparu du roulement 'GP', on pouvait considérer que le nouveau roulement d'application le 9 décembre 2012 était une copie conforme du précédent, mais uniquement pour les trains repris aux services 1 et 2; ces trains étaient toutefois disposés autrement. Le service 3 – qui était auparavant réserve pendant toute la semaine à Courtrai-Marchandises – se voyait désormais attribuer une paire de trains les lundis et mercredis. Il s'agissait de transports de pierres au départ de la carrière d'Havannes, selon les horaires suivants.

39714 Gand-Maritime 10.17 – Havannes 12.25;
37914 Havannes 14.40 – Gand-Maritime 16.42.

Ces convois étaient évidemment précédés d'un parcours à vide de la locomotive, cette fois au départ de Merelbeke. Après l'arrivée dans l'après-midi à Gand-Maritime, un autre parcours à vide s'ensuivait vers l'atelier de Merelbeke, où la loco restait en réserve tout le restant de la semaine.

L'utilisation des 57 en tête des trains OSR-France fut par contre rapidement démantelée. OSR-France avait fait le choix de la fiabilité et prit quatre locomotives BB 75000 (ex SNCF) en location chez Akiem, la filiale de la SNCF chargée du leasing de locomotives. Ces locos Diesel françaises reprirent quasi l'intégralité des trains assurés auparavant par la série 57,

car OSR-France en avait franchement marre des caprices à répétition de ces engins...

A l'entame du service-horaires d'hiver le 9 décembre 2012, les 5706, 5707 et 5709 retournèrent donc chez ECR. SNCB-Logistics pouvait facilement se passer de ces engins, car leur utilisation en Belgique restait limitée aux trains que nous connaissons bien, désormais: le trafic Alost – Nesle (Somme) et le Tessengerlo – Bully-Grenay, ainsi que l'aller-retour deux fois par semaine entre Havannes et Gand-Maritime. Quant à OSR-France, il n'avait quasi plus jamais recours à une 57: cet opérateur avait décidé de prendre encore plus de BB 75000 en location auprès d'Akiem. Extérieurement, la restitution des trois 57 à ECR était 'transparente', les trois locos concernées ayant conservé leurs monogrammes 'B' et leur matricule belge. ECR ne s'en formalisa pas et utilisa ces engins ainsi marqués pour une variété de tâches en France, la plupart du temps pour des opérations 'spéciales'. C'est ainsi qu'on a pu les voir très régulièrement en tête de trains de ballast dans les régions de Thionville et de Saarbrücken, toujours affublées de leur 'B' et de leur matricule SNCB... Cette anomalie ne sera rectifiée qu'en juillet 2015, les matricules SNCB de teinte noire ayant toutefois été maintenus.

UN TRAFIC DE CIMENT

En février 2013, la série 57 se vit tout de même attribuer un nouveau trafic: du ciment à transporter entre Havannes et Gennevilliers, près de Paris. Les photographes en restèrent pour leurs frais, car ces trains ne circulaient que deux

↑ La 5705 remplace une locomotive de la série 13 en tête d'un train supplémentaire de chaux 37944 entre Châtelet et Gand. Cette permutation avait été rendue nécessaire pour permettre l'initiation d'un conducteur à cette série de locomotives. Voici ce convoi passant à hauteur de Brugelette (L. 90 entre Jurbise et Ath), le 15 mai 2015. Photo: Pieter De Saegher.

➔ Les trois wagons attelés à cette G2000 sont chargés d'ammoniaque et ont été acheminés d'Anvers jusque Tergnier par une série 13. A Tergnier, la charge était reprise par OSR-France jusqu'à la raffinerie Total de Grandpuits, en Seine-et-Marne. Gretz-Armainvilliers, le 16 janvier 2012. Photo: Frédéric Tindilière.

fois par semaine et de nuit, encore bien. Ces nouveaux trains ne furent toutefois pas repris au roulement 'GP' du 4 février 2013: il faudra attendre le 8 avril 2013 pour les voir repris au service 3. Les trains de pierres entre Havannes et Gand-Maritime circulaient désormais sous d'autres horaires et parfois d'autres jours, selon le schéma suivant.

41808 R36 Havannes 04.10 – Gennevilliers 11.40
41819 R14 Gennevilliers 15.49 – Havannes 23.30
37914 R25 Havannes 01.40 – Gand-Maritime 03.27



Le 8 avril 2011, un conducteur d'Anvers-Nord a assuré son 'dernier train': tout avait été fait pour qu'il puisse le faire au moyen d'une 57. Le parcours en cause le conduisit d'Anvers Waaslandhaven (faisceau 'Zuid') à Anvers-Nord, en tête d'un de ces nombreux trains qui navettent entre ces deux formations séparées par l'Escaut. Elles étaient normalement assurées par un couplage de 77, qui avait été remplacé par une 57 pour la circonstance. Pour autant que nous le sachions, il a s'agit du seul train assuré par une série 57 à avoir été vu sur dans la région portuaire de la rive gauche de l'Escaut. Le 14 novembre 2008, les 5703 et 5704 avaient bien réalisé leur parcours de réception au départ du faisceau 'Zuid', mais elles n'avaient pas encore été numérotées en 57 à ce moment. Photo: Carlo Hertogs.





Lorsque la 5709 fut louée la seconde fois par SNCB-Logistics, elle parvint à Anvers-Nord affublée de cette livrée. Elle resta garée sans emploi pendant plusieurs semaines et quand elle fut finalement remise en service, les adhésifs ETMF avaient bien entendu disparu...
Photo: Max Delie, le 26 avril 2013.

39714 R36 Gand-Maritime 00.10 – Havinnes 02.00.

Les autres trains n'étaient pas repris à ce roulement, ce qui fait que ces locos étaient plus souvent à l'arrêt qu'elles ne roulaient. Les dimanches, la 57 concernée était même réservée à... Gennevilliers. En réalité, cette loco était à la disposition d'OSR-France: vu le petit nombre de services prévus pour la série 57 en Belgique, il ne fut pas illogique – quoiqu'inattendu – que ce soit la 5703 qui soit désignée le 9 avril 2013 pour acheminer la 1203 entre Merelbeke et l'atelier d'Anvers-Nord, la première partie de son trajet devant la mener à l'anneau d'essai de Velim, en Tchéquie. La locomotive électrique allait y accomplir quelques parcours d'essais, dans l'espoir d'une revente de la série 12 à un opérateur intéressé.

Le 4 mai 2013 se produisait un grave déraillement sur la ligne 50, à la sortie de la gare de Schellebelle: tout le trafic transitant par cette ligne à cet endroit fut impossible pendant une longue période. Les trains vers Nesle durent également être détournés. Contre toute attente, ils ne le furent pas par Quévy, mais empruntaient la ligne directe 50A, afin de quand même pouvoir transiter par Courtrai. Pendant deux mois, il fut donc possible de photographier des 57 sur une ligne qu'elles n'avaient

encore jamais parcouru auparavant, et sur laquelle on ne les attendait pas...

LE SERVICE D'ÉTÉ 2013

Lors du lancement du service d'été le 9 juin 2013, tous les trains de et vers Anvers repris au roulement 'GP' disparurent. Pour le reste, ce diagramme ne changea pas. Au cours du même mois, la SNCB mit fin à la location de la 5704: le 20 juin, cette loco fut démunie de ses autocollants et garée à l'extérieur de l'atelier d'Anvers-Nord, pour y attendre des nouvelles directives d'ATC. La raison principale de cette fin de location était le manque de fiabilité de la 5704: les avaries à répétition dont souffrait cet engin étaient devenues insupportables. Cette expérience n'empêcha toutefois pas SNCB-Logistics de prendre à nouveau une cinquième G2000 en leasing auprès d'Alpha Trains: il s'agit de l'ex 5709 (n° de constructeur Vossloh 5001640) qui arriva à Anvers-Nord en avril. Cet engin portait encore sa livrée ECR, mais sans matricules, évidemment. A son arrivée à Anvers, elle portait quand même les lettres ETMF en bleu foncé. ETMF (Entreprises de Transport de Matériel Ferroviaire) est une filiale de la firme française 'Transalp Renouvellement', qui se charge de travaux de voies en France. Ce marquage avait tout simplement été appliqué sur les anciens matricules 5709 SNCB, mais comme il était moins large,

une partie de ce dernier était restée visible... Les problèmes constants avec lesquels SNCB-Logistics fut confrontée tout au long de la (courte) carrière des G2000 (et qu'elle aurait dû acheter!) conduisirent cette dernière à l'été 2013 à se demander s'il ne valait pas mieux mettre fin à ces contrats de leasing. D'autres locomotives beaucoup plus fiables avaient entretemps fait leur apparition sur le marché. Mais cette réflexion ne déboucha sur aucune décision concrète. La crise dans le secteur des marchandises ne justifiait pas d'investir dans une petite série de nouvelles locomotives. Le nouveau service-horaires du 2 septembre 2013 semblait assez différent du précédent, mais à l'analyse, tous les trains étaient les mêmes, à l'exception d'un parcours à vide. Les services avaient été 'arrangés' différemment, mais sans ajout de nouveaux trains.

UN MÊME SERVICE, LA SEMAINE DURANT

Et nous arrivons ainsi à la traditionnelle modification annuelle de la mi-décembre. A partir du 15 décembre 2013, l'aller et retour Nesle (Somme) – Alost – Nesle (Somme) fut également mis en marche chaque jeudi, ce qui n'était pas le cas auparavant. Ceci permit d'élaborer un roulement 'GP' dans lequel une même locomotive assurait cette relation pendant toute une semaine, tandis qu'une seconde



La 5709 profite d'un repos dominical en ce 29 septembre 2013, à côté des installations d'approvisionnement en gasoil de l'atelier d'Anvers-Nord. La colle des adhésifs ETMF a clairement laissé des traces sur la caisse... A l'arrière-plan, on distingue l'ex 5704, dont les adhésifs ont déjà été retirés: cet engin avait déjà été restitué depuis trois mois à la firme ATC, son propriétaire!

loco prenait en charge la relation Bully-Grenay – Tessenderlo – Bully-Grenay. Dans le passé, deux locomotives étaient nécessaires pour chacune de ces relations. Avant mi-2013, la loco qui assurait le Tessenderlo le jour A assurait l'Alost le jour B. Et celle qui assurait l'Alost le jour A se retrouvait en tête du Tessenderlo le jour B. Cet échange – qui avait systématiquement lieu à Courtrai-Marchandises, à la faveur d'un arrêt prolongé – se déroulait chaque jour ouvrable.

Le troisième service de ce nouveau roulement était quant à lui de nouveau identique à celui du diagramme précédent, en reprenant les trains d'Havinnnes vers Gand-Maritime et Gennevilliers. La majorité de ces trains – qui nous sont désormais connus – changea toutefois d'horaires et certains même de numéros. Au final, ce roulement comportait un peu plus de trains et cinq parcours à vide en moins. Le 48855 Bully-Grenay 12.54 – Tessenderlo 02.33 était garé à Courtrai-Marchandises chaque jour ouvrable de 14h12 à 23h50. Les mardis et jeudis, on profitait alors de cette pause forcée pour expédier la locomotive à vide à Gand-Maritime, afin de l'approvisionner en gasoil...

5710, UN 'OISEAU EXOTIQUE'...

Une dernière modification de l'effectif de la série 57 eut lieu en janvier 2014. Après que la 5709 ait disparu en toute discrétion des effectifs

de SNCB-Logistics, cet opérateur prit en leasing chez son loueur habituel de G2000 – Alpha Trains – la loco portant le n° de constructeur 5001756, construite en 2007. Cette loco avait été utilisée auparavant par Veolia France, raison pour laquelle elle avait déjà été aperçue à plusieurs reprises sur le réseau Infrabel. Elle servit en effet à certaines périodes pour remorquer un train de malt entre Vitry-le-François et le port d'Anvers, une pratique qui perdura même après que Veolia ne devienne Europorte, en 2010. A Lessines aussi, cette loco fut régulièrement visible, alors qu'elle circulait sous le label Europorte. Elle fut numérotée 5710 par SNCB-Logistics. Sa mise en marche fut l'occasion de l'anecdote suivante: cette loco fut transférée le 1^{er} février 2014 de l'atelier d'Anvers-Nord à Courtrai, en vue d'accomplir son parcours d'essai et de réception en solo. Mais la loco planton de la série 57 était indisponible pour assurer le train 44846 Tessenderlo – Bully-Grenay, garé à Courtrai. Il fut ainsi décidé d'utiliser la 5710 pour remorquer ce train, pour voir 'ce qu'elle avait dans le ventre'... La 5710 était par ailleurs différente de ses sœurs de la série, car elle était également autorisée à circuler aux Pays-Bas, grâce à la présence de l'appareillage ATB à son bord. Nous ne savons pas toutefois si cette faculté a été mise à profit un jour pour circuler aux Pays-Bas. Dernière particularité propre à la 5710: ces grands matricules étaient d'une autre

teinte que celle utilisée sur les quatre autres locos de la série.

EXIT LE 'NESLE', MAIS UNIQUEMENT SUR PAPIER...

Mais la situation décrite ci-dessus ne dura pas longtemps. Dès le 3 février 2014 – à l'occasion de la mise en vigueur d'un supplément-horaires – le roulement 'GP' fut réduit à deux services. Le service 1 était (à un détail près) identique au service 2 du roulement précédent, tandis que le service 2 était identique au service 3 du roulement précédent. Tous les trains entre Alost et Nesle avaient disparu! Dieu seul sait pourquoi car en réalité, c'était toujours une 57 qui assurait ces trains, tous les jours...

Le service-horaires suivant fut d'application au 7 avril 2014; le roulement 'GP' resta quasi inchangé. Sur le service 1 étaient toutefois apparus deux parcours à vide les jeudis pendant le stationnement du train 48855 à Courtrai.

79391 Courtrai-Marchandises 18.52 – Gand-Maritime 19.48;

79390 Gand-Maritime 21.16 – Courtrai-Marchandises 22.11.

L'été 2014 débuta alors; le graphique 'GP' du 15 juin 2015 fut quasi identique au précédent. L'utilisation des 57 était donc quasi inchangée. Les trains de et vers Nesle (Somme) restaient



Le 14 mars 2014, le train de glucose vers Nesle (Somme) transite à nouveau par Quévy. L'ancienne cour à marchandises de la gare de Ninove offrait un excellent point de vue pour photographier cet 'oiseau rare' de la série 57. Photo: Carlo Hertogs.

assurés par une 57, bien que ces prestations ne figuraient plus au roulement. Et en direction de la France, il fallait toujours bien être informé pour savoir si le convoi allait passer par Mouscron ou par Quévy... Pour son train d'équilibre (de nuit), cette info était évidemment bien moins intéressante pour les photographes. Et le supplément aux roulements d'application au 1^{er} septembre 2014 ne vaut pas la peine d'être mentionné, eu égard au nombre très restreint de modifications.

TOUJOURS MOINS DE TRAINS RÉGULIERS

Le début du service d'hiver le 14 décembre 2014 signifia le début de la fin pour les 57. Le roulement 'GP' comptait encore deux services, mais le nombre de trains avait été divisé par deux. Alors que le nouveau plan de transport en service voyageurs mettait tout sens dessus dessous, de nombreux trains de marchandises étaient renumérotés ou voyaient leur horaire modifié. En ce qui concerne le roulement des 57, le premier service avait été réduit à la portion congrue: l'engin était en réserve tout au long de la semaine à Alost, sauf les lundis. En réalité, la loco partait déjà le dimanche soir peu après 21 h, à vide vers Courtrai. Elle y prenait en charge peu après 23h50 le train 48855, pour l'acheminer jusqu'à Tessenderlo. L'arrivée à cette usine chimique limbourgeoise était prévue en plein milieu de la nuit du dimanche au lundi.

A 4h50, la 57 se remettait en marche en tête du train d'équilibre 48846, pour arriver à Bully-Grenay un peu après dix heures du matin. Le 48855 suivant était quant à lui remorqué jusqu'à Courtrai-Marchandises, au cours de l'après-midi du lundi. Un parcours à vide s'ensuivait jusqu'à Alost, avec une arrivée prévue à 17h15, ce qui signifiait du même coup la fin de la semaine de travail pour cet engin! Mais c'était une situation 'sur papier' car en pratique, la 57 retournait rarement à vide à Alost, puisqu'elle assurait les trains Bully-Grenay – Tessenderlo quasi... tout au long de la semaine! Maintenant que les trains entre Tessenderlo et Bully-Grenay avaient disparu du roulement mais qu'en pratique, ils restaient assurés par une série 57, ce roulement n'était utile que pour se rendre compte de la manière dont la 57 ayant assuré toute la semaine durant le 'Nesle' (bien que sur papier, elle était réserve à Alost...) passait la semaine suivante sur le 'Bully'... C'était en effet principalement ce train qui était assuré le premier par une série 57. Tout ceci n'avait qu'une seule raison: le manque de fiabilité des G2000, victimes de nombreuses avaries, le nombre d'engins en panne excédant souvent celui en état de marche. Le service 2 reprenant les trains de ciment et de pierres au départ de Havinnes vers respectivement Gennevilliers et Gand-Maritime resta inchangé, sauf en ce qui concerne les numéros de trains et de légères modifications d'horaires.

UN ROULEMENT DEVENU INUTILE

Le 2 février 2015 aurait pu être synonyme de changement, mais en réalité, le nouveau graphique 'GP' ne montra pas la moindre différence par rapport au précédent. Ce fut également le cas pour le graphique daté du 13 avril 2015: il fallait bien regarder pour apercevoir que le fameux 48855 (le 'Tessenderlo') avait été renuméroté 60301... Sur ce graphique, 'on' avait manifestement oublié de renuméroter son parcours à vide, qui continuait à s'appeler... ZL 48855. Ceci nous fit sourciller, car un numéro de train commençant par un '6' n'est en général pas utilisé chez SNCB-Logistics. Nous avons donc examiné l'horaire de ce 48855: ce train semblait circuler tous les jours (sauf les dimanches) au départ de Bully-Grenay. Et bien que sur la fiche-trains figurait la mention '57' à la rubrique traction, nous ne l'avons retrouvé que pour le parcours circulant le lundi midi. Par contre, le 60301 partait le dimanche, selon le roulement. Existait-il donc vraiment? En effet: à partir du 13 avril 2015, il s'agissait du seul et unique train de marchandises de la SNCB-Logistics portant un numéro débutant par un '6'. La raison ne nous en a pas été communiquée. Et c'est avec cette bizarrerie que se termina la confection du roulement 'GP'... Manifestement, on en était arrivé à la conclusion que cela n'avait plus de sens d'en établir, car sans roulement, les trains



Au cours de l'été 2014, l'itinéraire du train 49804 fut tracé par Quévy de façon régulière, à la demande expresse... des chemins de fer français. Quand certains jours, il devait quand même passer par son ancien itinéraire (via Courtrai), c'était un bulletin-horaires qui le prévoyait: le monde à l'envers... La large courbe située peu après la gare de Marke a toujours offert un magnifique point de vue pour y photographier les trains, comme en ce 17 juillet 2014. Photo: Carlo Hertogs.

N° SNCB	N° de constructeur	Année	NEV	Livraison à ATC	Début du contrat	Fin du contrat
5701	5001757	2007	92 87 0002 019-3	??-12-2007	05-08-2008	31-12-2015
5702	5001603	2006	92 87 0002 011-0	08-04-2008	28-11-2008	31-12-2015
5703	5001617	2006	92 87 0002 012-8	08-04-2008	24-11-2008	31-12-2015
5704	5001618	2006	92 87 0002 013-6	08-04-2008	27-11-2008	25-06-2013
5705	5001758	2008	92 87 0002 020-1	20-03-2008	27-11-2008	31-12-2015
5706	5001637	2006	92 87 0002 006-0	22-10-2008	21-01-2011	29-11-2012
5707	5001669	2007	92 87 0002 009-4	22-10-2008	21-01-2011	29-11-2012
5708	5001670	2007	92 87 0002 010-2	22-10-2008	19-04-2012	22-06-2012
5709	5001640	2006	92 87 0002 007-8	08-01-2009	18-06-2012	08-11-2012
					24-04-2013	05-02-2014
5710	5001756	2007	92 87 0002 015-1	??-12-2007	14-01-2014	31-12-2015

5710. Mais leur utilisation était devenue rarissime. Sur la 5702, le cardan entre le moteur Diesel et la transmission devait être remplacé de toute urgence. Sur la 5703, c'était également le cas, mais de plus, ses roues étaient arrivées à limite d'usure. Quant à la 5705, elle était garée à Anvers-Nord, démunie... de son moteur Diesel. Quant à la 5710, elle était également garée à Anvers-Nord, car ses roues étaient hors tolérance, interdisant la circulation de l'engin. Il ne restait donc plus que la 5701 en état de marche!

Et sans surprise, la saga des 57 prit fin le 13 décembre 2015. Les trains réguliers assurés auparavant par cette série se virent attribuer une autre série d'engins, tandis que les arrêts de service permettant les échanges de traction Diesel/électrique étaient réincorporés dans les horaires de ces trains.

Début janvier 2016, les cinq 57 étaient garées sur les voies de débord de l'atelier d'Anvers-Nord, en attente d'instructions de la part de leur propriétaire, la firme ATC. Chez B-Logistics, la dernière 57 avait été radiée des effectifs le 31 décembre 2015, mais plus aucune 57 n'avait encore assuré la remorque d'un train depuis le 13 décembre. ATC va devoir décider maintenant si ces locomotives ont encore un avenir. Espérons quand même qu'un opérateur se manifeste pour les prendre à son tour en location...

roulaient aussi...! A partir du 14 juin 2015, le roulement 'GP' cessa donc d'exister pour la série 57. Mais cette dernière continua à assurer les trains qui lui avaient été confiés depuis des années, du mieux qu'elle pouvait: tous les trains de cellulose vers Alost (et leur retour à vide), ainsi que tous les trains de chlorure de vinyle sortant de Tessenderlo (et leur retour à vide) restaient assurés imperturbablement par une série 57. Comme certains jours, deux locos à peine sur les cinq à l'effectif étaient en état de marche, l'absence de tout roulement pouvait se comprendre. D'un autre côté, on pouvait parfois curieusement apercevoir un train de chaux entre Gand-Maritime et Châtelet assuré par une 57, alors que la traction en

était normalement confiée à une série 13. Mais lorsqu'une telle loco n'était pas disponible, ou lorsqu'un examen pratique de conduite devait être réalisé, une 57 pouvait en effet apparaître en tête de ce convoi. Comme le roulement des 57 n'existait plus, nous avons recherché dans les fiches de trains marchandises comment se portait le fameux 60103. Peine perdue, nous ne l'avons pas retrouvé: ce numéro de train n'aura donc existé que quelques mois à peine...

FIN DE LA SAGA

Le 15 novembre 2015, il y avait encore cinq 57 reprises à l'effectif de B-Logistics (la nouvelle appellation de SNCB-Logistics depuis octobre, semblerait-il): les 5701, 5702, 5703, 5705 et

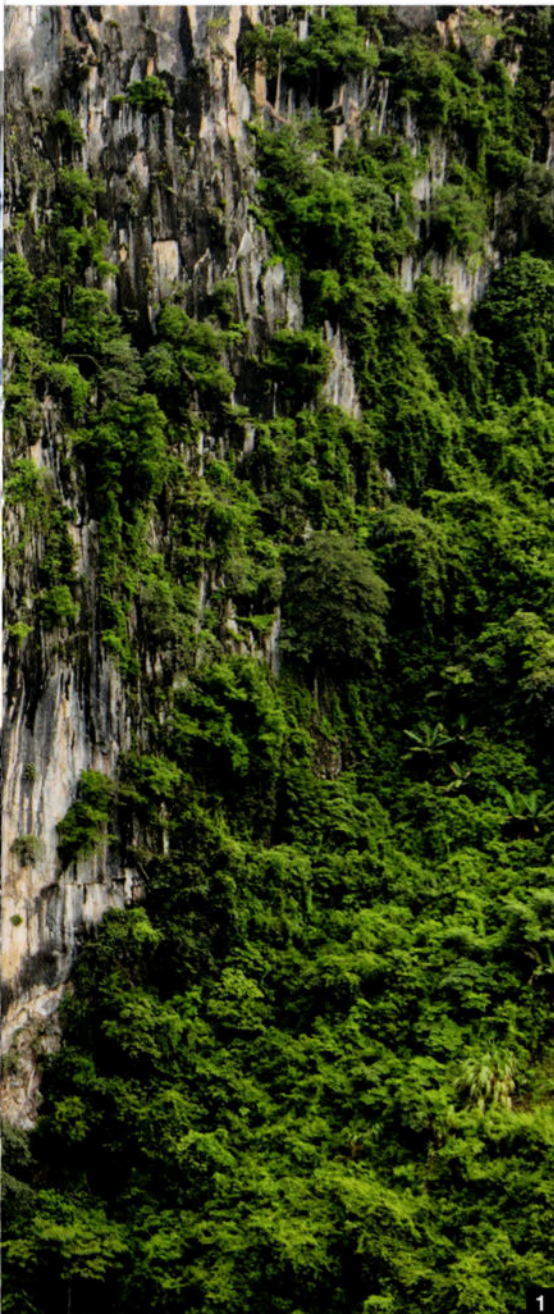


1. La 'perle' du chemin de fer de Kunming à Hekou: le spectaculaire pont 'Renziqiao', alors que la DF21 0002 le franchit en tête d'un train de marchandises Lahadi - Kaiyuan, le 30 juillet 2015. Au milieu de cette longue rame se trouve également la DFH21 056 et en queue de la rame, la DF21 0012, toutes deux aidant à la pousse du lourd convoi!

De la voie étroite en **CHINE**

Imaginez: vous êtes en voyage dans le Sud de la Chine et vous traversez une petite bourgade, lorsque soudainement, vous vous croyez... en France: le village avec ses maisonnettes typiques, sa gare et sa halle aux marchandises, sa maisonnette de garde-barrières et même son château d'eau, le tout de style français! C'est à Bisezhai, au beau milieu de la province du Yunnan, que vous pouvez vivre tous les jours cette expérience unique, grâce aux 'Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan'...

TEXTE ET PHOTOS: DAVE HABRAKEN



1



2

2. Quelques heures plus tard, nous avons eu la chance de voir un autre train franchir ce pont en sens inverse, avec la DFH21 065 en tête d'un train Kaiyuan - Lahadi. Détail croustillant: pour arriver à proximité de ce pont, il vous faudra d'abord franchir un tunnel à pied. Le pont est gardiénné par un policier, qui contrôlera votre passeport et prendra note de votre nom, après quoi vous serez libre de continuer votre marche!

Comme sa dénomination le fait supposer, cette ligne ferrée à voie étroite (écartement métrique) a été construite par les Français, lorsque le Vietnam actuel était encore une colonie française. La Chine du Sud faisait alors partie de la sphère d'influence de la France et cette dernière estima intéressant d'établir cette ligne ferrée, d'une longueur de pas moins de 855 km, en grande partie dans une région montagneuse. La construction de cette ligne débuta en 1903, pour s'achever en 1910; elle reliait alors la ville de Haiphong (au Vietnam) à la ville chinoise de Kunming.

Détail intéressant: l'établissement de cette voie ferrée faisait en réalité partie de la stratégie menée par la France contre la Grande-Bretagne qui, au même moment, faisait poser une ligne entre Rangoon

en Birmanie (l'actuel Myanmar) et Yunnan, en Chine. Pour les Britanniques, une liaison ferrée avec Yunnan était effectivement intéressante, car ils évitaient ainsi les taxes sur les produits locaux, en acheminant directement ces derniers vers la Birmanie. Les Britanniques avaient toutefois comme handicap le fait de devoir traverser une contrée encore plus hostile que celle empruntée par les Français et au final, ce sont ces derniers qui remportèrent la 'lutte vers Yunnan', la construction de la ligne voulue par les Britanniques n'ayant jamais été achevée.

De nos jours, le trajet de cette ligne en territoire chinois est connu sous l'appellation du 'chemin de fer Kunming - Hekou' et s'étend sur 466 km de longueur. Il s'agit de la dernière ligne à voie

métrique de Chine, après que toutes les lignes secondaires de cette compagnie aient été désaffectées. Le trajet en territoire vietnamien (les 389 km restants) font désormais partie du 'chemin de fer Hanoi - Lào Cai'. Les relations difficiles entre ces deux pays font toutefois qu'aucun trafic international n'existe encore. En outre, plus aucun train de voyageurs ne parcourt encore la ligne vietnamienne et du côté chinois, les trains à longs parcours ont été supprimés en 2003. Ceci se produisit après un effondrement de terrain, mais la mesure était attendue, car avec un temps de parcours de 30 heures entre Kunming et Hekou, il n'y avait plus beaucoup de voyageurs à bord de ces trains... Les voitures à voyageurs ont été offertes au Myanmar et à part quelques trains à voyageurs locaux autour

3



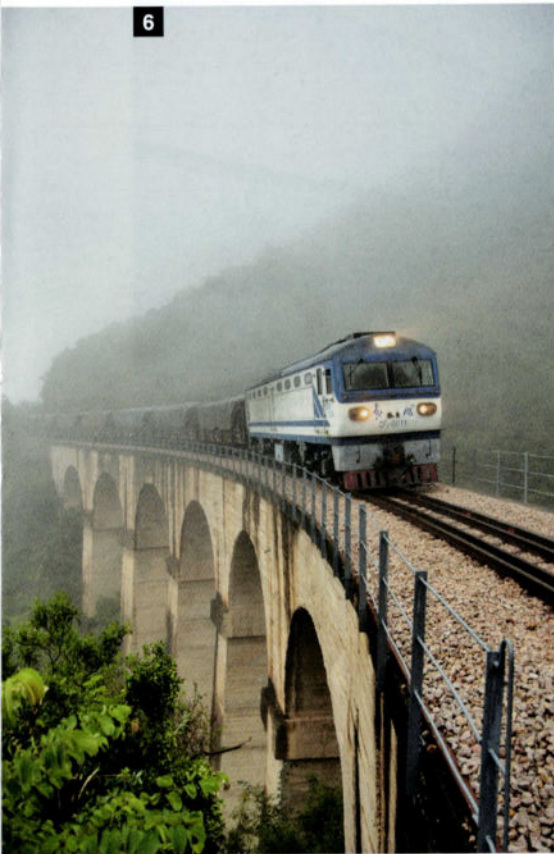
4



5



6



3. Le 31 juillet 2015, c'est la DFH21 083 qui s'y colle en remorquant un train de marchandises de Kaiyuan vers Lahadi. Invisible sur cette photo, une autre DF21 est présente en queue du convoi. Voici cette belle composition passant aux alentours du petit village de Gaoqiao.

4. La DF21 0002 vient d'échapper à la douche lors de son passage à proximité de cette gigantesque cascade, située à proximité de Wantang. De concert avec la DFH21 056 (servant de locomotive d'allège en queue), cette loco remorque un train de marchandises de Kaiyuan vers Lahadi, le 31 juillet 2015.

5. En fin d'après-midi du 30 juillet 2015, voici la DF21 0009 en tête d'un train de marchandises Lahadi - Kaiyuan, aux alentours de Baizai. Deux DFH21 assistent la locomotive de tête, l'une en milieu de rame, l'autre en queue. Ces trains circulent ici à la

vitesse maximale de 20 km/h: les conducteurs ont donc tout le temps d'admirer le (magnifique) paysage...

6. Une petite heure à peine avant la prise de ce cliché, le soleil luisait encore à proximité de ce pont à arches, situé à proximité du village de Panzhuhua. Après une solide averse, le site a totalement changé d'aspect, alors que la DF21 0011 passe en tête d'un train de marchandises Kaiyuan - Lahadi, le 2 août 2015...

7. Après une autre averse digne de ce nom, la DFH21 056 vient de refouler quelques wagons sur le raccordement d'une usine à Baihe (traduction: l'eau blanche'), située à quelques kilomètres de Lahadi. Ce convoi, vu ici à la lumière crépusculaire, sera déchargé entièrement à la pelle en moins d'une heure! Et ce travail était loin d'être enviable, car il s'agit de minerai de soufre, particulièrement puant...

7





8. Le 25 juillet 2015, la locomotive 032 remorque un train de voyageurs entre Shizui et Kunming Bei. Le convoi traverse la partie nouvelle de la ville de Kunming, en total contraste avec cette ligne ferrée antique. Chaque passage à niveau est gardienné par deux garde-barrières, qui ont comme mission insensée de fermer à temps les barrières de leur passage à niveau. Combien de temps encore le train triomphera-t-il de la voiture?...

9. En ce 29 juillet 2015, nous nous trouvons à Lahadi, une gare intermédiaire où l'on échange la locomotive. Après que la DFH21 092 soit arrivée de Hekou en tête d'un train, cette loco est virée (à la main!) sur une petite plaque tournante. Difficile d'imaginer que de telles pratiques puissent encore exister de nos jours...



de Kunming, la ligne chinoise n'est plus utilisée qu'en trafic marchandises.

La traction des trains est actuellement assurée par deux types de locomotives Diesel: les classiques 'Dong Fang Hong 21' (construites à partir de 1979 pour remplacer les locomotives à vapeur) et les 'Dong Fang 21', construites à partir de 2003. Ces deux types de locos sont utilisés indistinctement, sauf pour la remorque des trains de voyageurs aux alentours de Kunming, qui sont exclusivement assurés par les anciennes DFH 21. Les trains de marchandises sont souvent remorqués par deux (voire trois) locomotives, l'une d'elles étant alors placée au milieu de la rame.

Ceux qui connaissent un peu l'Asie le savent déjà: les possibilités de photographies sur cette ligne sont innombrables! Le paysage dans lequel évolue cette ligne est fabuleux: pas moins de 3422 ouvrages d'art ont dû être construits. Un cas à part est constitué du viaduc de Faux Namti, appelé 'Renziqiao' en chinois. Quand on sait que le caractère chinois 人 ('ren') signifie 'peuple' en chinois, il est facile de comprendre que ce nom se traduit en 'pont du peuple'. Ce pont d'une longueur de 67 m est enfermé entre deux gigantesques parois rocheuses à une hauteur de 102 mètres au-dessus de la rivière Sicha. Sa construction fut un travail de titan au cours

de laquelle pas moins de 800 travailleurs chinois perdirent la vie. À l'origine, il avait été prévu de réaliser un pont en arche de maçonnerie, mais cela s'avéra impossible en pratique. Le projet définitif fut alors mis au point: les supports du pont furent placés verticalement contre les deux parois rocheuses par l'intermédiaire de deux cu-lées maçonnées, pour ensuite les faire descendre l'un contre l'autre. Ces deux supports furent mis en place le 16 juillet 1908. Cette opération fut réalisée de façon entièrement manuelle, au moyen de treuils: quatre heures suffirent pour se faire toucher les deux supports et les fixer au moyen de rivets: vous parlez d'une prestation!...

10



11



10. Alors qu'en journée, de nombreux touristes viennent visiter la petite gare de Bisezhai d'inspiration française, il fait encore calme à 6h45 du matin, lorsque la DFH21 063 traverse la gare en tête d'un train Kaiyuan - Lahadi. Suite aux abondantes chutes de pluie au cours des jours précédents, le trafic des marchandises fut perturbé, ce qui explique la courte composition du convoi... Bisezhai, le 2 août 2015.

11. Nous terminons notre périple à Kunming où la DFH21 080 assure un train de voyageurs entre Shizui et Kunming, le 4 août 2015. Ce convoi est vu à hauteur d'une traversée avec la ligne à voie normale. La protection de ce croisement est réglée de la plus simple des façons: un agent muni de drapeaux!

Au cours des mois qui suivirent, le tablier horizontal du pont fut construit, le pont étant finalement prêt le 31 novembre 1908. La première locomotive à vapeur put le franchir en date du 6 décembre 1908.

Cent ans plus tard, la vitesse commerciale sur cette ligne à voie étroite est devenue bien trop lente. Entre Kunming et Hekou, la construction d'une ligne à voie normale fut lancée au cours des dernières années, le dernier tronçon étant mis en service en décembre 2014: il permet des vitesses allant jusqu'à 120 km/h. A certains endroits, cette nouvelle ligne longe l'ancienne à voie métrique: l'avenir de cette dernière est donc

tout tracé, si l'on peut dire... La seule raison pour laquelle la ligne à voie métrique est encore en service de nos jours tient au fait que les installations situées le long de la nouvelle ligne ne sont pas encore adaptées au trafic des marchandises acheminées via l'ancienne ligne. Ceci étant, le trafic sur cette dernière n'est plus ce qu'il était: comptez deux à trois paires de trains par jour entre Kaiyuan et Hekou et un seul aller et retour entre Kunming et Kaiyuan. A part ces rares convois de marchandises, on dénombre également quelques trains locaux de voyageurs autour de la grande ville de Kunming, comme déjà dit ci-dessus.

Comme le Yunnan connaît un grand nombre de minorités ethniques (c'est la raison pour laquelle cette province est connue non seulement en Chine, mais également à l'étranger), une visite à cette ligne de chemin de fer est intéressante à combiner avec un périple dans la région. Les amateurs intéressés n'attendront toutefois plus longtemps avant de s'y rendre, car cette petite perle datant de l'époque coloniale française pourrait bien disparaître du jour au lendemain. Prenez de la lecture avec vous pour tuer le temps, ainsi qu'un parapluie: le climat subtropical permet de réaliser de superbes photos dans cette région, mais il peut y pleuvoir à seaux!

REGARDS EN ARRIÈRE...

Il y a 20 ans en 1996, les trains spéciaux assurés par du matériel historique et destinés aux amoureux du rail étaient possibles, tandis que de nos jours, ce ne sont plus que de doux souvenirs, suite à la surréglementation ambiante...



Il y a 20 ans, les associations allemandes d'amateurs de trains aimaient bien venir en Belgique et aux Pays-Bas avec leur matériel. Un train composé en partie d'anciennes voitures du 'Rheingold' fut remorqué par la 221 135, du type V200. Comme cette loco n'était pas autorisée à circuler par ses propres moyens sur le réseau belge, la 5533 de la SNCB lui fut adjointe en tête lors de cette circulation. Voici ce convoi lors de son retour des Pays-Bas à Visé, le 14 avril 1996. Photo: Max Delie.



Lors de sa trop courte existence, la ligne-musée de la Vennbahn assura le spectacle à plus d'une reprise. La 50 3666 - alors propriété de la Vennbahn - remorque un train spécial composé de plusieurs types différents de voitures dans la région de Sourbrodt, le 14 juillet 1996. Photo: Max Delie.



Lors du festival vapeur de Trois-Ponts organisé en 1996, la Vennbahn fit circuler un camion de pompiers derrière le train remorqué par une locomotive à vapeur chauffée au charbon, pour le cas où cette dernière provoquerait un début d'incendie. La solution trouvée fut très originale: les pompiers volontaires de Bullange avaient chargé leur camion et leur citerne sur un wagon plat, qui fut remorqué par la 5513! Voici cette composition pour la moins originale lors de son passage sur le viaduc de Butgenbach, le 14 juillet 1996. Photo: Max Delie.



Afin de maintenir la loco-musée 201.010 en bonne condition technique, cette loco fut à plusieurs reprises utilisée pour assurer des tâches très particulières. La voici en train de remorquer les automotrices doubles radiées 112, 114 et 119 vers Athus... Florenville, le 31 août 1996. Photo: Max Delie.

Retour en 1966...

Il y a 50 ans, les photographes ferroviaires savaient que 1966 serait la dernière année d'existence de la traction vapeur à la SNCB. Chaque nouvelle ou rumeur ayant trait à ce domaine était donc suivie d'effet, avec parfois d'étonnants résultats: voyez plutôt...



Alors que la 29.013 venait de remorquer le tout dernier train de voyageurs de la SNCB, la 29.061 – également de la remise d'Alost – fut encore approvisionnée en charbon et en eau au cours de cette même journée du 20 décembre 1966... Cette loco ne sera officiellement radiée des écritures que le 20 avril 1967. Photo: Max Delie.



Bien que la 40.068 ait déjà été radiée des écritures le 21 octobre 1963, elle attendait toujours d'être découpée en morceaux au chantier de démolition Heuvelmans à Anvers-Sud, en date du 4 janvier 1966. Photo: Max Delie.

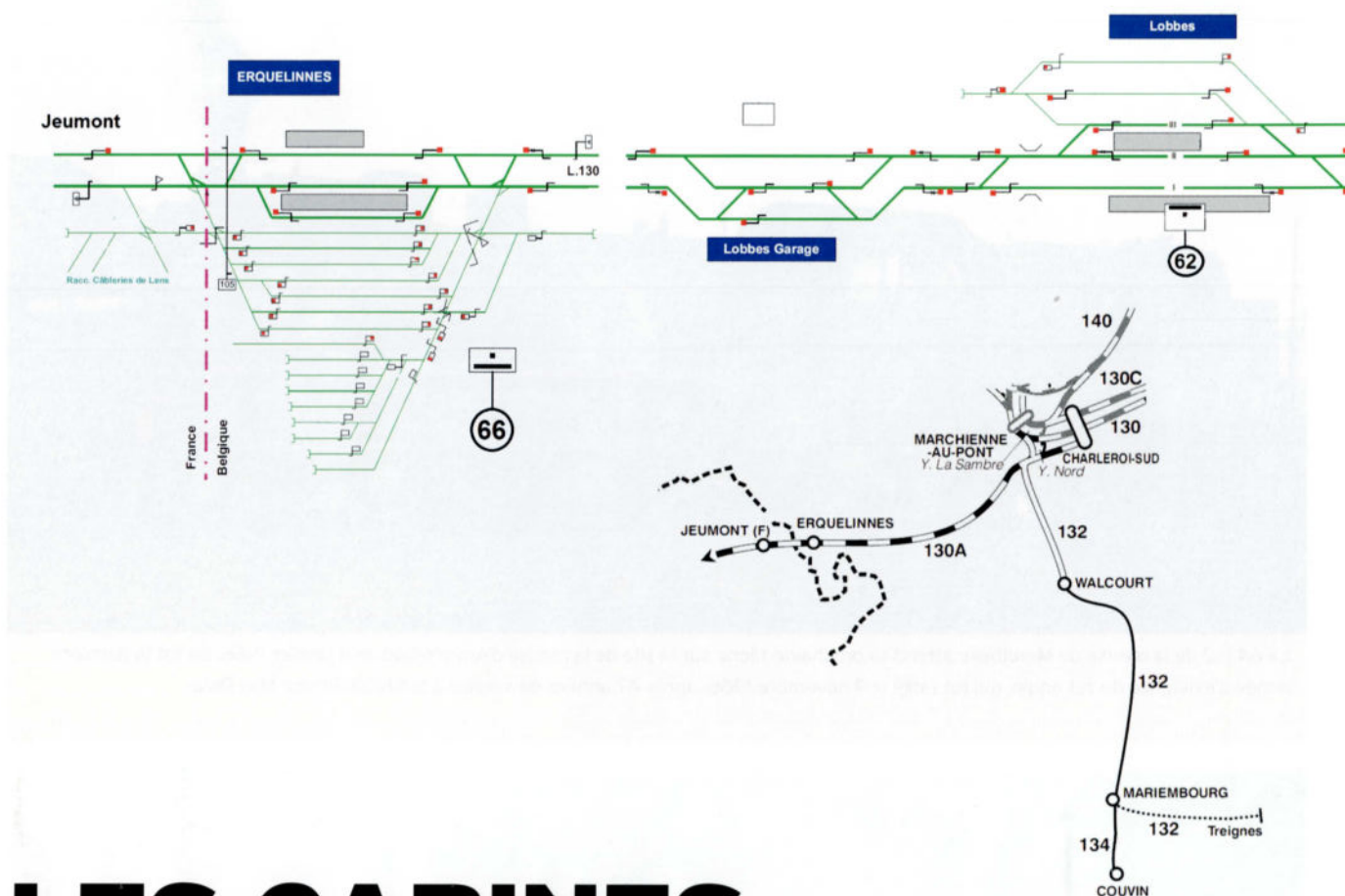


La 64.162 de la remise de Merelbeke attend sa prochaine tâche sur le site de la remise d'Anvers-Sud, le 4 janvier 1966. Ce fut la dernière année d'existence de cet engin, qui fut radié le 9 novembre 1966, après 47 années de service à la SNCB. Photo: Max Delie.



Début janvier 1966, un détaillant de trains miniatures bien connu d'Anvers me conseilla de me rendre immédiatement à Anvers-Sud, car une 'Garratt' belge (sic) allait y être ferraillée! Je n'en crus pas un mot, car aucune Garratt ne fut jamais reprise aux effectifs de la SNCB, mais je m'y suis quand même rendu, au cas où... Et bien que nous n'étions pas un premier avril, une fameuse blague m'y attendait: deux locos du type 29 démunies de leur tender respectif avaient été garées abri contre abri, donnant l'illusion d'une locomotive du type 'Garratt'!

Cette prétendue 'Garratt belge' était constituée des 29.092 et 29.208. La 29.092 fut radiée des effectifs le 20 août 1963, mais comme sa chaudière était encore en bon état, l'engin servit comme générateur de vapeur stationnaire pour le préchauffage des voitures à Bruxelles-Midi en 1963 et 1964. Elle sera finalement ferraillée en 1966. Quant à la 29.208, elle a été radiée le 22 mars 1965. Anvers-Sud, le 4 janvier 1966. Photo: Max Delie.



LES CABINES DE SIGNALISATION

en Belgique (26)

PAR: CÉDRIC SOLTYS

Grâce à ce nouvel article, nous allons partir à la découverte d'une autre partie du 'Pays noir'. Le nouveau centre de gestion de trafic informatisé de Charleroi a déjà repris un grand nombre d'installations (que nous avons énumérées dans les numéros précédents), principalement sur les lignes 124 et 130. La ligne 130A Charleroi – Erquennes est aussi en grande partie gérée informatiquement, tandis que la ligne 140 Ottignies-Charleroi subit à son tour la même évolution.

LA LIGNE 130A

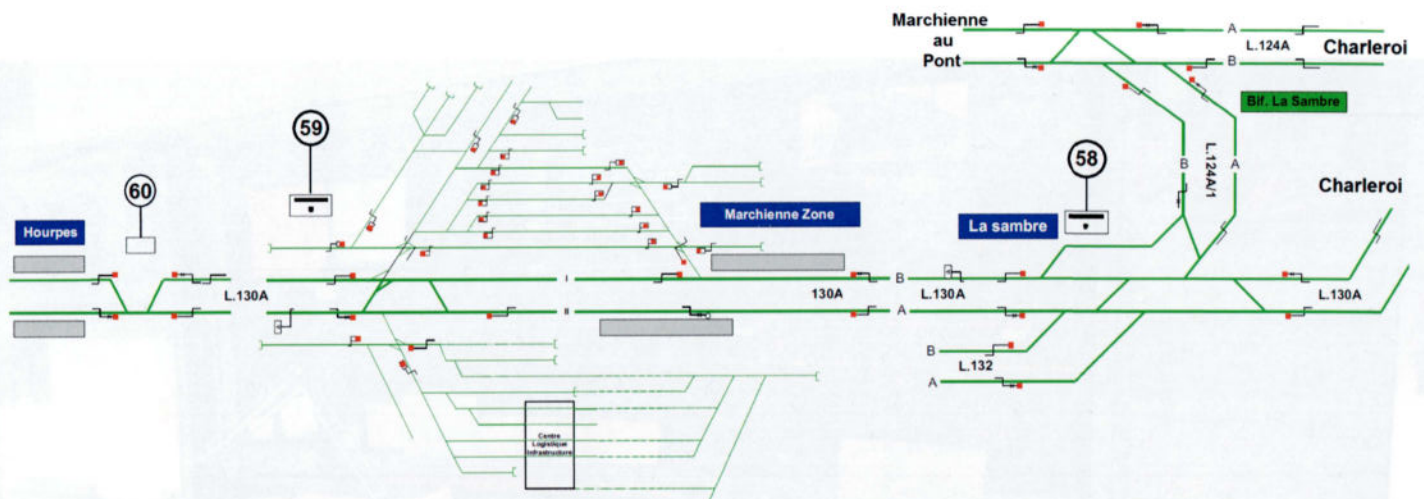
Longue de 30km, la ligne 130A prend naissance à Charleroi-Sud et relie les bassins industriels de Charleroi au Nord de la France. Cette ligne internationale a vu passer durant de longues années un trafic intense de trains de marchandises et

fut le lieu de passage des trains rapides internationaux Cologne – Paris aux noms prestigieux de 'Molière' ou 'Parsifal'. Avec l'arrivée du Thalys et l'arrêt des industries sidérurgiques dans cette région du Hainaut, le trafic international tant voyageurs que marchandises a désormais fortement diminué sur cet axe. Dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation et dans le souci de moderniser une signalisation vieillissante, les premières cabines tout relais de cet axe ont déjà été supprimées. Des nouveaux signaux et moteurs d'aiguillages ont été placés et le trafic est à présent géré informatiquement par le centre informatisé EBP de Charleroi.

LE BLOCK 58 DE 'LA SAMBRE'

Mis en service en 1971 dans la petite gare du même nom, le Block 58 de 'La Sambre'

était constitué d'un poste tout relais. Cet appareillage assurait les circulations des nombreux trains au carrefour des lignes 130A Charleroi – Erquennes, à la naissance de la ligne 132 et à l'extrémité de la liaison 124A/1 venant de Marchienne-au-Pont. Cet ensemble d'aiguillages s'appelle la 'bifurcation de La Sambre'. Le poste était commandé par un sous-chef de gare de 2^{ème} Classe, jusqu'à la mise en place de la télécommande dans la 'tour' du Block 20 de Charleroi, en 1988. A partir de ce moment, la desserte locale ne s'opérait plus que lors de travaux. Ce poste, en relation avec Marchienne-Zone, le Block 18 de Monceau (L124A/1), Jamioulx et Charleroi, assurait aussi le contrôle de deux passages à niveau. Le Block 58 de 'La Sambre' étant devenu la cible d'actes de vandalisme et l'insécurité régnant sur ces lieux



1 Le poste de commande tout relais de La Sambre, télécommandé par Charleroi depuis 1988.

2 Une cabine de signalisation typique des années '50: le Block 59 situé en bord des voies à Marchienne-Zone.

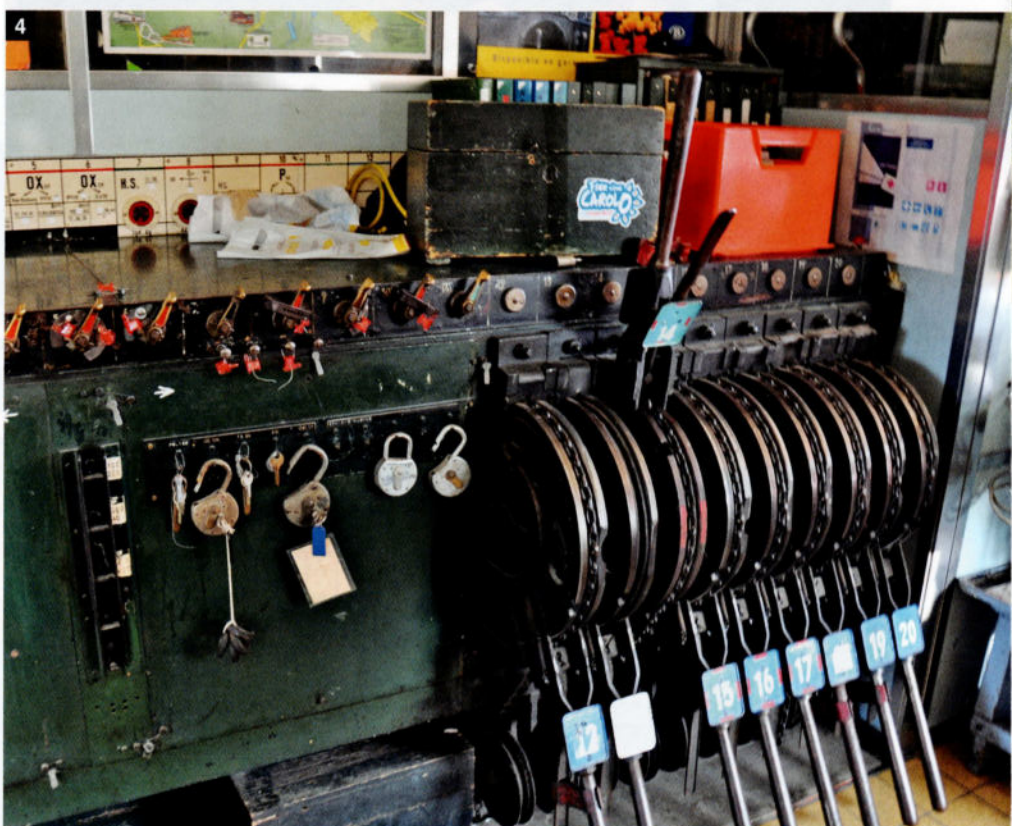




3 Le poste de command tout relais de Marchienne-Zone.

4 Le bâti mécanique Siemens qui permettait de manœuvrer les aiguillages à la force des bras et d'actionner la mise au passage des signaux du faisceau de Marchienne-Zone.

5 La jolie petite gare de Lobbes.





abandonnés devenant une menace pour le personnel de desserte occasionnelle, la direction Infrastructure a fait reprendre ce poste en technologie EBP-PLP rapidement par Charleroi, ce qui fut chose faite le 23 octobre 2011.

LE BLOCK 59 DE MARCHIENNE-ZONE

Situé à l'extrémité du faisceau de Marchienne-Zone côté 'Lobbès', le Block 59 était composé de deux cabines, une mécanique et une tout relais. La cabine mécanique du type Siemens fut mise en service en 1966; les leviers actionnaient les aiguillages du faisceau de Marchienne-Zone et de Saint Martin, de part et d'autre des voies principales. En 1971, un poste tout relais fut ajouté et l'ensemble de la gare fut alors desservi par ce Block 59. Ce poste assurait en outre le contrôle de 2 passages à niveau. Le Block 59 fut desservi par un sous-chef de gare, jusqu'à sa fermeture définitive le 25 mai 2013. Depuis lors, les

installations sont gérées depuis le Block 20 EBP de Charleroi.

LE BLOCK 60.62 À HOURPES

Originellement, il n'y avait que de la voie courante entre Marchienne-Zone et Lobbès. Suite aux travaux à long terme débutés en 2009 dans le cadre de la modernisation des ouvrages d'art de la ligne et pour réduire la distance du tronçon à voie unique, un poste de signalisation temporaire et des aiguillages ont été implantés à Hourpes. Afin de limiter les coûts, ce n'est toutefois pas un traditionnel 'trapèze' qui a été mis en place, la voie 'B' étant simplement ripée et dirigée par un aiguillage commun vers la voie A. Il s'agit donc d'un petit tronçon de voie unique sur la ligne 130A, sur une dizaine de mètres. D'un point de vue technologique, les travaux de mise en place d'une salle à relais pour assurer le contrôle et la sécurité des circulations auraient été titanesques; pour alléger ce travail, ce sont des modules

électroniques qui ont été implémentés. Le matériel nécessaire à la réalisation de ces liaisons provient du poste temporaire de La Buissière, qui avait été mis en place quatre ans plus tôt. Pour faire fonctionner l'ensemble, un système de TCO Vidéo a été aménagé dans la gare de Lobbès. Le desservant pouvait dès lors gérer à distance la signalisation ferroviaire à Hourpes. Le Block 60.62 fictif de Hourpes a été intégré dans la commande EBP de Charleroi en date du 2 décembre 2013.

LE BLOCK 62 DE LOBBES

Un poste tout relais fut aménagé dans la petite gare de Lobbès en 1965, afin d'assurer la commande de la signalisation en gare de Lobbès, ainsi que celle de la voie centrale d'évitement de 'Lobbès-Garage'. Un signaleur et un sous-chef de gare se relayaient pour en assurer la desserte, le sous-chef tenant en outre le guichet pour le compte de la SNCB. Ce poste contrôlait trois passages à niveau. En 2004, un poste



6 Le bâti de commande tout relais de la gare de Lobbes.

7 Zoom sur le TCO-Vidéo qui permettait de faire fonctionner la signalisation à Hourpes.

8 A l'entrée de la gare d'Erquelinnes (côté 'Lobbes'), le Block 66 se trouve en pleine campagne, en bordure de faisceau.

9 Le poste de commande tout relais formant le Block 66 d'Erquelinnes.



LE BLOCK 64.62 DE LA BUISSIÈRE

TCO Vidéo fut ajouté pour la desserte des liaisons temporaires de La Buissière, de celle à Hourpes ensuite. Le Block 62 de Lobbes a définitivement été mis hors service le 15 décembre 2013, la gare étant gérée informatiquement par Charleroi.

Dans la même optique qu'à Hourpes, mais quatre ans plus tôt, deux aiguillages ont été implémentés à La Buissière en vue de réduire la longueur du tronçon à voie unique

lors des travaux de réfection des ponts ferroviaires au-dessus de la Sambre. De 2004 à 2008, le système électronique de logique programmée piloté par le TCO Vidéo de Lobbes fut exploité et dénommé Block fictif 64.62, le second chiffre faisant référence



8



9



10

10 Bien que la caténaire soit encore belge et que le signal à gauche est celui qui couvre l'entrée en gare d'Erquennes, nous sommes pourtant... en France. Le panneau de changement d'administration ferroviaire est visible à hauteur de la BB 36013.

11 Dans le Block 66 d'Erquennes, voici les moniteurs qui affichent les images filmées par les deux caméras au passage à niveau 105, un des derniers du réseau à être commandé manuellement.

12 Le poste de travail qui gère les lignes 130A et 140 au sein du Block 20 EBP de Charleroi.



11



12

à la télécommande de l'installation par le poste 62 de Lobbes.

LE BLOCK 66 D'ERQUELINNES

Erquelinnes était jadis une importante gare de triage où s'effectuaient les nombreuses manœuvres de trains de marchandises internationaux (notamment pour la douane) et les échanges de locomotives belges et françaises. Avec la généralisation des trains en passage aux points frontières du pays, les activités de la gare ont fondu comme neige au soleil.

Il ne subsiste aujourd'hui que quelques voies dans le faisceau, rarement utilisées. Le poste de signalisation d'Erquelinnes se trouve en pleine voie à l'entrée de la gare côté 'Charleroi'; il fut mis en service en 1966. Il permet de commander ce qui reste des installations de la gare en rela-

tion avec Lobbes et le poste de signalisation français de Jeumont. Avec ce dernier, une exploitation particulière est de mise pour les échanges inter-réseaux. La frontière française étant toute proche (juste au-delà du passage à niveau n° 105), ce site présente de nombreuses originalités. La première est le fait qu'une partie des aiguillages et des signaux desservis par le Block 66 se situent... en France. Deuxième curiosité: pour que les trains puissent accéder à l'usine française des 'Câbleries de Lens', les manœuvres s'effectuaient depuis la Belgique et l'accès se faisait par un raccordement à la sortie de la gare d'Erquelinnes. Enfin, le passage à niveau 105 situé juste à la frontière fait partie des derniers PN de Belgique commandés manuellement. Chaque fermeture et ouverture est réalisée par le desservant du poste d'aiguillage à l'approche

et après le passage du train. Afin d'avoir un contrôle visuel sur la traversée, deux caméras de surveillance ont été placées de part et d'autre du passage à niveau et deux écrans confirment au signaleur qu'il peut autoriser le passage d'un train.

Dans les prochains mois, des travaux de simplification des installations seront entrepris à Erquelinnes et il ne devrait subsister ensuite que les deux voies principales vers la France, ainsi qu'une voie en impasse destinée à la réception des trains de voyageurs de la relation omnibus vers Charleroi. Les installations seront alors gérées depuis le centre informatisé de Charleroi.



Le 18 juin 1970, la 4032 stationne au terminus de la Place Rogier, prête à assurer un service sur la ligne 90 en direction de la gare du Midi. Cette motrice est la seule de sa série à avoir été préservée; elle fait désormais partie des collections du 'Musée du Tram' de Woluwe.
Photo: René Stevens - Collection: Christian Scheemaekers.

LES MOTRICES 4000

de la STIB (1^{ère} partie)

PAR: WILLY PATTYN

Il y a cinquante ans – en 1966 – sortaient des ateliers de la STIB les dernières nouvelles motrices de la série 4001 à 4043. Nombreux d'entre vous se rappelleront encore sûrement de ses motrices à trois caisses, avec des sentiments mitigés: les deux caisses d'extrémité reposaient sur des trucks fixes à deux essieux issus de motrices Standard déclassées; ces deux caisses étaient reliées entre elles par une plus petite caisse 'flottante', dont le comportement était dicté par les mouvements de choc et de balancement des deux autres... Les qualités de roulement de ces motrices étaient littéralement assourdissantes et plus d'un voyageur a souffert nerveusement des incessants grincements et craquements émis par les deux articulations entre les différentes caisses! Ceci étant, la STIB était très contente de ces 'nouveaux' tramways.

En comparaison avec ses anciennes motrices Standard qui se devaient d'être remplacées, les 4000 offraient plus de sécurité, une puissance motrice plus élevée et des frais d'exploitation moindres. En outre, elles voyaient le jour à une époque assez surréaliste au cours de laquelle le ministre des Communications dépensait des millions de francs de l'époque pour réaliser des tunnels de pré-métro, tout en n'ayant pas le moindre sou pour renouveler la flotte des tramways... D'importantes économies furent imposées graduellement aux exploitants des réseaux de trams en Belgique, alors que leurs rentrées financières diminuaient constamment, suite à une importante et constante désaffection de la clientèle. De nombreux voyageurs optaient en effet à l'époque pour le confort de la voiture personnelle et tournaient le dos au tramway,

considéré comme un moyen de transport pré-historique. Notre industrie tramviaire nationale non plus n'était pas au mieux de sa forme: la première PCC articulée de 1962, construite par La Brugeoise et ACEC, ne fut pas un succès... Pour acquérir des nouveaux trams, la STIB se vit donc contrainte de se mettre elle-même à la tâche, faute de mieux, mais surtout faute... de moyens financiers adéquats. Nécessité fait loi...

LES TRAMS EN CRISE, PAS SEULEMENT EN BELGIQUE

Dès les années 1930, on s'activait partout dans le monde pour remplacer les lignes de tram électrique par des trolleybus ou des autobus, moins coûteux. Les exploitants qui croyaient encore en l'avenir de leurs tramways essayaient quant à eux de diminuer leurs frais d'exploita-



Turin, le 24 juin 1982. La 2757 sur la nouvelle ligne 13 (mise en service le 2 mai 1982) vient de traverser le Fiume Pô et arrive à son terminus de la Piazza Gran Madre di Dio. Cette motrice du type 'Due camere e cucina' ('deux chambres et une cuisine') faisait partie d'une série de 72 motrices (2700 à 2771) livrée en quatre tranches entre 1950 et 1959; ce sont ces véhicules qui servirent d'inspiration pour les 4000 de la STIB. La motrice illustrée fait partie de la tranche 2742 à 2771 de 1958/'59. Pour tenter d'améliorer leurs qualités de roulement, les trucks à deux essieux de huit de ces motrices (les 2700 à 2705, 2739 et 2740) furent équipés d'un bissel supplémentaire en 1961/'62. Ces huit motrices circulèrent alors sur deux trucks à trois essieux... Photo: Paul van Baarle.

tion, notamment par l'acquisition de motrices articulées, qui permettaient de transporter plus de voyageurs avec moins de personnel. Ce sont surtout les motrices articulées sur bogies qui firent leur apparition en masse vers la fin des années '50 dans quelques grandes villes comme Düsseldorf et Amsterdam qui contribuèrent à redorer le blason du tramway. L'achat de tels véhicules était toutefois onéreux et de plus, l'industrie tramviaire nationale ⁽¹⁾ de la plupart des pays concernés n'avait aucune expérience dans le domaine de la construction de motrices articulées. Certains réseaux se mirent donc à 'bricoler' eux-mêmes, en essayant de construire des trams articulés simples et bon marché, au moyen d'éléments réutilisés. Généralement, ces 'nouveaux' véhicules offraient un meilleur rendement que l'ancien matériel, mais leurs qualités de roulement étaient assez mauvaises, à cause de la réutilisation de trucks à deux essieux. C'est aussi la raison pour laquelle la

durée de vie de ces motrices fut généralement très brève. Dans la plupart des cas, il s'agissait de motrices à trois caisses – la caisse médiane étant 'flottante' – comme ce fut le cas pour les 4001 à 4043 de la STIB. Dans le monde, un total (approximatif) de 1160 motrices de ce type a finalement été construit.

DES ARTICULÉES POUR BRUXELLES

Les trams Standard datant d'avant-guerre (soit 685 motrices et 416 remorques) ont longtemps forgé l'image du tramway urbain dans les rues de Bruxelles. Malgré l'acquisition des 156 motrices du type PCC (les 7000 à 7155) au cours de la période 1951-1958 et la suppression de nombreuses lignes de tram à partir de 1957, les 'Standards' formaient encore le gros de la troupe à la STIB fin 1962, avec 446 motrices et 308 remorques. La STIB était pourtant bien consciente que le remplacement de toutes les 'Standards' ne pourrait se réaliser avant de

nombreuses années. Or, ces trams étaient hors d'âge et leur timing d'entretien avait dû être allégé au cours de la période entre 1956 et 1960 ⁽²⁾. Les 'trains Standard' (motrice + remorque) nécessitaient en outre un fort équipage pour les desservir: un conducteur et deux receveurs. Après avoir transformé (avec succès et dans ses propres ateliers) les anciennes motrices à deux essieux 4001 à 4100 pour en faire des véhicules modernes de la série 9000 en 1959-'61 (voir JCF n° 149), la STIB eut alors l'idée de moderniser toute une série d'anciennes motrices Standard, tout en profitant pour augmenter leur rendement en les transformant en motrices articulées à trois caisses, constituées de deux motrices Standard à nouvelle caisse métallique reliées par une autre nouvelle caisse 'flottante'; plusieurs exemples de ce type de tramways existaient déjà à l'étranger. Par rapport à un 'train Standard' classique, ce type de motrice articulée présentait deux

(1) A l'époque, la construction de tramways était encore une compétence strictement nationale dans de nombreux pays.

(2) A cette époque, le personnel des ateliers de la STIB était surtout occupé par l'adaptation technique des bogies et de l'équipement électrique de seconde main destinés aux PCC de la tranche 7081 à 7155. Il avait également dû assurer un grand nombre de prestations supplémentaires dans le cadre de l'Exposition Universelle de 1958 et enfin, la construction des motrices à deux essieux de la série 9000, à partir de 1959.



C'est avec ce 'monstre' que la STIB entreprit ses premiers essais (nocturnes), en 1962. Les 'oiseaux de nuit' qui rejoignaient leurs pénates au petit jour étaient sans doute bien incapables de comprendre ce qu'ils voyaient! Et arrivés à domicile, personne ne voulait les croire, évidemment... Voici cet 'assemblage d'essai' à la sortie de l'atelier STIB de la rue de Cureghem; remarquez la 1^{re} articulation, complètement réalisée. Photos: © STIB - Service des Archives.



avantages importants: le doublement de la puissance motrice (grâce à l'utilisation de deux trucks moteurs) et la réduction du personnel à bord (un seul receveur au lieu de deux). Grâce à leurs nouvelles caisses métalliques réalisées selon le design des PCC bruxelloises, ces motrices présenteraient en outre un look plus jeune, tout en offrant plus de sécurité que les caisses en bois des motrices Standard, souvent victimes de grosses avaries en cas d'incendie ou de collision avec des véhicules lourds. La STIB alla même s'inspirer auprès du réseau de Turin qui au cours de la période de 1950 à 1959, avait fait construire une série de 72 motrices articulées de ce type par la firme SNOS (Società Nazionale Officine di Savigliano). Finalement, il fut décidé en février 1962 de réaliser un essai 'grandeur nature' au moyen des deux motrices Standard déclassées 1823

et 1826. Ces dernières furent accouplées dos-à-dos et séparées par une caisse intermédiaire très rudimentaire, où une seule des deux articulations avait été complètement réalisée. Ce 'monstre' servit également à déterminer les dimensions exactes des futures caisses intermédiaires. Les nombreux essais (nocturnes) réalisés donnèrent satisfaction et le feu vert fut donné en décembre 1962 pour la construction d'une motrice prototype, surtout que la toute première PCC articulée du monde – la 7501, future 7500 – construite par La Brugeoise et ACEC, testée durant l'été de 1962 sur la ligne 16 Heysel – Boitsfort de concert avec la motrice articulée 840 de construction Düwag et destinée au réseau de Copenhague, éprouvait les plus grandes peines à gravir les fortes rampes (et même à les descendre!) du réseau bruxellois!⁽³⁾

UN PREMIER PROTOTYPE

En janvier 1963 débuta alors dans l'atelier STIB de la rue de Cureghem la construction d'un prototype, officiellement au moyen du châssis et du truck Brill à deux essieux des motrices Standard 1357 et 1358 (mais en réalité, il s'est plus vraisemblablement agi des motrices 1439 et 1454: voir plus loin). Sur ces châssis modifiés, des nouvelles caisses métalliques furent posées, reliées entre-elles par une nouvelle caisse intermédiaire, dite 'flottante'. Les moteurs, le controller, la perche, les portes électropneumatiques pliantes, les éléments de chauffage (fixés au plafond!) et quantité d'autres pièces encore provenaient de motrices Standard déclassées. Les trucks nécessiterent quant à eux également de grandes modifications: les boîtes d'essieux à paliers furent ainsi remplacées par des boîtes à rouleaux et les ressorts

(3) A l'époque, il n'était pas facile du point de vue technique de placer des moteurs de traction dans un bogie situé sous une articulation. En outre, quatre moteurs au maximum pouvaient être commandés par un accélérateur du type PCC. Or, quatre moteurs se révélèrent insuffisants pour propulser la lourde 7501 articulée sur les fortes rampes du réseau de trams bruxellois; de même, son freinage rhéostatique était trop faible pour ralentir suffisamment cette motrice dans les fortes pentes, son frein à patins électromagnétiques devant alors souvent être utilisé!



La présentation officielle à la presse en 1963 de la toute nouvelle 4001 eut lieu à la faveur d'un parcours spécial au cours duquel cette photo a été prise à la place Saint-Denis à Forest, qui était alors le terminus de la ligne 14 Forest - Jette. Photo: Jean-Henri Manara.

métalliques par des éléments en caoutchouc. La porte de la caisse médiane (commandée par le conducteur) fut équipée de bords sensibles, tandis que sa marche supérieure était équipée d'un contact électrique, afin d'éviter qu'un voyageur ne se coince entre les portes lors de leur fermeture. Pour le reste, le poste de conduite avait été équipée d'une pédale de veille automatique (une 'pédale d'homme mort') et d'un rétroviseur à commande à distance. Un poste de conduite simplifié (un 'backup') avait en outre été installé sur la plateforme arrière du véhicule, pour effectuer des marches arrière. Les larges bandes de décoration de teinte bleue étaient très élégantes et formaient un 'V' à l'avant, à hauteur du phare central ⁽⁴⁾. La perche pour la prise du courant était disposée sur la caisse médiane; le poste de receveur à l'arrière était équipé d'un appareil 'Distribil' avec distributeur de billets, pince électrique pour oblitération et monnayeur.

Ce prototype quitta l'atelier STIB en mai 1963 et fut alors soumis à toute une batterie d'essais, desquels il en découla très rapidement que quelques modifications d'ordre technique seraient nécessaires, comme le placement d'un contact électrique sous les deux marches de la porte du milieu. Cette motrice reçut le matricule 4001: la tranche des matricules 4000 s'était en effet libérée après la transformation des 4000 d'origine en motrices modernes de la série 9000 (voir JCF n° 149) et toutes les autres tranches

de numérotation étaient déjà utilisées à cette époque.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Lors de sa livraison, la motrice 4001 (prototype) présentait les caractéristiques suivantes.

Longueur totale: 21,133 m

Largeur: 2,200 m

Tare: 26,5 t

Moteurs: 4 (ACEC du type MTV 343E2)

Puissance unihoraire: 272 kW (4 x 68 kW)

Controller: ACEC du type 476, à commande directe

Frein de service: pneumatique, rhéostatique (en cas d'urgence) et mécanique (pour l'immobilisation du véhicule)

Capacité: 45 places assises; 97 places debout.

42 MOTRICES SUPPLÉMENTAIRES

Peu de temps après l'achèvement de la 4001, la direction de la STIB prit la décision de faire construire 42 motrices identiques à la 4001 par son atelier de la rue de Cureghem. Ces motrices, qui seront numérotées 4001 (sic) à 4030 et 4032 à 4043, seront livrées en 1965 et 1966, selon un ordre assez aléatoire. Quant à la 4001 prototype, elle fut renumérotée 4031 en 1965, afin de grouper les différentes motrices selon le type de suspension primaire et secondaire de leurs trucks. Après cette renumérotation, la répartition au sein de cette série devint la suivante:

- 4001 à 4015:** suspension entièrement métallique;
- 4016 à 4030:** suspension primaire en caoutchouc du type 'Pirelli' et suspension secondaire métallique;
- 4031 à 4041:** suspension entièrement en caoutchouc du type 'Pirelli';
- 4042 et 4043:** suspension entièrement en caoutchouc du type 'Megi'.

Contrairement à la 4001 prototype, les 42 motrices suivantes ne disposaient plus d'un siège rehaussé pour le conducteur, ni d'appareil 'Distribil' pour le receveur. Sur les premières motrices sortant de la chaîne de fabrication, la perche était encore disposée sur la caisse centrale, comme c'était le cas sur la 4001 prototype. Cette perche fut déplacée par après sur la caisse avant; les motrices déjà livrées seront ultérieurement modifiées de la même façon. Autre particularité: en 1965, la 4043 circula pendant un court laps de temps munie de roues élastiques. Enfin, dernier détail (amusant): pour éviter qu'un voyageur indélicat ne monte dans la motrice par la porte médiane, un signal d'alarme entraînait en action lorsque le contact de la marche inférieure de cette porte était activé en premier lieu. Les jeunes bruxellois de l'époque comprirent très vite que ce signal était également activé lorsqu'à

(4) Grâce à ce signe distinctif, ces longues motrices étaient immédiatement reconnaissables par les voyageurs désireux d'y monter à bord. L'entrée se faisait en effet par la porte arrière, qui était située beaucoup plus loin que sur le matériel classique, même par rapport à un 'train Standard', où les portes d'entrée se situaient à l'arrière de la motrice et à l'avant de la remorque.



La 4003 fraîchement livrée - dont la perche est encore montée sur la caisse médiane - est garée sur la cour du dépôt d'Ixelles lors d'un voyage spécial, le 6 mars 1965. L'indice de ligne arboré (le 9) est évidemment fictif à cet endroit, mais cela ne durera plus longtemps avant que les 4000 ne desservent régulièrement cette ligne. A gauche, on aperçoit le tram 'Croix-Rouge' (l'ex Standard 3871), spécialement transformé pour la 'Quinzaine de la Croix-Rouge' en 1960. Peu de temps après, cette motrice fut renumérotée 1830, mais elle ne fut jamais utilisée sous ce nouveau matricule; elle sera finalement déclassée et démolie en 1970. Photographie inconnu - Collection: Christian Scheemaekers.





Le 4 mars 1967, la 4011 desservant la ligne 25 vers la Bourse vient de la rue d'Arenberg et emprunte la courbe serrée de l'étroite rue Montagne aux Herbes potagères. En arrière-plan, la magnifique façade des Galeries Royales Saint-Hubert; mais plus d'un Bruxellois fut sans doute bien plus intéressé par le célèbre café 'A la Mort Subite', visible à l'extrême gauche... Photo: J.C. Aubry - Collection: Christian Scheemaekers.

La 4001 garée sur la voie de service de la rue de Belgrade à Saint-Gilles, lors de sa présentation à la presse en 1963. A droite, le dépôt de l'Avenue du Roi: les graffitis sur les murs à cette époque étaient assez différents... La disposition des feux arrière sur la 4001 est celle d'origine. Remarquez le film de ligne, pour le moins original. En 1957, une ligne circulaire vit le jour à Bruxelles. Bien qu'exploitée en boucle, elle comptait deux... terminus et un aller-retour était effectué successivement sous quatre indices de ligne différents: 90/91, 91, 91/90 et 90: de quoi se jeter dans la Senne (heureusement recouverte...)! Photo: Jean-Henri Manara.



← La seconde 4001 (la première 4001 ayant été renumérotée 4031 entretemps) passe devant le Parlement à la rue de la Loi, en octobre 1968. Cette motrice dessert la ligne 25 et est en route vers le terminus de la Bourse, bien que ce dernier fût situé à la rue aux Halles, à 200 m. du bâtiment de la Bourse. Cette motrice est déjà équipée de panneaux publicitaires latéraux surbaissés: la STIB comptait encore à ce moment utiliser les 4000 dans les futurs tunnels du pré-métro. Photo: Jean-Henri Manara.

Lors de la mise en vigueur de la première phase de la grande restructuration du réseau 'trams' de 1967/'68 (qui eut lieu le 31 octobre 1967), les lignes circulaires 90/91, 91, 91/91 et 90 à la numérotation alambiquée firent place à la ligne semi-circulaire 90 Place Rogier - Place Meiser - Bois - Gare du Midi (Place Bara). Le 9 novembre 1970, la 4031 (qui n'est autre que la 4001 prototype, après renumérotation) stationne au terminus de la ligne 90 près de la Place Bara (visible à l'arrière-plan, sous le regard bienveillant de Tintin et Milou) et se laisse dépasser par la Standard 1035 sans remorque, alors que cette dernière est engagée sur la ligne 103, pourtant très fréquentée... Ce terminus de la ligne 90 était implanté en haut de la trémie 'Jamar' qui menait au tunnel 'Constitution', réservé aux trams. Ce complexe souterrain est situé à proximité de la gare du Midi et fut mis en service en 1957. Les panneaux publicitaires de cette motrice sont encore implantés sur sa toiture, alors que ce n'est déjà plus le cas pour la Standard. Quant aux coffres de teinte brune visibles à l'extrême gauche, ils contiennent du sable pour le freinage; les conducteurs pouvaient ainsi faire l'appoint au besoin, lors de leurs stationnements au terminus. Photo: René Stevens - Collection: Christian Scheemaekers.



la descente, on sautait directement sur la marche inférieure, sans d'abord fouler la marche supérieure... au grand dam du conducteur!

CHÂSSIS UTILISÉS ET ANNÉES DE CONSTRUCTION

Dans l'aperçu en bas à droite de cette page, nous avons mentionné les matricules des motrices Standard utilisées pour ces transformations, tels qu'ils furent communiqués officiellement par la STIB à l'association d'amateurs de trams Mupdofer. Il est toutefois rapidement apparu que certaines renumérotations ont été réalisées à la dernière minute: le matricule des motrices concernées est alors suivi d'un astérisque.

Dans un second article à paraître, nous examinerons la carrière des motrices 4000 d'un peu plus près.

Remerciements à la STIB, à l'association Mupdofer et à MM. Tim Boric, Marc Grieten, Jean-Henri Manara, Alain Pastiels, Michel Reps, Paul van Baarle, Jean-Pierre Marissens et Michel Van Ussel, pour les renseignements fournis et leur collaboration appréciée.

(5) Il s'agit de la 4001 d'origine, le prototype.

(6) Les 1826 et 1823 furent utilisées dès 1962 pour un premier essai de mise en configuration.

(7) Dans le magazine britannique Modern Tramway de novembre 1963, il est fait mention des 1439 et 1454...

Matricule	Châssis utilisés	Construction	Matricule	Châssis utilisés	Construction
4001	1005 + 1042	1965	4023	1291 + 1431	1966
4002	1176 * + 3484	1965	4024	3401 * + 3430 *	1966
4003	1346 + 1333	1965	4025	3386 + 3404	1965
4004	1044 + 3480	1965	4026	1310 + 1159	1966
4005	1110 + 1119	1965	4027	1839 * + 3466	1966
4006	1361 * + 1372 *	1966	4028	1184 + 1185 *	1966
4007	1381 * + 3496 *	1966	4029	1355 * + 1211	1965
4008	1003 + 1054	1966	4030	1834 + 1837 *	1966
4009	1087 + 1203	1966	4031	1357 * + 1358 *	1963 ⁽⁵⁾
4010	1179 + 1188	1966	4032	1436 + 1811	1965
4011	1261 + 1296	1966	4033	1096 + 3421	1965
4012	1321 + 1413	1966	4034	1946 + 3434	1965
4013	1934 + 1936	1966	4035	1351 + 1378	1965
4014	1123 + 1158	1966	4036	1180 + 3488	1965
4015	1960 + 3485	1966	4037	1128 + 1143	1965
4016	1330 + 1307	1966	4038	1241 + 1272	1965
4017	1001 + 1082	1966	4039	1282 + 1286	1965
4018	1275 + 1421	1965	4040	1356 + 1377	1965
4019	1165 + 1295	1966	4041	1826 + 1823	1965 ⁽⁶⁾
4020	1840 * + 1236 *	1966	4042	1429 * + 1956	1966
4021	1369 + 3498	1966	4043	1959 + 1088	1965
4022	3448 + 3419	1966			

* Après la mise en service de la 4001 prototype, officiellement construite sur les châssis des 1357 et 1358, il apparut que ces deux dernières Standard... existaient encore: en 1965, elles étaient garées au dépôt de Woluwe, où elles seront démolies! Peu de temps avant leur démolition, elles furent même renumérotées respectivement 1439 et 1454. On peut donc en déduire que la 4001 prototype (renumérotée 4031 plus tard) a vraisemblablement été construite sur le châssis des 1439 et 1454 d'origine ⁽⁷⁾. Au cours de cette même période, 14 autres motrices Standard ont également été renumérotées juste avant leur démolition. Leur 'nouveau' matricule était donc sans doute également le véritable matricule de la Standard dont le châssis avait été utilisé pour la construction de la 4000. Voici donc un aperçu des motrices concernées (matricule de la 4000: matricule officiel de la Standard utilisée = matricule réel probable de la Standard utilisée).

4002: 1176 = 3449	4028: 1185 = 1115
4006: 1361 = 3469 et 1372 = 3463	4029: 1355 = 1384
4007: 1381 = 3856 et 3496 = 3804	4030: 1837 = 1891
4020: 1840 = 1894 et 1236 = 1898	4031: 1357 = 1439 et 1358 = 1454
4024: 3401 = 3406 et 3430 = 3454	4042: 1429 = 1943.
4027: 1839 = 1802	

Ce tableau de renumérotations a été dressé par le Mupdofer, notamment sur base d'informations obtenues auprès de MM. G. Bricman et J.C. Girard. Le Mupdofer nous a autorisés à publier ces informations, ce pour lequel nous le remercions grandement.



Le 25 juin 1973, la 4028 de la ligne 52 en route vers Drogenbos est attendue de pied ferme par une nombreuse clientèle à l'arrêt de la Bourse (dont le bâtiment, non visible sur cette photo, est situé à droite). Elle est suivie par une 5000 de la ligne 81 et plus loin encore, par une PCC. A l'arrière-plan, le bâtiment des 'Grands Magasins de la Bourse', considéré comme étant le premier 'grand magasin' de Belgique et qui ferma définitivement ses portes en 1970. Le bâtiment d'origine, datant de 1872, avait été remplacé par cet édifice moderne en 1949, après qu'il ait été gravement incendié en juillet 1948. Photo: René Stevens - Collection: Christian Scheemaekers.



La construction des tunnels du pré-métro de l'axe Nord-Sud bat son plein, en 1975. La 4034 de la ligne 52 vers Drogenbos passe sur les voies provisoires de la rue du Progrès, établies à hauteur de l'ancienne 'esplanade' pour tramways, qui était située devant le bâtiment de la gare du Nord. Elle est suivie par la 9029, qui assure un service sur la ligne 62. A l'arrière-plan, on distingue également une 7800 de la ligne 90 à son terminus de l'époque, dont la disposition justifia à nouveau l'acquisition de motrices bidirectionnelles, après que ce type de matériel ait disparu du réseau urbain de Bruxelles pendant des décennies. Photo: Michel Van Ussel.

SOURCES CONSULTÉES

Livres

- 'TB * TUAB * STIB Historique du matériel roulant'; Mupdofer asbl - 1974
- 'Trams in dienst te Brussel' par R. Hanocq; MIVB - 1977

- 'Historique des lignes des Tramways Bruxellois'; Mupdofer asbl - 2002
- 'Torino in Tram' par Massimo Condolo; Fondazione Negri - 2003
- 'Les cent ans de la ligne 81' par Axel Vandecasteele; Tram 2000 - 2014.

Périodiques

- Het Openbaar Vervoer, Ligne de contact, Modern Tramway, Mupdofer News, Rail et Traction, Tramleven.

BELGIQUE



↑ Une rame homogène de 12 voitures I6 SNCB (4 'A' et 8 'B') renforcée d'une voiture I10 'Resto' a été désignée pour assurer le train spécial de sports d'hiver 'Krokus Express' qui a circulé à deux reprises au départ de La Haye vers l'Autriche, lors des vacances de Carnaval (voir aussi notre article consacré aux trains de sports d'hiver, dans ce n°).

Croisant une rame de métro de la ligne 6 Roi Baudouin - Elisabeth, la 1868 procède au transfert entre Ostende et Forest-Voitures de la rame destinée au 'Krokus Express', le 15 février 2016. Le convoi vient de passer à hauteur du nouveau point d'arrêt 'Tour et Taxis' sur la ligne 28, la ceinture Ouest de Bruxelles. Photo: Jeremy Pierry.



↑ Début février 2016, l'homologation des coupleurs d'attelage équipant les locos de la série 19 a (enfin) été délivrée: les premières 'doubles demi-rames' M6 présentant une série 19 classée au milieu sont dès lors apparues sur la relation IC Gand - Genk/Tongres. Le train IC 2238 Tongres - Gand-St-Pierre sort de Bruxelles-Midi avec la 1911 'en sandwich' au milieu de la rame, le 12 février 2016. Photo: Bertrand Montjobaques.



La radiation des automotrices doubles classiques se poursuit. La 7753 de B-Technics a récemment remorqué les automotrices radiées 704, 692, 617 et 606 d'Ostende à Ronet, d'où elles ont été acheminées ultérieurement vers le chantier de démolition Ecore à Aubange. Remarquez la disposition en tête-bêche de la première automotrice du convoi, afin de permettre l'accouplement de la rame à la locomotive au moyen de l'attelage à vis. Acren (L.90 entre Grammont et Lessines), le 22 février 2016. Photo: Corentin Cauwelier.



Un malheureux 'accident de personne' (selon le vocable consacré) ayant intercepté les lignes 25 et 27 à Duffel (entre Malines et Berchem) le 10 mars 2016, de nombreux trains ont été soit supprimés, soit détournés entre Berchem et Schaerbeek par Lierre, Aarschot et Louvain (via les lignes 15, 16, 35/2 et 36 ou 36N). Ce fut le cas des trains de la relation 'Benelux', mais aussi de quelques Thalys Paris - Amsterdam.

Le Thalys 9340 Amsterdam CS - Paris-Nord (via Anvers-Central et Bruxelles-Midi) en attente d'un 'pilote' stationne dans le faisceau de garage de Lierre, le 10 mars 2016. Photo: Carlo Hertogs.



↑ Elles sont finalement parties pour entamer une seconde carrière en Europe de l'Est: les 1201, 1202 et 1204 à 1212 ex SNCB-Logistics. Rachetées par la firme tchèque XTR-System Development, ces onze locos ont été acheminées de Stockem à Aachen West par les 7839 et 7844 de B-Logistics, le 4 mars 2016. Voici ce convoi au passage à Marbehan: dans l'ordre, les 1205, 1204, 1208, 1206, 1209, 1207, 1212, 1202, 1210, 1201 et 1211. A droite, les wagons-citernes servant à l'approvisionnement du dépôt de carburant de l'endroit. Photo: Quentin Lavallé.

↓ L'atelier central SNCB de Salzinnes se défait de ses vieilles carcasses: coup sur coup, les 2010, 2130, 2113 et 2107 (toutes démunies de leurs bogies) ont été chargées sur remorques routières et expédiées vers le chantier de ferrailage Ecore à Aubange. Elles ont été suivies par les 5302, 5305, 5313 et 5401.

Les caisses des 2010 et 2130 garées sur un parking au quartier de Baucé à Marlonne (près de Namur). Ces locos ont eu chacune leur heure de gloire: la 2010 pour avoir été présentée au roi Baudouin à Bruxelles-Midi en 1976, à l'occasion des festivités des 50 ans de la SNCB. La 2130 quant à elle n'est autre que l'ancienne 1901, l'ex-prototype à moteurs triphasés. Photo: Charles Malisoux, le 20 mars 2016.





↑ Suite au retrait définitif du service actif des cinq dernières locos de la série 57 en date du 13 décembre 2015 (voir notre article dans ce n°), les locos concernées (5701, 5702, 5703, 5705 et 5710 de B-Logistics) ont été conditionnées en vue d'être restituées à leur propriétaire, le loueur ATC. Pour la 500 1756 (l'ex 5710), ce ne fut pas une mince affaire, car c'est carrément son moteur Diesel qui a dû être remplacé!

Les ex 5710 et 5702 de B-Logistics en cours de 'reconditionnement' à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord, le 2 février 2016. Photo: Lowie Dehaas.





↑ Depuis le jeudi 25 février 2016, les voyageurs peuvent tester gratuitement le wifi à bord des deux voitures I11 de 1^{ère} classe 11.801 et 11.814, qui seront engagées chacune au sein d'une rame différente de la relation IC Ostende – Eupen, pendant trois mois. A noter que ces voitures sont accessibles pendant les heures creuses à la clientèle de 2^{ème} classe! Un des adhésifs (trop discrets) qui repère la voiture 11.801 équipée du wifi. Louvain, le 28 février 2016. Photo: Bart B.

← Depuis l'arrêt des cinq dernières locomotives Diesel de la série 57 utilisées par B-Logistics, il arrive que le train de glucose 49804 Alost – Nesle (Somme) soit assuré par une série 29 de B-Logistics entre Alost et Somain, où une BB 75000 louée par l'opérateur OSR-France prend alors le relais jusqu'à destination. La 2904 en tête du train 49804 Alost – Nesle passe aux alentours de Deinze (L.75 Gand – Courtrai), le 11 mars 2016. Photo: Corentin Cauwelier.

↑ Depuis le nouveau service-horaires de décembre 2015, le train de sable mis en marche par la firme Sibelco entre Lommel-Maatheide (ligne 273) et Bettembourg (L) circule à nouveau via Muizen, au lieu d'Anvers-Nord. Ce train est remorqué entre Lommel-Maatheide et Muizen par une UM de 77 de B-Logistics (ou de la SNCB!) et entre Muizen et Bettembourg par une UM de 13 de B-Logistics.

Les 7721 et 7726 de la SNCB remorquant un tel train vers Muizen empruntent la ligne 13 (à voie unique) entre Lierre et Kontich, le 24 février 2016. Photo: Maxim van Praag.

Opérateurs privés



↑ L'opérateur privé ECR (Euro Cargo Rail) assure depuis peu la traction du train 42814 (un train complet d'eau minérale) entre Anvers et Ambérieu (F), au moyen d'une de ses 'Class' 77 ou de ses E186.

La 77023 remorquant un tel train passe à Destelbergen (L59 entre Lokeren et Gand), le 17 février 2016. Photo: Corentin Cauwelier.

↓ La DE 6313 (ou 266 107) de Crossrail fut la seule 'Class' 66 à avoir été peinte en livrée orange; elle devint (encore plus) célèbre en tamponnant un train chargé de voitures Fiat à l'arrêt sur le viaduc de Rémersdael, en octobre 2013... Cette loco vient d'apparaître sans le moindre logo ni matricule Crossrail, ni sigle de l'utilisateur ('XRAIL') derrière son matricule normalisé (NEV). Cet engin est-il sur le point de disparaître des rangs de Crossrail ou s'agit-il de la première loco qui portera le marquage de Rhenus, le groupe logistique qui a racheté Crossrail? A suivre... Anvers Waaslandhaven, le 27 février 2016. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Depuis le nouveau service-horaires d'hiver de décembre 2015, la traction des trains de PTA (une matière chimique servant à la fabrication de polyester du type PET) n'est plus assurée par Crossrail (voir JCF 208, page 70), mais par DB Schenker, qui utilise pour ce faire des 'Class' 66 ou 77 de l'opérateur ECR (Euro Cargo Rail).

La 77003 ECR en tête du train 60248 Anvers-Nord (faisceau 'B3') - raccordement BP Chembel longe le canal Albert à Olen (sur la ligne industrielle 207), le 14 mars 2016. Photo: Maxim van Praag.

↓ Des parcours visant à vérifier le bon fonctionnement de l'appareillage ETCS installé à bord de la locomotive PB14 d'Ascendos Rail Leasing se sont déroulés entre Schaerbeek et Halanzy via l'Athus-Meuse, un axe où la circulation de locos des 'Class' 66 ou 77 est rarissime. Virton, le 15 mars 2016. Photo: Quentin Lavallé.





Infrabel

Infrabel serait intéressé par l'acquisition de plusieurs 'UMT' (Unité de Maintenance Mobile) produits par la firme Robel, un train constitué de plusieurs véhicules rassemblant tout l'outillage nécessaire pour entretenir et réparer les voies. Le véhicule principal est une sorte de hangar mobile démunie de plancher et dont les parois peuvent s'écarter, tout en respectant le gabarit des voies adjacentes. Les équipes de maintenance travaillent à l'intérieur de ce confinement, tout en étant protégées des intempéries et des circulations adjacentes. Entre autres avantages: le recours à des vigies annonçant l'arrivée des trains croiseurs n'est plus nécessaire. Inconvénient: ce convoi nécessite évidemment la mise hors service de la voie parcourue... Un tel train a été prêté récemment par la firme Robel à Infrabel, qui l'a testé en différents endroits du réseau.

↑ Encadré par les 6262 et 6213 d'Infrabel, l'Unité de Maintenance Mobile' prêtée par Robel lors de ses essais sur le réseau belge. Ath, le 15 février 2016. Photo: Corentin Cauwelier.

↗ Le véhicule de travail de l'UMT: l'éclairage intense de la zone de travail trahit l'absence de plancher de ce véhicule, dont on remarque également la cabine de conduite. Ath, le 15 février 2016. Photo: Corentin Cauwelier.

➔ Coup d'œil à l'intérieur même du véhicule de travail de l'UMT: tout l'outillage nécessaire à la maintenance des voies est fixé aux parois (mobiles) de cet étrange véhicule... Photo: Corentin Cauwelier.





↑ Infrabel ne semble pas être le seul intéressé par le nouveau concept d'unité de maintenance mobile: en voici une autre construite par la firme Robel et destinée à Network Rail, la société privée britannique propriétaire du réseau ferroviaire des ex-British Railways et qui en assure la gestion et l'entretien. La 1307 de B-Logistics remorquant la 2903 et un 'Mobile Maintenance Train' tout neuf destiné à Network Rail passe à Beervelde (L59 entre Lokeren et Gand), le 22 janvier 2016. Photo: Xavier Verschaffel.

↓ Les deux voitures du train désherbeur de la firme britannique Weedfree ont récemment été repeintes à l'atelier central SNCB de Gentbrugge. Voici leur acheminement entre Merelbeke et Luttre, où le train a été reconstitué par l'adjonction de ses wagons-citernes. Schellebelle, le 14 mars 2016. Photo: Corentin Cauwelier.





↑ La nouvelle relation 'S4' du réseau 'S' de Bruxelles relie Alost à Vilvorde, en passant via les lignes 50, 161 et 26 par Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, Etterbeek, Delta et Merode. Exploitée uniquement en semaine, cette relation ne dessert les gares de la ligne 26 au nord de Merode qu'aux heures de pointe. Aux heures creuses, les 'Desiro' affectées à ce service vont garer pendant 30 min. sur une 3^{ème} voie aménagée à Schaerbeek-Josaphat. Cette relation 'S4' est toutefois moins intéressante que celle qui reliait Alost à Hal avant décembre 2015: cette dernière traversait l'agglomération bruxelloise du nord au sud, en offrant une alternative équivalente à celle d'une ligne de métro entre les gares de Berchem Ste-Agathe, Jette et Bockstael au nord et Boondael, Vivier d'Oie, St-Job et Moensberg au sud.

Le 28 janvier 2016, la 08145 sort de la voie de garage de Schaerbeek-Josaphat en direction de Merode et d'Alost, pour assurer le train 2163 de la relation 'S4'. Les vastes terrains de cette ancienne gare de marchandises ont été assainis en vue de la construction d'un nouveau pôle de développement urbain. Photo: Marc Grieten.

→ L'exercice-catastrophe dont le déroulement était indispensable avant d'autoriser l'ouverture commerciale du nouveau tunnel Schuman - Josaphat a finalement eu lieu au cours de la nuit du 25 au 26 février 2016, monopolisant 150 figurants et de dizaines de membres des services de secours. Un train composé de deux automotrices 'Desiro' (les 08567 et 08586) s'est arrêté en bout de tunnel, tandis que quelques fumigènes étaient allumés. Quelques minutes plus tard, les services de secours intervenaient afin d'évacuer quelques 'blessés' plus vrais que nature, comme on peut le voir sur cette vue prise lors de cet exercice... Photo: Infrabel.



Patrimoine historique



↑ Le SCM (Stoom Centrum Maldegem) vient de réactiver une ancienne locomotive à vapeur, à la valeur historique indéniable. Il s'agit de la WD 196 du type 'Austerity', conçue par Hunslet et utilisée à partir de 1943 par le 'War Department' britannique en vue d'assurer des manœuvres sur le Continent européen, dès qu'il serait libéré des hordes nazies. Après la capitulation de l'Allemagne le 8 mai 1945, la SNCB loua une vingtaine de ces locos jusqu'en 1947; elle les utilisa dans les ports d'Anvers et de Gand, ainsi que dans la gare de formation de Schaerbeek. Toutes ces locos 'WD' furent ensuite rapatriées en Grande-Bretagne ou vendues à des sociétés ferroviaires, aucune ne restant en Belgique. Aux NS, ces locos formèrent la série 8801 à 8827: la 8826 ex-NS a circulé jusqu'en 1981 sur la ligne-musée de la Stichting Stoomtrein Tilburg - Turnhout.

La WD 196 fut construite en 1953 par Hunslet à Leeds (n° de constructeur: 3796); elle œuvre sur plusieurs bases militaires britanniques, dont celle de Longmoor en 1964, où elle assurait régulièrement un service 'voyageurs' interne à la base. Cette base fut fermée en 1970 et la WD 196 fut revendue dans la foulée. Elle sera reprise successivement par les lignes musées du Kent & East Sussex Railway, du Mid Hants Railway et du South Devon Railway. Cette dernière décida de la revendre en 2009; elle fut alors rachetée par quelques membres du SCM et transférée par ferry à Maldegem (via Tilbury et Zeebrugues). La WD 196 y a été restaurée et remise dans la livrée dans laquelle ces 'Austerity' ont circulé en Belgique. La voici lors de ses tout premiers tours de roues à Maldegem, le dimanche 14 mars 2016. Photo: Kevin Hoggett.

➔ Autre pièce unique préservée par le SCM: la locomotive à vapeur industrielle n°3, du type 'bouteille' (à chaudière verticale). Faisant partie du type 5 (dont 22 exemplaires seulement ont été construits), cette loco construite par Cockerill à Seraing a été mise en service en 1926 par la S.A. Docks de Gand, pour servir le long des bassins du port de Gand. Mise hors service en 1977, elle a été rachetée par la SNCB en 1979 et hébergée à la remise-musée de Louvain. Elle a récemment été cédée définitivement au SCM, qui compte bien la restaurer et la remettre en service: il s'agirait en effet de la seule 'bouteille' du type 5 encore existante... au monde!

La n° 3 ex-Docks de Gand en cours de déchargement à Adegem (sur la ligne-musée Eeklo - Maldegem), le 14 janvier 2016. Photo: Bert Van den Abbeele.



INTERNATIONAL

France



↑ La SNCF dispose d'un train-expo composé entre autres d'anciennes voitures TEE 'inox' ayant servi sur la relation Paris – Bruxelles – Amsterdam. Voici quelques-unes de ces voitures lors de leur rapatriement de Lille-Flandres vers Paris, remorqués par la BB 22326 de la SNCF. Seclin (entre Lille et Arras), le 12 mars 2016. Le viaduc visible à l'arrière-plan supporte la ligne à grande vitesse 'Nord-Europe'. Photo: Corentin Cauwelier



Pays-Bas

↑ Début février 2016, les locomotives électriques du type 'Vectron' de Siemens ont entamé leur processus d'homologation aux Pays-Bas; les opérateurs BLS et PKP Cargo ont en effet commandé de telles locos équipées pour circuler aux Pays-Bas. Les parcours d'essais ont été réalisés en double traction avec une locomotive du type ES64 F4 (BR 189) également de Siemens, notamment sur la section Helmond – Horst Sevenum (près de Venlo). Après changement de sens à Horst, les 193 902 et 189 823 accouplées en double traction passent à Horst Sevenum en direction de Lelystad, d'où une série d'essais sera menée au cours de la semaine suivante sur la Hanzelijn. Photo: Marcel van Eupen, le 12 février 2016.



↑ Une collision suivie d'un déraillement est survenue le 14 janvier 2016 à Beuveille (F), sur la ligne entre Longuyon et Audun-le-Roman, entre un camion bloqué sur un passage à niveau et un train de marchandises remorqué par la 1305 de B-Logistics, qui a entièrement été détruite. Le trafic marchandises par rail entre l'Est de la France et la Belgique a dû être dévié, en partie par le Grand-Duché, en partie via Metz et Conflans-Jarny, un itinéraire rarement parcouru par une série 13 de B-Logistics.

La 1312 en tête du 'Swiss Express' Bâle - Anvers opéré par B-Logistics et détourné passe à Nouillonpont (entre Longuyon et Conflans-Jarny), le 7 février 2016. Ce convoi retrouvera son itinéraire habituel à la bif. de Longuyon. Photo: Yves-Gillander.

Allemagne



↑ Au cours de la saison hivernale écoulée, l'opérateur Railpromo n'a pas seulement fait circuler le train de nuit 'Austria Express/Treski' entre la Belgique et l'Autriche, mais aussi un train de jour entre La Haye et Bludenz (et retour) à deux reprises lors des vacances de Carnaval, pour le compte de l'agence néerlandaise Treinreiswinkel. Baptisé 'Krokus Express', ce train était composé exclusivement de matériel roulant belge: des voitures I6 de 1^{ère} et de 2^{ème} classe et une voiture I10 'Resto', le tout remorqué de bout en bout par une 28 de B-Logistics! Un des 'Krokus Express' en direction de l'Autriche passe à Bingerbrück (le long de la vallée du Rhin), sous une ancienne 'cabine-pont' typique désaffectée, le 27 février 2016. Photo: Herman Van Esbroeck.

LUXEMBOURG



↑ La 1817 de CFL Cargo a été acheminée de Trèves-Ehrang à Magdeburg (D): cette loco a été revendue à Power Rail, la firme allemande qui avait déjà racheté la 1806 de CFL Cargo quelques temps auparavant. La 1817 servira de banque de pièces de rechange pour les 'gros nez' de cette firme.

La 'Nohab' 1142 de Power Rail remorquant les 1806 et 1817 quittent la gare de Trèves-Ehrang en direction de Magdeburg, le 20 février 2016. Photo : Mike Wohl.

↓ Une Rame 'Dosto' composée de la voiture pilote 016 et de la 4005 en pousse qui assurait une marche à vide de Trèves vers Luxembourg-Ville est tombée en panne à Merttert. Faute de tout autre engin disponible, c'est la 1818 de CFL Cargo qui a été désignée pour remorquer le convoi en détresse jusque Luxembourg-Ville.

La 1818 en cours d'accouplement à la rame avariée à Merttert, le 9 mars 2016. Photo: Mike Wohl.



➔ Transfert par la 1581 de CFL Cargo d'une rame de wagons Modalohr entre Bascharage et Bettembourg. Il s'agit de wagons du type 'Sdms' de toute dernière génération, destinés au transport de remorques routières. Prévus pour une nouvelle relation d'Autoroute Ferroviaire entre Calais et le sud de la France, ces wagons ont été soumis à des essais entre Bettembourg et Le Boulou, mais comme le lancement de cette Autoroute Ferroviaire au départ de Calais a dû être reporté de janvier à mars 2016, ils ont été garés entretemps sur l'ancien embranchement WSA à Bascharage. Contrairement aux wagons Modalohr du type 'Sdmrss' (dont le gabarit entraîne des restrictions de circulation sur le réseau CFL), ces nouveaux 'Sdms' respectent le gabarit CFL, ce qui permet leur circulation sur les lignes 7 Pétange - Luxembourg et 6 Luxembourg - Bettembourg. Photo: Yves Gil-lander, le 27 février 2016.



Le désormais traditionnel train de pèlerins d'Altenbeken (en Rhénanie du Nord-Westphalie) à Lourdes a transité par le Grand-Duché, le 17 mars dernier. Assuré par la 4001 des CFL entre Trier et Bettembourg, ensuite par la 3017 entre Bettembourg et Thionville, ce convoi transite par le Grand-Duché de Luxembourg pour rejoindre la France, aucun opérateur privé n'étant actuellement habilité à franchir la frontière franco-allemande avec un train de voyageurs. Remarquez la pub portée par la loco pour l'exposition sur Galilée, au titre évocateur: 'Eppur si muove' ('Et pourtant, elle bouge!') Roodt-Syre, le 17 mars 2016. Photo: Yves Gillander.



TRAMS

Bruxelles



↑ Le 2^{ème} weekend de chaque mois en basse saison, une animation organisée par le MTUB est prévue au Musée du Tram de Woluwe; en mars dernier, le thème était consacré aux motrices du type 7000. Un magnifique parallèle de 7000 – toutes en état de marche – avait été organisé sur la cour du musée, préalablement à leur circulation sur la ligne de Tervuren. De gauche vers la droite: la 7171 (dernière de la 4^{ème} série, en état 'fin de service'), la 7093 (de la 3^{ème} série, en livrée pré-métro 1970 – c'est elle qui inaugura le pré-métro en décembre 1969); la 7047 (de la 1^{ère} série, remise en état d'origine 1952); la 7065 (de la 2^{ème} série en livrée 'années 1980') et la 7016 (de la 1^{ère} série, en état 'fin de service').

Manquait à cette présentation la 7126 (de la 3^{ème} série) récemment repeinte et qui sert de studio d'enregistrement pour les émissions de la télévision locale BX1 (ex Télé Bruxelles). Rappelons en outre que la STIB exploite encore deux 7000 de service directionnelles, les 7019 et 7055. Photo: Marc Grieten, le 12 mars 2016.



↑ La fermeture du tunnel routier 'Stéphanie' (construit en 1957 sous la place Louise, en venant du Palais de Justice) a provoqué de gros embarras de circulation qui ont aussi pénalisé les lignes de tram 92, 93, 94 et 97 desservant la place Louise. Des mesures de trafic complémentaires ont cependant été rapidement prises, notamment en fermant l'anneau 'nord' du rond-point Louise, afin d'isoler le passage des trams de la circulation automobile à cet endroit.

La 7759 (dernier 'tram jaune' de la STIB encore en service régulier) franchit cet endroit libéré de la circulation automobile pour rejoindre l'arrêt Louise, le 26 février 2016. Photo: Marc Grieten.



↑ Suite à son mauvais état, le tunnel routier 'Montgomery', construit en 1973, a dû être fermé. Dès le samedi 20 février 2016 dans la journée, les trams de la ligne 81 qui passent normalement sur le toit de ce tunnel au débouché de la rue de la Duchesse pour effectuer la boucle du terminus 'Montgomery' ont également été interdits de circulation. Le dépôt de Woluwe est quant à lui été isolé du réseau jusqu'au 29 mars, puisque la ligne 94 était coupée pour les travaux de l'avenue Buyl (voir JCF 207)! Dès le 9 mars heureusement, le transit par le raccordement de service de l'avenue de Tervuren et par l'autre branche de la boucle terminus du 81 a été autorisé pour le transfert des motrices nécessaires aux lignes 39-44 et 94 'sud', moyennant une manœuvre de retournement le long du boulevard Brand Whitlock.

Le 18 mars 2016, la 7905 de la ligne 81 quitte son terminus provisoire de l'avenue de Tervuren en direction de 'Merode', alors que la 7927 est en approche. Remarquez à gauche le panneau demandant aux conducteurs de se relocaliser, afin de permettre au Système d'Aide à l'Exploitation et d'Informations Voyageurs de maintenir la position exacte du tram au départ. Photo: Marc Grieten.



↑ Une intervention urgente aux égouts à la Porte de Schaerbeek a nécessité la mise en place d'une circulation à une voie unique pour les lignes 92 et 93, du 23 au 30 janvier 2016. Cette circulation n'a pu se réaliser que grâce à l'utilisation d'un aiguillage volant (ou 'aiguillage californien') placé sur la voie vers faubourgs, les trams utilisant la communication en pointe côté 'Botanique'. Très contraignante de par la traversée de l'important carrefour de la Porte de Schaerbeek, cette voie unique a entraîné la suppression de l'arrêt commercial 'Botanique' en correspondance avec le métro.

Sous l'œil attentif du personnel, la motrice 'écolage' 2046 se dirigeant vers 'Louise' franchit au pas d'homme l'aiguillage volant, le 26 janvier 2016. Photo: Marc Grieten.



↑ Mardi 22 mars 2016: une journée noire pour Bruxelles et la Belgique. Après un premier attentat à l'aéroport de Bruxelles-National, c'est le métro de Bruxelles qui est touché sauvagement à la station 'Maelbeek' à 09h11, faisant apparaître toute l'horreur de la bêtise humaine. La ville s'arrête, les transports publics également, comme le montre cette photo du garage exceptionnel (car en pleine rue!) de plus dix motrices 3000 et 7900 des lignes 19, 51 et 82 avenue Joseph Baeck (à proximité immédiate du métro 'Gare de l'Ouest'), le dépôt tout proche de la rue d'Enghien à Molenbeek ayant été rapidement saturé. Photo: Marc Grieten.



↑ La pose des rails de la future ligne 9 'Simonis – Hauts de Jette (Arbre Ballon)' se poursuit au nord de Bruxelles, pour une mise en service prévue au printemps 2018. Les voies du nouveau terminus 'UZ Brussel' sont posées à quelques centaines de mètres de l'hôpital universitaire de la VUB (Vrije Universiteit Brussel). Contrairement à Gand (voir plus loin), les trams ne pénétreront donc pas sur le site universitaire. Ce terminus sera pourvu de 2 voies centrales en impasse, situées de part et d'autre de l'arrêt commercial; la voie en impasse côté 'sud' pourrait servir comme terminus pour la ligne de rocade prévue dans le projet 'Brabantnet' de l'exploitant flamand 'De Lijn'. Voici l'état du futur terminus 'UZ Brussel' côté 'nord', avec la silhouette de la basilique de Koekelberg à l'horizon, le 29 février 2016. Photo: Marc Grieten.

Anvers



↑ Depuis le vendredi 26 février 2016, la majorité des véhicules utilisés sur la ligne 10 d'Anvers sont des Flexity 2 de 32 m (les 'petites Albatros'). Après la ligne 15 (Boechout - Linkeroever), c'est la deuxième ligne du réseau De Lijn d'Anvers qui bénéficie de ces nouvelles motrices. Au cours des prochaines semaines, les motrices PCC non modernisées seront progressivement retirées du service. La 7323 (une 'petite Albatros') sur la ligne 10 à la place Roosevelt à Anvers, le 23 février 2016. Photo: Alain Janmart.

↓ Après une collision entre deux trams de la ligne 12 (les PCC 7027 et 7007) en 2015, les dégâts survenus à la 7027 furent jugés trop importants pour justifier sa réparation. Toutes les pièces récupérables sur cette motrice ont alors été prélevées, pour servir de pièces de rechange pour les autres motrices de cette série: les sièges, le poste de conduite, les lampes, les portes, les fenêtres, etc. C'est une autre motrice PCC (la 7037, également retirée du service voyageurs) qui s'est chargée du transfert de l'épave de la 7027 entre les ateliers de Luchtbal et Hoboken, où cette dernière sera ferraillée. Voici ce convoi à hauteur de la Kolonel Silvertoplaan (près d'Anvers-Kiel), le 29 février 2016. Photo: Alain Janmart.



Charleroi



↑ C'est le samedi 20 février dernier que le train 'SM' (type S Métro) composé de la motrice SM 9148 (ex-10272) et de la remorque SM 9309 a circulé pour la première fois sur le réseau trams du TEC Charleroi, après sa magnifique restauration réalisée par l'ASVi. Voici ce convoi à la chaussée de Bruxelles entre Gosselies et Jumet, alors qu'il vient de passer sur le pont de l'ancienne ligne SNCB 119 Châtelineau-Châtelet – Luttre-Pont à Celles (via Gilly-Sart Allet et Gosselies). Photo: Alain Janmart.

Gand



↑ La nouvelle (et courte) extension du réseau gantois de la ligne 4 vers le centre hospitalier 'UZ Gent' a été ouverte à l'exploitation le 13 mars 2016. Cette ligne rejoint désormais l'hôpital sans arrêt intermédiaire depuis le carrefour De Pintelaan, où cette extension en site propre se débranche de la ligne vers le Zwijnaardebrug. Le même jour, le réseau de tram gantois a été restructuré: c'est à nouveau la ligne 21 qui dessert Zwijnaardebrug, en attendant un prochain (et long) prolongement au centre de Zwijnaarde. Quant à la ligne 24, elle a été supprimée. Il n'y donc plus (de nouveau) que 4 lignes de tram à Gand: 1, 4, 21 et 22, alors que le réseau s'étend...

Le nouveau terminus de l'UZ Gent, le 19 mars 2016: la 6334 arrive de 'Moscou' sur la ligne 4, alors que la 6301 attend le départ. Le quai central est couvert est équipé d'afficheurs et d'un distributeur de tickets. Photo: Marc Grieten.

NOUVELLES PUBLICATIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

Type 122/Série 22, Type 210/Série 66 Proto en Type 604/Série 44 sont 3 nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, une série qui traite à chaque fois d'une série précise de locomotive. L'auteur en est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous ces livres de la Nicolas Collection sont bilingue, à couverture souple et au format de 29 cm x 21.



CODE 'SÉRIE 22' :

Type 122 - Série 22, 240 pages

Prix lecteur: 41,80 euro

(34,20 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 60 PROTO':

Type 210 - Série 65/75 PROTO, 96 pages

Prix lecteur: 30,10 euro

(22,50 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 44':

Type 604 - Série 44, 112 pages

Prix lecteur: 31,90 euro

(24,30 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)

ENCORE DISPONIBLES:



CODE 'SÉRIE 16' :

Type 160 - Série 16, 176 pages

Prix lecteur: 38,20 euro

(30,60 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 54':

Type 204 - Série 54, 144 pages

Prix lecteur: 35,50 euro

(27,90 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE AM 55' :

Type AM55 - Série 502-539, 112 pages

Prix lecteur: 31,90 euro

(24,30 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)

NOUVELLES EDITIONS DE LA NICOLAS 'PRESTIGE' COLLECTION



CODE NOHAB :

Les locomotives Nohad/AFB en Europa, par Thierry Nicolas, Editions Transnico International, 256 pages, bilingue français/néerlandais, format couché de 30 cm x 22, couverture cartonnée.

prix lecteur : 48,10 euro

(40,50+ 7,60 euro de frais d'expédition par BpackSecur)

Journal du Chemin de Fer offre **10% de réduction** à ses lecteurs (remise déjà déduite)
Action seulement valable en Belgique • Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur' • Sous réserve de stock disponible.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle

En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du(des) livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

Pour plus d'infos surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.



 www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix