

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 92 - AOUT 2009 - € 8,50**  
SUISSE : 13,70 CHF  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium



# Editorial

Les vacances battent leur plein, et nous espérons qu'elles vous permettent de vous ressourcer au mieux. De nombreuses activités sont proposées en cette période estivale, et quelques-uns mettent quelques jours de leurs congés à disposition des touristes pour assurer l'une ou l'autre manifestation. C'est notamment le cas pour les chemins de fer touristiques en général et celui de la vallée du Bocq en particulier où, chaque dimanche et jour férié, les équipes se relaient pour assurer les différents services.

Les trains vapeur entre autres demandent énormément de préparation parce que la locomotive nécessite une mise en chauffe de plusieurs heures et un approvisionnement en eau et en charbon.

Alors, si vous êtes en vacances, n'hésitez pas à encourager ces nombreux bénévoles en leur rendant visite. C'est le plus beau soutien que vous pouvez leur apporter !



## La saga des gares à Dour et en Haut-Pays

€22



### Encore une nouvelle publication !

Décidément, 2009 est fertile en publications, puisque nous avons le plaisir de vous annoncer le quatrième titre de cette année : *La saga des gares à Dour et en Haut-Pays*.

Ecrit par Eric Cornu, Jean Deplan et Pierre Lemal, journalistes, ce livre de 106 pages décrit en détail l'ancienne ligne 98A entre Dour, Roisin et Bavay (F), par les Hauts-Pays.

On y retrouve l'histoire de la ligne, la description des installations, le matériel roulant, la situation actuelle, ... De nombreuses anecdotes jalonnent le texte et les photos.

Cet ouvrage est vendu au prix de €22, frais de port en sus (750 grammes - voir encart central). Pour l'obtenir, il suffit de verser la somme sur le compte 001-1201789-35 du PFT avec la mention «Saga Gares» ou de se référer aux autres modalités de paiement reprises en page 3.

Format A4 oblong - 106 pages - 70 photos et plans - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.  
Texte français - Prix : €22 + frais d'envoi 750 g - Communication "Saga Gares".

## Petites annonces

**Annnonce privée** : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes.  
Par ligne supplémentaire : € 1. Photos et dessins : € 15 / pièce

**Annnonce commerciale** : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : € 25 / pièce. A envoyer par courrier, FAX ou courriel.

**A VENDRE** : collection complète de la revue Rail Magazine, sauf 99, 102, 103, 105, 109 et 115. Prix souhaité : €50. Renseignements :  
✉ : pfttsp@gmail.com. ☎ : +32.(0)475/95.68.93.

**A VENDRE** : revue La Vie du Rail années 90 à 96; à prendre sur place Saint-Ghislain. prix souhaité : €20. PFT - BP 40 B-7000 MONS  
☎ : +32.(0)475/95.68.93 - ✉ : pfttsp@gmail.com.

**A DONNER** : collection incomplète de la revue "Eisenbahn Magazin" (2 caisses, quelques années complètes). A enlever sur place région Liège. ☎ : +32.(0)4/368.50.16.

**A VENDRE** : revues Trans-fer (GTF) du numéro 22 au numéro 106, 111, 112 et 114. Prix souhaité : €20. Contact : PFT-TSP,  
☎ : +32.(0)475/95.68.93. ✉ : pfttsp@gmail.com

## PFT-agenda

- **Samedi 15 et dimanche 16 août** : circulation de la P8 sur la ligne 128.
- **Samedi 5 septembre** : journée «découverte» de la ligne 128; trains spéciaux pour amateurs.
- **Samedi 12 et dimanche 13 septembre** : journées du Patrimoine en Wallonie; ouverture de l'Espace Train - Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Tous les dimanches et jours fériés du 5 juillet au 25 octobre** : circulations sur la ligne du Bocq Ciney - Purnode; horaires et infos dans l'encart central ou sur [www.cfbcq.be](http://www.cfbcq.be)

## Rectification

- **EN LIGNES 91 page 46** : dans la fiche de radiation de la 2229, il y a : Mise hors exploitation : 09-01-2007, il faut : **27-03-2009**.



## EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Comité de rédaction

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

### Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, ALSTOM, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Dr. Guenther BARTH, Armand BEERLANDT, COCLERILL, Michel DEMOULIN, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, FUF, Philippe et Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Tim HAESVOETS, Michel Philippe HOMBROECKX, HANSENS, Michel HERBIET, Laurent JOSEPH, Etienne LABAR, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Geert MATHEN, Tomas MEYER-EPPLER, Thierry NICOLAS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, PESA, Christian RUQUOY, Dominique SERET, Michel SIMAR, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Nico VANDEBUERI, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

### EN LIGNES

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

### Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 2009

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

### Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

### Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

### Courrier

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

### Restauration du matériel et exploitation

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

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

### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

La vedette de notre parade "Gros nez" sur la ligne du Bocq fut la 1604 CFL. La voici en double avec sa soeur, la 1603, à la sortie du tunnel de Purnode (PHOTO 92-01) et sur un pont à Durnal (PHOTO-THEME 92).  
PFT / Laurent JOSEPH.



# EN LIGNES 92 - août 2009

# sommaire



8

La 5183 du PFT



18

La fin pour les 15, 16, 52, 53 et 54



28

Grande vague de ferrailage



42

La P8 à Luxembourg

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

8 la 5183 du PFT

10 Actualité belge

10 statistiques

10 locomotives

18 15, 16, 52, 53, 54 : c'est fini !

28 grande vague de ferrailage

32 automotrices - autorails

33 divers

38 travaux du RER

40 sociétés privées

42 Actualité étrangère

42 Luxembourg

44 Chine - France

45 Italie - Telex

46 Suisse - Australie

47 Pays-Bas

50 France : les AGC

56 Images de Tanzanie

60 Fourgons type 4010a

62 L'escapade de la 29.106

63 Les plus beaux sites

64 Hier - aujourd'hui

65 Nées en Belgique

66 Il y a...



### COUVERTURE ARRIERE

#### PHOTO 92-02

Lors des Portes Ouvertes du 9 mai 2009 au Musée du Rail à Saint-Ghislain, nous avons présenté pour la première fois au public la locomotive Diesel WR360C14K appartenant au Ministère de la Défense nationale et cédée en gestion au PFT depuis novembre 2008. Elle était en service et évoluait sur les voies du grill. PFT / Philippe HOMBROECKX.







## VOYAGES

**samedi 9 et dimanche 10 mai**  
**150 ans du rail au Luxembourg**

Le week-end des 9 et 10 mai se fêtaient, à Luxembourg, les 150 ans de rail au Grand-Duché. Le PFT et le Groupe SNCB avaient été invités à la grande fête, mais seul le PFT s'y est rendu avec ses 202.020 - l'ex. 1602 CFL -, 1603, 64.169, deux voitures K et la voiture-buffet. Avec des locomotives venues des réseaux voisins, le matériel a « paradé » sur la plaque tournante du dépôt, pour la plus grande joie des amateurs et photographes. Voir à ce sujet les pages 42-43.

**samedi 16 mai**  
**Parage de "Gros nez"**

Le samedi suivant, les CFL étaient invités sur la ligne 128 pour une « parade de Gros Nez ». Se sont ainsi retrouvées le long du Bocq les 202.020 et 1603 PFT, 1604 CFL et 5212 SNCB. En l'absence de la 204.004 SNCB-Holding, c'est la 5529 en livrée bleue de TUC-Rail qui a été alignée. Toutes ces locomotives se sont retrouvées en tête de trains de voyageurs et de marchandises, en simple et double traction..., bref, une magnifique journée.

**PHOTO 92-04** Lors de son retour de Visé le 30 avril, le 4333 fut garé dans l'ancienne halle à marchandises de Statte jusqu'au 21 mai. Les 21 et 22 mai, il effectua des navettes entre Statte et Moha (ligne 126) à l'occasion des fêtes de la Neuvaine au château féodal de Moha. Cette photo le montre au départ de Moha (Carrières); à cet endroit, la ligne longe la Méhaigne. PFT.



**PHOTO 92-03** Le 30 avril, le 4333 et le 4506 ont été affrétés par une association néerlandaise pour effectuer un voyage de Visé à Purnode et retour. Le transfert des deux autorails de Schaerbeek à Visé le matin, et de Visé à Statte (4333) et Ciney (4506) fut réalisé par la 202.020. Départ de Visé vers Statte. PFT / Michel HANSSSENS.

## MATERIEL

A Saint-Ghislain, les travaux se poursuivent sur différents matériels, comme le 4602, la 6289 et la 5149. L'objectif pour le 4602 est une reprise de service sur la ligne du Bocq pour la saison 2010, les travaux entamés ayant été plus longs et compliqués que prévu.

La 2201 a quitté l'atelier de Stockem le 20 juin pour rejoindre Schaerbeek.

Vous désirez participer à l'entretien ou la restauration du matériel ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

## CHEMIN DE FER DU BOCQ

La visite technique annuelle de la ligne 128 a été réalisée par Infrabel le 13 mai. Quelques travaux de réfection, principalement aux ouvrages d'art, seront à programmer pour l'année prochaine. Depuis lors, la saison touristique bat son plein. Ne ratez surtout pas les grands rendez-vous de l'été (circulation de la P8 et Brocante de Spontin - voir dans l'encart central). Vous désirez participer à l'exploitation du Bocq ? Contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.







## Accident mortel à Spontin-Sources

Le dimanche 26 avril, une personne dont on ignore encore l'identité s'est fait happer vers 11h00 par le train de cabotage 95314 reliant Dorinne-Durnal à Spontin à hauteur de l'usine d'embouteillage des Sources de Spontin. Le train venait de ralentir pour la traversée prudente du passage à niveau 1bis, après quoi le conducteur a repris sa vitesse. Une centaine de mètres plus loin, une personne marchait dos au train avec un balladeur sur les oreilles. L'infortuné n'a pas entendu les coups de klaxon. Malgré le freinage d'urgence opéré par le conducteur, le convoi ne s'est immobilisé qu'une centaine de mètres au-delà du point d'impact. Le Parquet est descendu sur place pour enquêter, ainsi que la police locale de Yvoir. Le décès a été constaté et les pompes funèbres sont venues chercher le corps. Le trafic a été rétabli sur la ligne 128 vers 17h00. Heureusement, il ne s'agissait que d'une mise en scène pour le tournage d'un court métrage dramatique par un jeune réalisateur de la *Koninklijke Kunst Academie* de Gent qui effectuait ici son travail de fin d'étude, entouré de son équipe d'assistants. Le train du PFT avait été loué pour la journée. Le corps était en fait constitué d'abats de boucherie, frais du matin...



Le corps de l'imprudente personne est évacué vers le corbillard.  
PFT / Christian AUCQUIERE.

## MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

La bourse d'échange du 8 mai a rencontré un énorme succès; les « boursiers » avaient été disposés le long des voies 1 et 2, sous la nouvelle toiture. Mais, vu le nombre élevé de participants, de nombreuses tables occupaient également les voies 3 et 4. La prochaine manifestation aura lieu les 12 et 13 septembre, lors des journées du Patrimoine, dont le thème est « Patrimoine et Modernité, du 20e siècle au 3e millénaire ». Une évolution des matériels moteurs et tractés devrait être présentée, avec le concours de la SNCB.

Dans un autre registre, le Groupe SNCB a décidé de réaliser – enfin – un musée national en gare de Schaerbeek. Seul regret : le PFT, fondé il y a plus de vingt ans et passé maître dans la conservation de matériel, n'a aucunement été consulté quant aux locomotives actuelles qui pourraient y être abritées. On arrivera sans doute à conserver, hélas, deux engins de la même série par deux organismes différents. Mais le monde des amateurs n'intéresse que très peu la maison SNCB, qui évite avec soin toute forme de collaboration avec presque toutes les associations...

**PHOTO 92-05** La WR360C14K (voir EL 90 p. 9 à 11) était la vedette des Portes Ouvertes à Saint-Ghislain le 9 mai dernier. Elle était présentée en action.  
PFT / Philippe HOMBROECKX.







**PHOTO-THEME 92** *Quatre vues prises durant la parade "gros nez" sur la ligne du Bocq le 16 mai. La journée commença à Ciney par un parallèle qui rassembla les 5 participants du jour : les 5529, 1604 CFL, 1603, 202.020 et 5212. PFT.*

**PHOTO-THEME 92** *La vedette du jour fut la 1604 CFL appartenant aux Monuments et Sites du Ministère luxembourgeois de la Culture. La voici à la sortie du tunnel de Durnal, au-dessus du Bocq, en route vers Purnode. PFT.*







**PHOTO-THEME 92** Première présence d'une "cabines flottantes" sur la ligne 128, à Gemenne, entre Sovet et Braibant. PFT.

**PHOTO-THEME 92** La 5404 de B-Holding étant indisponible, elle a été remplacée par la 5529 de TUC-Rail. C'est aussi la première fois qu'une 55 arpente la ligne du Bocq. PFT.







## LA 5183 RETROUVE UNE SECONDE JEUNESSE

Après 4 ans de travail assidu, la 5183 est sortie de restauration en avril 2009, habillée dans la robe verte "1970" avec des simples phares blancs sur le nez de la cabine 2, et des doubles phares rouge-blanc sur l'autre nez.

La carrière de la 5183 se termina le 1er juillet 2001, à la suite d'une avarie à sa génératrice principale. Cette panne aurait pourtant pu rapidement être réparée; mais comme la SNCB avait entamé la radiation de la série, il fut décidé de réformer la machine. Rappelons que les dernières 51 furent arrêtées le 14 juin 2003.

A ce moment, le PFT décida de sauvegarder la 5183, qui avait en effet subi une révision intermédiaire quelques mois auparavant ! Après le remplacement de sa génératrice principale provenant de la 5130, le PFT était ainsi doté d'une locomotive en très bon état.

En juin 2005, elle entra à l'atelier de Schaerbeek pour plus de 4 ans.

Bien que le PFT utilisait encore la ma-

chine, quelques travaux avaient déjà été entamés, comme le début de la révision des postes de conduite fin 2003, suivie en 2004 par l'armoire pneumatique dans la salle des machines, les parois intérieures de la salle des machines et les tuyauteries

dans les soubassements. Tout a été nettoyé, révisé et repeint. Début 2006, nous avons commencé le bâti du moteur Diesel. Son état technique étant parfait, la SNCB ne se tracassait pas trop des détails de propreté et de finition...

**PHOTO 92-06** ↑ La 5183 à la sortie de la gare de Dorinne-Durnal, en route vers Purnode. PFT / Dave HABRAKEN.

→ Toute l'équipe de restauration pose fièrement devant leur "enfant". PFT, 11 avril 2009.







Finalement, la salle à machine fut terminée à la fin de 2006.

Le moment était alors venu pour attaquer l'extérieur de la locomotive. A partir de ce moment, il n'était plus question de la faire rouler.

La machine fut d'abord levée durant une semaine pour traiter son châssis. Comme elle ne pouvait rester plus longtemps, il fallut, sur ces 7 jours, la nettoyer au Karcher, gratter l'énorme épaisseur de crasse accumulée dans tout le châssis, nettoyer les bogies, poncer et enfin peindre. C'était une des plus pénibles semaines de toute la restauration. Normalement, les travaux à l'atelier se font le samedi, mais dans ce cas, on a dû travailler tous les jours par équipes avec un système de rotation...

Après cette opération, les travaux concernèrent les faces avant. Un des deux nez présentait une vaste zone de rouille bien avancée. Bien vite, on constata que la machine fut victime d'une collision, car diverses pièces de la structure étaient tordues ou pliées. On fut obligé de remplacer certaines tôles. Un boulot intensif et coûteux, mais mieux que les réparations de la SNCB : certains trous de rouille avaient été bourrés au polyester et au papier !

Entretemps, on s'interrogea sur la décoration qui allait lui être appliquée. Nous avons opté pour l'ancienne livrée verte "1970", ce qui nécessita un surplus de travail pour la remettre aux normes de cette époque, c'est-à-dire une 51 encore non modernisée avec des postes de conduite de couleur vert 34 Levis, les anciens tableaux de bord, monomètres et lampes témoins d'origine, pare-brise avec caoutchouc visible, caisse extérieure avec plaques de constructeurs, et sérigraphie d'origine réalisée à la pâte à l'aide de pochoirs comme à l'époque. C'est incroyable combien de temps on a mis pour retrouver certaines pièces d'antan... Il fut également décidé de la remettre à simple phare blanc, mais uniquement d'un seul côté, comme c'est déjà le cas sur notre 5941 et la 082.

Après la finition des postes de conduite, c'est à la carrosserie de la caisse que l'on s'attela : ponçage, enduisage au polyester, reponçage, couche d'anti-rouille, couche de primaire, couche de finition. Lors de l'application de la dernière couche de peinture verte, une réaction chimique nous obligea à recommencer deux fois le travail ! Il fallut donc reponcer entièrement la caisse... et, entre-

temps, l'hiver était à nouveau là, avec cette année des températures très négatives durant plus de trois mois. Ce n'est que le 2 avril que l'on a pu repêcher la locomotive, cette fois avec succès.

Au même moment, la locomotive passait avec succès son contrôle technique. Une belle réussite!

Après cinq ans de laborieux et coûteux travaux, cette machine est à nouveau apte à circuler sur le réseau.

Durant la seconde semaine du mois d'avril, la 5183 fut expédiée sur la ligne 128 afin de procéder à des parcours d'essais avant son envoi en ligne. Le 11 avril, la locomotive fut présentée à Dorinne-Durnal aux membres du PFT et à quelques personnes invitées.

Un grand bravo à toute l'équipe de restauration menée par Dave HABRAKEN.

**PHOTO 92-07** La 5183 débouche du tunnel de Durnal lors de son trajet vers Purnode. PFT / Tim HAESVOETS.





## Locomotives

### serie 18

● On se souviendra que les deux premières locomotives de la série 18 (1802 et 1860) étaient retournées en Allemagne à la suite d'avarées qui avaient interrompu les essais en ligne. Il a fallu

attendre le 4 mai pour que des 18 reviennent sur le réseau. Il s'agit des 1802 et 1860, dont le transfert fut assuré par la V206 (G2000) du *Ruhrthalbahn*. Des parcours d'essai en tous genres ont été réalisés, dont notamment de nouveaux essais de compatibilité électromagnétique au Bois du Coucou, des essais en unité multiple entre Saint-Ghislain et

Tournai (25 mai au 3 juin), des parcours entre Kinkempois, Leuven et Bruxelles (5 au 12 juin), des tests de captation de courant et soulèvement de la caténaire courant et soulèvement de la caténaire entre Bertrix et Virton (17 au 24 juin). En outre, la voiture 111 BDX 90012 a été expédiée le 12 juin en Allemagne afin que *Siemens* procède à des tests avec une 18 (voir photo page suivante).

PHOTO 92-76 Le 4 mai 2009, passage à Marche-les-Dames de la V206 (VSFT 5001760/2009) du *Ruhrthalbahn* remorquant les 1802 et 1804 entre Aachen West et Ath. Michel HANSENS.

1188 : 08-05-09 RI	1206 : 25-05-09 RI	2112 : 08-05-09 GR	167 : 03-09 FM	8052 : Gleisfrei (It) 04-09	FAZ : Atelier Central Salzinnes
329 : 15-04-09 RI	1206 : 25-05-09 RI	2114 : 29-05-09 GR	192 : 03-09 FM		FHS : Hasselt
386 : 24-04-09 RI	2112 : 08-05-09 GR	2306 : 28-05-09 LT	200 : 03-09 FM		FKR : Merelbeke
443 : 27-05-09 RI	2114 : 29-05-09 GR	2617 : 29-05-09 LT	242 : 03-09 FM		FM : Atelier Central Mechelen
490 : 15-04-09 RI	3016 CFL : 28-04-09 RI	3017 CFL : 08-06-09 RI	264 : 03-09 FM		FSD : Oostende
531 : 12-06-09 RI	4135 : 20-05-09 RI		266 : 03-09 FM		FSR : Schaarbeek
533 : 25-05-09 RI			964 : 03-09 FM		GCR : Charleroi-Sud
534 : 24-04-09 RI			971 : 03-09 FM		GR : grande révision
536 : 16-04-09 RI					LC : révision confort
539 : 04-06-09 RI					LT : révision technique
553 : 04-05-09 RI					M CR : modernisation City Rail
612 : 15-04-09 RI					MKM : Stockem
627 : 28-04-09 RI					NK : Kinkempois
640 : 12-05-09 RI					RF : Rail Feeding (NI)
640 : 12-05-09 RI					RI : révision intermédiaire
663 : 27-05-09 RI					VSFT : Vossloh
663 : 27-05-09 RI					
662 : 15-06-09 CR					
962 : 15-06-09 CR					
808 : 23-04-0-RI					
830 : 25-05-09 RI					

### SORTIES DE RÉVISION

### RENUMÉROTATIONS

### VENTE

### DEMOLITION

8032 : Gleisfrei (It) 06-09  
8011 : Gleisfrei (It) 06-09  
7392 : RF 05-09  
7390 : RF 05-09  
06-09 LUXFER à Aubange  
2237, 2242, 2244 et 2246 : 05 et  
2205, 2217, 2218, 2225, 2234,  
2501, 2502, 2504, 2508, 2509,  
2511 et 2512 : 05 et 06-09 De Key-  
ser à Courcelles





**PHOTO 92-75 ↑** Le 25 mai, les 1860 et 1802 accouplées en unité multiple effectuent un parcours Saint-Ghislain - Tournai sur la ligne 78 et passent à Harchies. Christian AUCQUIERE.

**PHOTO 92-77 →** Le 22 mai, transfert des 1802 et 1860 de Kinkempois à Saint-Ghislain, accompagnées de la voiture de mesure SNCF Eurailtest. Passage à Jemappes. Christian AUCQUIERE.

↓ La voiture I11 BDx 90.012 à Rheydt en Allemagne, en attente de transfert au centre d'essai Siemens de Wildenrath. Dans ce convoi étaient également intégrées les 1809 et 1812 en provenance de l'usine Siemens de München-Allach. Dr. Guenther BARTHS.





## série 20

● En décembre 2009, les 2008 à 2025 seront mutées de Stockem à Antwerpen-Noord. Les sept premières devraient les rejoindre au plus tard en juillet 2010.

## série 23

● Depuis le 14 juin, le roulement marchandises des 23 a encore été réduit, pour passer de 14 à seulement 10 services, pratiquement tous en unité multiple. La grosse perte est la traction du train de pétrole 47753 Feluy - Arlon, et retour avec le 49742. Cette relation circule depuis le 14 juin via l'"Athus-Meuse" avec deux 13. La raison de ce transfert est les travaux de réélectrification de la ligne Arlon - Luxembourg, obligeant les trains à circuler sur une seule voie.

Voici les seuls trains réguliers circulant encore de jour :

39940U ① FGZH 09.51 - FKGG 12.18  
92302U ① FKGG 12.51 - FLV 13.48  
37911U ② LJ 09.55 - FLV 11.55/14.32 - FGZH 16.08  
39711 ⑤ FGZH 08.48 - LJ 12.50  
32714 ② FNND 12.50 - FEQ 16.09  
32715 ③ FRST 13.00 - FEQ 15.43  
57902 ⑥ LNC 09.00 - FGZH 11.25

**Abréviations :** FEQ = Clabecq, FGZH = Gent-Zeehaven, FKGG = Genk-Goederen, FLV = Leuven, FNND = Antwerpen-Noord, FRST = Aarschot, LJ = Jemelle, LNC = Monceau, U = en unité multiple, ① = lundi, ② = mardi, ③ = mercredi, ⑤ = vendredi, ⑥ = samedi.

**Le 24 avril 2009, la 2832 a remorqué le train de conteneurs 42610 Basel - Rotterdam Maasvlakte pour l'écolage des conducteurs de DB Schenker du dépôt d'Emmerich. Le train est photographié près de Moordrecht (ligne Gouda - Rotterdam). Ce train circule normalement via la Betuweroute. Michel DE ESCH.**



**PHOTO 92-79** Depuis la fin du mois de mai, les trains P7600 Jemelle 05.58 - Bruxelles-Midi 07.53 et P8602 Bruxelles-Midi 16.15 - Jemelle 18.10 sont souvent remorqués par une 13 au lieu d'une 20. Ce fut notamment le cas le 8 juin, date à laquelle le P8602 est photographié à Braibant. C'est certainement la première fois que des 13 remorquent des rames à deux niveaux du type M5. Pierre HERBIET.

## série 26

● A partir du 7 septembre, les 26 devraient à nouveau être engagées en trafic voyageurs sur les IR I Binche - Louvain-la-Neuve. Certains trains de cette relation actuellement assurés par des automotrices quadruples de la série 800, seront remplacés par des rames à deux niveaux du type M6, dont la traction sera confiée à deux 26, une à chaque extrémité. Les deux locomotives seront toutes les deux en service, accouplées en unité multiple. Certaines rames de M6 sont en effet toujours équipées d'une ligne de câblots permettant le fonction-

nant en unité multiple de deux locomotives encadrant la rame.

Il s'agit des IR I 3906, 3930, 3913 et 3937.

Cette mesure semble avoir été prise à la suite de la crise économique afin de permettre aux 26 de circuler plus régulièrement. La plupart d'entre elles sont en effet sous-utilisées vu la chute vertigineuse du trafic fret.

Nul doute que le démarrage à pleine puissance de deux 26 à Bruxelles-Central fera sensation, comme à la belle époque où le semi-direct ZZ1817 Schaerbeek - Binche était tracté par deux 59 !







*A la suite de travaux entre Roermond et Sittard, le train vide de calcaire 49663 (Beverwijk - Jemelle) a été détourné le 24 mai via Roosendaal. Le train se trouve ici sur la section frontalière Roosendaal - Essen, à Nispen. Derrière les 2366 et 2310 se trouvent 15 wagons transportant des coils, suivis des wagons-trémies pour Jemelle. C'est devenu vraiment fort exceptionnel de voir circuler des 23 aux Pays-Bas. Michel DE ESCH.*

**PHOTO 92-74** *Plusieurs parcours d'essai de rames composées de voitures M6 encadrées par deux 26 ont été organisés en vue de les engager à partir du mois de septembre sur des IR I entre Louvain-la-Neuve-Université et Binche. Le 8 mai, les 2611 et 2619 encadrant 6 voitures M6 ont parcouru l'itinéraire suivant : Châtelet, Charleroi, Fleurus, Ottignies, Bruxelles, Braine le Comte, La Louvière-Sud, Binche, La Louvière-Sud, Manage, Luttre, Charleroi et retour à Châtelet. Entre Ottignies et Binche, le train a respecté tous les arrêts d'un train IR I. Passage à Godarville sur la ligne 117 Manage - Luttre. Laurent JOSEPH.*





**PHOTO 92-82** Trois locomotives de la série 80 ont encore été vendues à la société italienne de travaux de voie Gleisfrei : la 8052 en avril 2009, et les 8011 et 8032 en mai 2009. La 8052 a été chargée sur camion à Schaerbeek le 8 mai 2009. Philippe HOMBROECKX.



← Les travaux de révision de la 5538, première des trois 55 acquises par Rails et Traction pour la société CFCO (Chemin de fer Congo-Océan) à Pointe-Noire (Congo-Brazzaville), progressent très lentement à l'atelier de Kinkempois. Depuis plusieurs semaines, la machine attend sa décoration définitive. Kinkempois, 24 avril 2009. Georgy LEJEUNE.

**PHOTO 92-84** ↓

Les six 51 vendues à Ventura en novembre 2008 (5167, 5170, 5174, 5180, 5185 et 5186) reçoivent une superbe livrée bleue à bandes blanches. Cette décoration ressemble à celle portée autrefois par la 5001; elle est en fait la même que la robe jaune, mais avec changement des couleurs. La 5174 est la première machine prise en main à Antwerpen-Noord. Tommy MAEREMANS, 21 juin 2009.





## Deux nouvelles 73 pour Rail Feeding

La société néerlandaise Rail Feeding (RF) a réceptionné deux nouvelles locomotives de la série 73, les 7390 et 7392, respectivement renumérotées RF 107 et RF 108.

Les deux machines sont ici photographiées à Antwerpen-Noord en attente d'acheminement vers les Pays-Bas.

Pierre HERBIET, 20 mai 2009.

← PHOTO 92-80

↓ PHOTO 92-81



Rail Feeding possède ainsi actuellement huit ex. 73 de la SNCB :

RF 101 ex. 7382 (02-2008)

RF 102 ex. 7394 (02-2008)

RF 103 ex. 7391 (07-2008)

RF 104 ex. 7395 (07-2008)

RF 105 ex. 7383 (09-2008)

RF 106 ex. 7387 (09-2008)

RF 107 ex. 7390 (05-2009)

RF 108 ex. 7392 (05-2009)

↓ Cette année, les manoeuvres des trains-autos à Den Bosch pour la société néerlandaise EETC (Euro-Express-TreinCharter) sont assurées par Rail Feeding. Le 12 juin 2009, la RF 105 (ex. 7383 SNCB) pousse les wagons porte-autos - ex. SNCB également ! - contre le train à destination de Bologne. Chaque vendredi, EETC assure trois relations : Avignon, Bologne et Livorno, qui quitte Den Bosch respectivement à 18.00, 19.00 et 19.11; avec retour à Den Bosch le dimanche matin. Michel DE ESCH.







**PHOTO 92-83** ↑ Depuis décembre 2008, les 28 ont repris aux 77/78 les services jusqu'à Gremberg (Köln). Le 28 avril, la 2820 quitte Gremberg en tête du train 44562 à destination de Kinkempois. Philippe DE GIETER.

← Les TRAXX de Bombardier sont particulièrement présentes à Aachen West. Le 2 avril, trois TRAXX s'y côtoyaient. De gauche à droite : la 185 532-9 de rail4chem, la 185-CL-005 de Veolia et la 2831 de la SNCB. Simon DE RIDDER.

**PHOTO 92-85** ↓ Le 16 avril, la voiture de mesure B-Telecom ES800 s'est rendue sur la ligne 132 avec les 6315 et 5533. Arrivée en gare de Walcourt lors du retour vers Schaerbeek. Ch. AUCQUIERE.







**PHOTO 92-86** Depuis le 15 juin, le train de pétrole 47753 Feluy - Luxembourg est détourné par l'"Athus-Meuse". C'est une 20 qui assurait avant le 14 avril la remorque de ce train entre Arlon et Luxembourg-Triage. Le 9 juin, le 47753 passe à Mamer, au crochet de la 2002. Pierre HERBIET.

**PHOTO 92-87** En trafic régulier, les 1800 des CFL n'assurent plus qu'un seul service en Belgique, entre Rodange et Athus. Il arrive toutefois qu'une 1800 assure un train de céréales au départ de Stockem. Celui-ci circule très irrégulièrement, en moyenne une fois par semaine, sans horaire précis. Vu la charge de la rame, la 1800 doit être allégée entre Stockem et Arlon. Le 3 juin, la 1818 était ainsi assistée par les 7760 et 7751 photographiées à l'arrivée à Arlon. Pierre HERBIET.





# Séries 15, 16, 52, 53 et 54 : sur la voie de garage !



**PHOTO 92-08** Le 2 avril 2009, passage à Hansbeke du train P8002 Schaerbeek - Oostende, composé de voitures du type I10. Serge MARTIN.

*Durant le mois d'avril 2009, toutes les locomotives des séries 15, 16, 52, 53 et 54 ont été retirées du service régulier. Elles ne sont pas pour autant réformées, mais garées en réserve, en attendant une éventuelle mais fort improbable remise en service en cas de reprise du trafic. Voyons par série leurs derniers tours de roues.*

## Séries 15 et 16

La crise économique sévissant depuis la fin de 2008 a très fortement ralenti le trafic marchandises, si bien que de nombreuses locomotives se retrouvent sans travail. Parmi celles-ci, les 13 utilisées par SIBELIT ont perdu énormément de services. Il a ainsi été décidé de réutiliser les machines excédentaires en trafic voyageurs, en remplacement des 15 et 16 qui vont bientôt atteindre l'âge respectable de 50 ans.

Certes, leurs jours étaient déjà comptés avec l'arrivée des nouvelles locomotives de la série 18, lesquelles prendront la place des 13 en trafic voyageurs à la fin de 2009. C'est donc quelques mois plus tôt que les 15 et 16 ont baissé les pantos.

Le déclin des 15 avait débuté en 1997, après la suppression des trains internationaux qui circulaient entre Liège et

Paris via Charleroi. A partir du 14 décembre 1997, elles furent réutilisées sur des IC A Oostende ↔ Eupen. Leur roulement comportait 2 jours, avec au programme 3 allers-retours. Le 30 mai 1999, leur roulement reçut une journée

supplémentaire pour la traction des trains P7401 Verviers - Bruxelles-Midi et 8401 Bruxelles-Midi - Welkenraedt. Le 29 mai 2000, elles furent évincées des IC A par l'arrivée des nouvelles locomotives de la série 13.



## PHOTO 92-09

Le 15 avril, quelques jours avant l'arrêt des 15 et 16, la 1501 quitte la gare de Tilff en tête du train P4017 Liers - Gouvvy. Pierre HERBIET.



Elles n'assuraient alors plus que les relations P7401/8401 et P7400/8400 Welkenraedt ↔ Bruxelles-Midi.

Par suite de leur manque de fiabilité mais également de la mise en service des dernières 13, toutes les 15 furent garées à Kinkempois à la fin du mois d'octobre 2000. On pensait alors leur fin proche. Toutefois, en juillet 2000, les 1501, 1503 et 1504 furent dégarées et utilisées pour remorquer le Train-Auto 1430 entre Bressoux et Tourcoing, des trains spéciaux et les trains de mesure (caténaire et B-Telecom) notamment sur les tronçons transfrontaliers. Cet épisode ne dura que l'été, puisque fin septembre les trois machines furent à nouveau garées à Kinkempois. Toutefois, durant l'été 2002, elles réapparurent pour la seconde fois en tête du TA 1430, et toujours la 1503 sur les trains de mesure.

En 2003, une première vague de réforme toucha la série 15, à commencer par la 1505, radiée le 1er mars 2003 alors qu'elle subissait une révision à l'Atelier Central de Salzinnes. Quelques mois plus tard, la 1502 fut à son tour réformée pour vétusté, le 22 octobre 2003.



**PHOTO 92-10** Depuis décembre 2008, la relation P4028-4016 est assurée par une automotrice du type 96. Le 3 avril 2009, la 462 arrive à Esneux avec le P4016 Liers - Gouvy. Pierre HERBIET.

**PHOTO 92-11** Le même jour, la 1504 assurait le P4017 Liers - Gouvy, ici en passage à Souverain-Pré, entre Esneux et Poulseur. On remarquera la disparition des numéros et du monogramme B, volés par un "pseudo" amateur. Pierre HERBIET.





Elles entamèrent le dernier acte de leur carrière en avril 2003. En effet, les 15 furent réaffectées sur la ligne 42 Gouvy - Liège pour tracter deux relations de trains P : les 4027/4018 Gouvy ↔ Liers et le 4017 Liers - Gouvy (la machine assurant ce train était expédiée à vide de Gouvy à Liers).

Avec le nouveau roulement appliqué le 15 juin 2003, un petit parcours supplémentaire fut ajouté : le train P7486 Gouvy - Trois-Ponts (train des écoliers) et retour avec la rame vide, dont la rame n'était composée que d'une seule voiture ! Ce roulement restera inchangé jusqu'au 14 décembre 2008. A cette date, il était initialement prévu de remplacer les 15 par deux automotrices du type 96. En pratique, les 15 conserveront un unique service : le train P7486 Gouvy - Trois-Ponts et le train P4017 Liers - Gouvy; tandis que le 4016 fut repris par une automotrice type 96.

La récession économique et la forte chute du trafic marchandises en découlant, permirent de libérer plusieurs locomotives de la série 13 du trafic fret et de les muter vers le trafic voyageurs. Le vendredi 24 avril, une 15 a assuré pour



**PHOTO 92-12** Grâce à l'heure d'été et des jours rallongeant, il fut à nouveau possible dès la fin du mois de mars de chasser pour quelques jours les derniers parcours en 16. Le 31 mars, passage à Anderlecht de la 1606 filant vers Oostende en tête du P8005. Yves STEENEBRUGGEN.

la dernière fois le service. Depuis le lundi 26 avril, c'est une locomotive de la série 13 qui assure ce service, mettant ainsi un terme à la carrière des 15. Toutefois, la 1501 est réapparue à deux re-

prises fois sur Gouvy, les 4 et 5 mai, pour remplacer à main levée une 13 défectueuse. Il s'agissait là des derniers soubresauts de la série... Après quelques jours de garage, il fut

**PHOTO 92-13** Le même jour, le P8002 Schaerbeek - Oostende passe à Sint-Anna-Pede. Yves STEENEBRUGGEN.







**PHOTO 92-14** Le P8002 passe à Dilbeek, où les travaux de mise à quatre voies de la ligne 50A ont débuté.

décidé de les réformer définitivement le 29 mai 2009.

Le parcours final des 16 ressemble fort à celui des 15. Après leur retrait du trafic international entre Oostende et Köln le 14 décembre 2002 (lors de la mise en service des TGV vers Köln), les six locomotives de la série 16 survivantes (la 1607 fut radiée suite accident le 1 mars 1994 et la 1603 le 22 mars 2005 pour vétusté) furent d'abord garées. Très rapidement, elles retrouvèrent un nouveau travail dès le 24 février 2003 : la remorque de trains P au départ de Welkenraedt et Oostende vers Bruxelles. Le roulement comportait alors deux jours :

- P7402 Welkenraedt - Bruxelles-Midi et P8002 Schaerbeek - Oostende;
- P7009 Oostende - Schaerbeek et P8402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt.

Une troisième prestation fut attribuée

**PHOTO 92-15** La 1608 photographiée le 23 avril à Schaerbeek groupe R, en tête pour la dernière fois du 8002 à destination d'Oostende. Le lendemain matin, elle assurera encore le P7009 vers Bruxelles, suivi en fin d'après-midi du P8402 jusqu'à Welkenraedt, gare terminus de sa carrière... Bruno MALFAIT.

aux 16 le 1er septembre 2003, pour la remorque du train de nuit EN 324-325 "Donauwalzer" Wien ↔ Bruxelles, entre Bruxelles-Midi et Aachen Hbf. Pas pour longtemps toutefois, puisque ce train fut supprimé en décembre 2003.

A partir du 30 mars 2004, la traction d'un nouveau train international est confié

aux 16 : l'EN 347/348/349 "Jan Kiepura" (Moscou - Bruxelles), entre Aachen Hbf et Bruxelles-Midi, et retour.

Deux ans plus tard, le 5 septembre 2005, une quatrième journée renforça leur roulement et concernait la traction des trains P7006/8003 Oostende ↔ Schaerbeek.







**PHOTO 92-16** *Le 6 avril, passage à Hansbeke, entre Gent et Brugge, du P8002 vers Oostende. Philippe GOUSSET.*

**PHOTO 92-17** *Le 31 mars, passage à Dilbeek du P8005 vers Oostende. Pierre HERBIET.*





Le 12 décembre 2005, l'EN "Jan Kiepura" ne circule plus en Belgique. Le roulement perd ainsi une journée pour retomber à 3 jours. Toutefois, les 16 remorquent une nouvelle relation internationale saisonnière : le "Treski", un nouveau train de neige mis en marche entre Oostende et Innsbrück, circulant le vendredi vers Aachen Hbf, et le dimanche au retour.

A partir du 8 mai 2006, le train P7006 quitte le roulement des 16 au profit du P7003 Oostende - Schaerbeek, lequel est formé d'une rame de voitures à deux niveaux du type M6, ce qui constitue une première pour les 16. Plus tard, le train P8005 sera lui aussi composé de voitures M6.

A noter que durant toutes ces dernières années, les 16 assuraient sporadiquement des trains spéciaux vers Aachen Hbf ou Tourcoing, ou encore des trains de mesure, notamment sur l'"Athus-Meuse" et la ligne 42 jusqu'à Gouvy.

Avec le nouvel horaire appliqué le 10 décembre 2007, les 16 se voient confier la remorque d'une quatrième relation P, avec les trains 7400/8400 Welkenraedt ↔ Bruxelles-Midi. Ce graphique restera inchangé jusqu'à l'arrêt de la série, avec donc les services suivants :

- P7402 Welkenraedt - Bruxelles-Midi et P8002 Schaerbeek - Oostende;
- P7009 Oostende - Schaerbeek et P8402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt;
- P7003/8005 Oostende ↔ Schaerbeek;
- P7400/8400 Welkenraedt ↔ Bruxelles-Midi.

Au début du mois d'avril 2009, on sentait la fin des 16 proche, des 13 étant disponibles pour les remplacer. Les 1601, 1604 et 1606 furent garés le 15 avril, et la 1605 le 16 avril. Les deux dernières, les 1602 et 1608, ont joué les prolongations jusqu'au 24 avril. Ce jour là, la 1602 a remorqué pour la dernière

#### PHOTO 92-18

Après son arrêt le 24 avril, la 1608 a été transférée de Welkenraedt à l'atelier d'Oostende le 29 avril, incorporée dans les trains P7402 (Welkenraedt - Bruxelles) et P8002 (Schaerbeek - Oostende). Cette photo montre le train P8002 à Schaerbeek avec la 1608 incorporée comme véhicule derrière la 1352.

Pierre HERBIET.



Le tout dernier parcours de la 1602. Train P8002 Schaerbeek - Oostende. Sint-Andries (Brugge), 24 avril 2009. Nico VANDEBUERI.

fois le 8002 entre Schaerbeek et Oostende, tandis que la 1608 assurait le 8402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt. C'est donc la 1608 qui baissa en tout dernier ses pantographes. Comme elle se trouvait à Welkenraedt, elle fut renvoyée à Oostende comme véhicule, le 29 avril, incorporée dans le P7402 puis 8002.

Depuis lors, les 16 sont maintenues en réserve. Dans le courant du mois de

mai, nous avons eu l'énorme surprise de voir à deux reprises une 16 réapparaître sur des trains P entre Oostende et Schaerbeek, et retour. Elles ne devraient toutefois pas survivre au-delà du mois de décembre, vu la mise en service prochaine des premières machines de la série 18.

Se termine donc ainsi l'histoire de ces deux prestigieuses séries d'engins de la SNCB.





## Série 52-53-54

Au début de 2009, les 55 de Kinkempois ont été libérées en grande partie par l'électrification de la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande. Les quelques autres services qui leur étaient encore attribués ont été repris par des 77/78 rendues elles aussi disponibles, principalement par la crise économique. Comme les essieux de la plupart des 52, 53 et 54 subsistantes étaient proches de la limite kilométrique, il fut décidé de les remplacer par les 55, mettant un terme à plus de 54 années de service !

On se souviendra que le dernier grand roulement des 52, 53 et 54 fut supprimé lors de la mise en service de la traction électrique sur l'"Athus-Meuse" en novembre 2002. Leur roulement, qui comportait encore 14 journées, fut à ce moment réduit à seulement 5, composé uniquement de dessertes locales (Athus, Marbehan, Croix-Rouge, Virton, Harnoncourt, Bertrix).

En mars 2002, il fut décidé de les réaffecter les 5307, 5308, 5312 et 5313 chez TUC-Rail, en vue de remorquer les trains de travaux principalement pour la construction des lignes à grande vitesse 3 et 4. Elles furent suivies par les autres machines le 15 décembre 2002 à l'exception des 5211, 5212,



**PHOTO 92-19** Le 15 avril 2009, quatre 52-53-54 sont transférées de la base travaux TUC-Rail de Schaerbeek vers l'atelier de Stockem. En tête, la 5403. Passage à Rhisnes. Simon DERIDDER.

5216, 5301, 5303 et 5306 qui assureraient le dernier roulement de à Stockem. Un an plus tard, le 14 décembre 2003, ce roulement fut repris par des 77. En pratique, quelques 52 et 53 sont encore intervenues en janvier et février 2004, après quoi toutes les locomotives furent affectées à TUC-Rail. Le parc comprenait à ce moment encore 26 machines : 8 de la série 52 (5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5215, 5216 et 5217), 15 de la série 53 (5301, 5302, 5303, 5305, 5306, 5307, 5308, 5309, 5311, 5312, 5313, 5315, 5316,

5318 et 5320) et 3 de la série 54 (5401, 5403 et 5407); toutes les autres locomotives ont été radiées accidentellement, à l'exception de la 5404 cédée au Patrimoine historique de la SNCB-Holding et la 5304 pour avarie à son moteur Diesel : 5202 (01-06-1995), 5204 (01-05-1989), 5213 (01-06-1997), 5214 (01-02-2003), 5304 (01-07-2002), 5310 (01-06-1995), 5314 (01-04-2002), 5317 (01-06-1997), 5319 (01-11-2000), 5402 (01-07-1984), 5404 (01-12-1999), 5405 (01-03-1982), 5406 (01-04-1985) et 5408 (01-05-1985).

**PHOTO 92-20** Les trains de réélectrification de la section Autelbas - Sterpenich sont toujours tractés par des 52, 53 et 54. Le 20 avril 2009, la 5407 transfère le train de travaux vers le chantier, photographié entre Autelbas et Sterpenich. Pierre HERBIET.







**PHOTO 92-21** Le 12 février 2009, le train de mesure B-Telecom fut remorqué pour la dernière fois par deux 52-53-54. La rame parcourt la ligne 86 entre De Pinte, Oudenaarde et Renaix; elle est ici photographiée peu avant l'entrée du tunnel de Louise-Marie. Philippe GOUSSET

**PHOTO 92-22** Le 20 avril 2009, le train de réélectrification de la ligne 162 approche d'Autelbas. La 5403 est accouplée en queue de la rame. Simon DERIDDER.





Les 52, 53 et 54 ont ainsi entamé le dernier acte de leur carrière, en tête de trains de travaux de toutes sortes et de trains de mesure, non seulement sur les L3 (Chênée - Hergenrath) et 4 (Antwerpen - frontière néerlandaise), mais également sur d'autres chantiers TUC Rail comme ceux du RER. Il fut alors possible de les voir sur de nombreuses lignes qu'elles n'avaient jamais parcourues auparavant. Elles étaient engagées au départ des bases TUC-Rail de Schaerbeek, Antwerpen-Noord, Bressoux et Voroux.

Le 12 octobre 2006, la 5308 fut victime d'une collision dans le tunnel de la jonction Nord-Sud d'Antwerpen et fut réformée le 12 juin 2007, ramenant l'effectif à 25 unités.

C'est en mars 2009 qu'il fut donc décidé de garer toutes les 52, 53 et 54 et de les remplacer par les 55. Toutes les machines ont été renvoyées à l'atelier de Stockem dans le courant de mars et avril, à l'exception de la 5209 bloquée à Schaerbeek à la suite de dégâts occasionnés aux bogies lors d'un déraillement.

Le 17 mars 2009, TUC-Rail a utilisé pour la dernière fois à Schaerbeek les 5205 et 5306. Ce jour là, elles ont quitté Schaerbeek à destination de Stockem, en effectuant un détour par Quenast où elles prirent en charge un train de ballast à destination de Stockem.

Les deux dernières locomotives qui se trouvaient à Bressoux - les 5201 et 5305 - ont rejoint Stockem, via Schaerbeek, le 27 avril.



*Toujours le 20 avril 2009, le train de réélectrification opère à cheval sur le point frontière entre les deux réseaux, sur la voie vers Luxembourg. Les caténaires sont en phase de placement sur leurs nouveaux supports. Sur la voie de droite (sens Luxembourg - Arlon), les anciens poteaux et caténaires sont toujours utilisés. Simon DERIDDER.*



#### **PHOTO 92-23**

*C'est le 17 avril que circula le tout dernier train assuré par une 52-53-54 de la base TUC-Rail de Schaerbeek. Il s'agissait d'un train de ballast à destination de Stockem, ici au départ de Quenast. Simon DERIDDER.*





**PHOTO 92-24**

Les dernières utilisations des 52-53-54 dans la région liégeoise furent la remorque d'un train de voitures du type M2 qui ont servi pour un exercice d'incendie dans le tunnel de Soumagne (L3) et le dérouillage de la L3, en double avec la 5305. Le 15 avril, la 5201 stationnait en tête des voitures M2 à Bressoux.  
Pierre HERBIET.

TUC-Rail a toutefois maintenu quelques machines en activité à Stockem pour remorquer les trains de travaux servant à la réélectrification de la section Autelbas - Sterpenich (en vue de la réélectrification en 25 kV jusqu'à Luxembourg). Fin avril, les 5311, 5401, 5403 et 5407 furent ainsi utilisées. Le 16 mai a vu l'arrivée des deux premières 55 (5503 et 5519), suivies des 5515 et 5531. A ce moment, les 5403 et 5407 furent garées. Depuis le 1er juin, le train de dérouillage des caténaires est assuré par la V206 (G2000) du *Ruhrthalbahn* (voir à ce sujet page 33), avec pour effet le retour à Schaerbeek, le 4 juin, des 5515, 5531 et 5311, cette dernière devant assurer un voyage spécial pour une association anglaise le week-end des 13 et 14 juin.

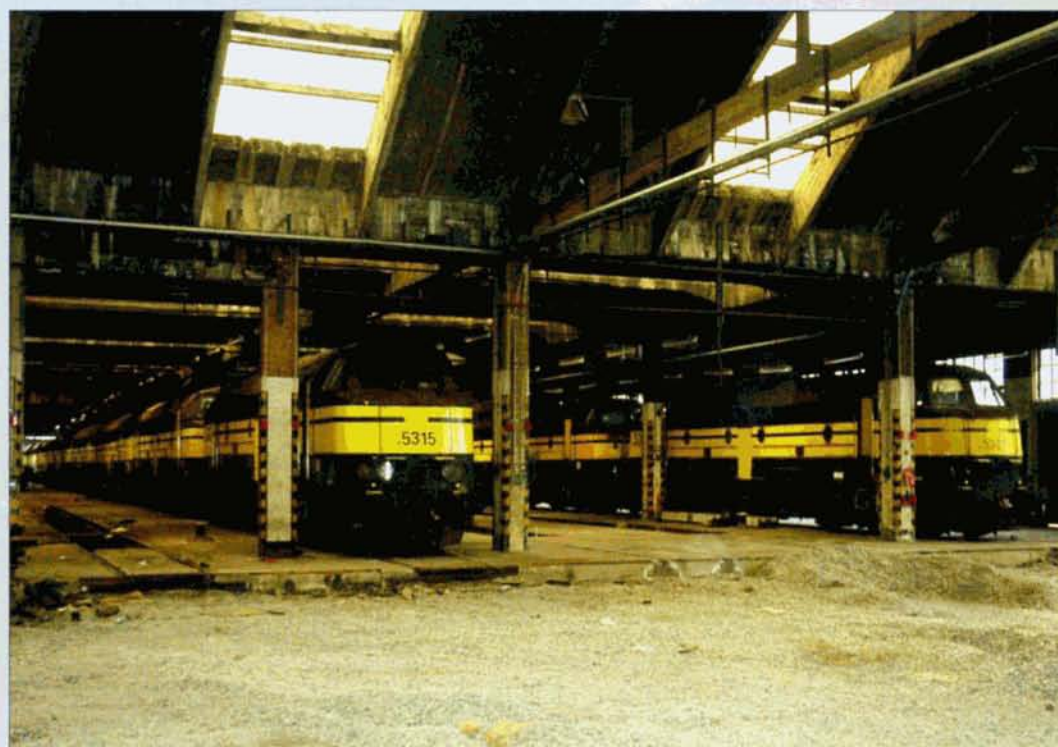
Les 52, 53 et 54 ne seront pas pour autant réformées, mais conservées en état de marche durant deux ans pour pallier à une éventuelle pénurie de locomotives. Les chances de les revoir en activité un jour sont toutefois minimes.

➤ De mars à avril 2009, toutes les 52-53-54 furent regroupées à Stockem et placées en parc en attendant une hypothétique remise en activité, si dans le futur une pénurie de locomotives pour trains de travaux devait survenir. Seules deux machines sont toujours utilisées pour assurer les trains de réélectrification vers Sterpenich; la 5209 est garée à Schaerbeek pour avaries aux bogies.

Michel DEMOULIN, 27 avril 2009.

**PHOTO 92-25** → Toutes les locomotives ont été garées dans l'atelier de Stockem.

Pierre HERBIET, 5 mai 2009.





# Ferrailages à Stockem, Aubange et Courcelles



**PHOTOS 92-26 ↑ - PHOTOS 92-27 ↓** Durant les mois d'avril à juin, près d'une vingtaine d'engins ont été démolis par la société Recylux d'Aubange, soit à l'atelier de Stockem, soit au chantier de démolition d'Aubange. Il s'agit de cinq autorails des séries 44 et 45 qui se trouvaient toujours à Stockem : le 4408 démolé le 5 mai (photo du bas page suivante), le 4502 le 21 avril (photos en haut et au milieu page suivante), le 4504 le 5 mai (photo ci-dessus), le 4508 le 22 avril et le 4509 le 21 avril (photo ci-dessous). Simultanément, les 5214, 5304 et 9148 étaient quant à eux également réduits à l'état de ferraille à Stockem. Les 7 locomotives de la série 22 garées depuis plusieurs mois à Stockem ont été démolies dans le chantier d'Aubange (2205, 2217, 2218, 2225, 2234, 2237, 2242, 2244 et 2246). Photos Pierre HERBIET.







**PHOTOS 92-28 ↑ - 92-29 →**  
**Ferrailage du 4502, 21 avril.**

*Avec la démolition des 4408, 4502, 4504, 4508 et 4509, il subsiste encore 4 autorails en attente de démolition ou de vente : le 4406 à Stockem, proposé à l'achat par la ville de Marbehan pour servir d'office du tourisme, le 4510 à Stockem également proposé à la vente pour être placé en monument à Hlanzy, le 4402 à Schaerbeek et le 4501 à Saint-Ghislain (celui-ci avait été prévu pour servir de véhicule de secours aux pompiers de Saint-Ghislain pour une éventuelle intervention sur la ligne 100 qui traverse les marais des Marionville, inaccessibles par la route).*

**PHOTO 92-30. ↓** Le 5 mai, démolition du 4408. Photos Pierre HERBIET.







**PHOTO 92-31** Le 27 avril, le dépeçage de la 5214 touche à sa fin. Michel DUMOULIN.

Le 9148 avait déjà été partiellement démoli en septembre 2008. Sa démolition totale fut réalisée le 27 avril. L'ancienne remorque d'automotrice de 1935 qui servait autrefois de voiture d'accompagnement dans le train de secours de Stockem a elle aussi été démolie (n° UIC 80 88 9840 001-1). Stockem, 28 avril. Michel DEMOULIN.

**PHOTO 92-32** Au chantier de démolition Recylux à Aubange, les 2242 et 2217 attendent le moment de passer de vie à trépas. A gauche, on aperçoit la 8232 qui appartient depuis 2006 à Recylux. Pierre HERBIET.







← **PHOTO 92-33**  
 De la fin du mois de mai au début du mois de juin, le ferrailleur Keyser à Courcelles a démolé 7 locomotives de la série 25 et une voiture M1 qui servait de local à Ottignies. Cette photo prise le 5 juin montre ce qu'il en reste...  
 Pierre HERBIET.

**PHOTO 92-34** →  
 Le 12 juin, arrivée à Aubange du train de desserte du ferrailleur Recylux. Derrière les 7756 et 7751 se trouvent les 2234 et 2205, ainsi que des wagons tombereaux CFL pour le transport de ferraille.  
 Pierre HERBIET.



↓ **PHOTO 92-35**  
 Le 6 mai, les sept 22 se retrouvent rassemblées à Athus. Il s'agit des 2205, 2217, 2218, 2225, 2234, 2237, 2242, 2244 et 2246. Seule la 2201 acquise par le PFT a échappé au chalumeau. La 1806 des CFL assure la desserte régulière d'Athus pour le compte de CFL-Cargo.  
 Pierre HERBIET.





## Automotrices - autorails

219

L'automotrice 219 garée à Kinkempois depuis plusieurs années pourrait bien être vendue à la société italienne *Visali*. On se rappellera que la 219 avait été choisie pour remplacer l'automotrice de mesure 106 "TBL2" qui a été réformée consécutivement à un tamponnement. Toutefois, les essais auxquels la 219 était vouée ne sont plus d'actualité depuis l'évolution de la signalisation vers le système européen ETCS. La 219 se retrouve donc ainsi disponible pour la vente et pourrait donc bien être la première de sa série à émigrer vers l'Italie.



*Le 2 mai 2009, le 4129 a assuré un train spécial baptisé "Riverside Waaslandhaven" pour la société DOW Chemicals. Au départ d'Antwerpen-Waaslandhaven, il a rejoint Tessenderlo Chemie via Lier et Diest. Il a ensuite parcouru la ligne industrielle 218 Tessenderlo - Paal sur laquelle il a été photographié à Genebos (Oostham). Au retour, il a regagné la gare d'Antwerpen-Centraal. Tim VAN ROOY.*

**PHOTO 92-36** Depuis juillet 2008, des Thalys sont spécialement affrétés entre Bruxelles et Strasbourg pour assurer le transfert des eurodéputés et de leurs accompagnants lors des sessions plénières du parlement européen dans la capitale alsacienne. Le 7 mai 2009, le Thalys spécial 9934/5 pour le parlement européen (Strasbourg 14h03 - Bruxelles Midi 17h40), assuré par les rames PBKA 4322 et 4342, vient de quitter le célèbre site du tunnel d'Arzviller et longe le canal de la Marne au Rhin. Malgré le détour kilométrique important via les LGV Nord et Est, le gain de temps est d'environ 1h30 par rapport à un train classique via Luxembourg. Christian VANHECK.





## **B-Cargo plombe les résultats financiers de la SNCB**

En 2008, le nombre de voyageurs transportés a continué de progresser pour atteindre 216,8 millions, soit une hausse de 4,8% (trafic intérieur) et 7,1% (trafic international). Malgré ces bons chiffres, le résultat financier s'est détérioré, passant de -€17,8 millions en 2007 à -€132,7 millions en 2008. En cause, la nette augmentation des coûts (factures énergétiques, coût du personnel, redevance *Infrabel*) et les très mauvais chiffres de *B-Cargo* qui subit de plein fouet la crise économique surtout à la fin de 2008, reculant à 55,5 millions de tonnes transportées, avec un chiffre d'affaire en net recul à €349,4 millions (-12,2%) et une perte de €120 millions. Le spectre de la faillite plane au-dessus de *B-Cargo*. Les plus attentifs auront d'ailleurs remarqué que *B-Cargo* ne possède plus aucun wagon, tout le parc ayant été partagé entre plusieurs filiales dont IFB et TRW. Un plan de réorganisation prévoit la perte de 500 à 1000 emplois, la flexibilité du personnel et le maintien de deux gares de triages : Antwerpen-Noord et Monceau (les triages de Gent-Zeehaven et Kinkempois seront fermés en décembre 2009). A moyen terme, Monceau devrait également disparaître.



Le 7 mai, deux rames "dromadaires" accouplées ont été transférées entre Châtelet et Antwerpen-Schijnpoort, ici en passage à La Chaussée (ligne 124 entre Courcelles et Luttre). Chaque rame est composée de quatre voitures à deux niveaux du type M6 dont deux pilotes; une locomotive de la série 13 était intercalée au milieu. Ces deux rames sont utilisées pour assurer la desserte de la L4 entre Antwerpen-Centraal et Noorderkempen. Seule une rame est nécessaire au service, la seconde assure la réserve. Etant donné que l'entretien de ces deux rames dépend de Châtelet, elles doivent régulièrement être envoyées à vide vers cette gare. La gare de Noorderkempen est officiellement ouverte depuis le 25 mai, le service a débuté le 15 juin, mais des parcours de promotion ont circulé à partir du 30 mai.

Dominique ALLARD.

## **La V206 du Ruhrtalbahnhof engagée sur le chantier de réélectrification d'Aubange-Sterpenich**

**PHOTO 92-37** Du 1er au 12 juin, la société Fabricom qui participe aux travaux de réélectrification de la section Aubange - Sterpenich, a décidé de faire appel au Ruhrtalbahnhof pour remorquer son train de travaux. La raison de ce choix était dicté par le prix trop élevé demandé pour la location d'une machine TUC-Rail ou B-Cargo... Le train, tracté par la V206 (VSFT 5001760/2009), est photographié à hauteur de l'ancien point-d'arrêt de Barnich le 5 juin 2009. Wim DE RIDDER.













## IFB reprend les activités commerciales de TRW

Depuis le 1er mai 2009, IFB (Inter Ferry Boats) a repris à son compte toutes les prestations de trains intermodaux en Belgique, y compris ceux de TRW (Transport-Route-Wagon). TRW reste actif comme gérant de wagons B-Cargo, et aidera IFB dans son développement international.

## Les projets de train-tram se multiplient

Après les projets de Train-Tram dans les régions de Hasselt, Mechelen et Turnhout, c'est maintenant à Verviers qu'une étude de mobilité a été lancée, avec comme idée principale une liaison de train-tram entre Spa et Welkenraedt via Theux, Pepinster, Verviers, Limbourg et Baelen. Certains voudraient voir ce projet intégré dans celui de l'Euregio actuellement déjà partiellement en place dans la région d'Aachen. Les Ecolos voudraient que cette liaison desserve le centre ville de Verviers.

## La fin des Trolleybus

La seule ligne de trolleybus encore exploitée en Belgique est la ligne urbaine 3 du réseau de Gent, qui relie Gentbrugge Meersemdries à Mariakerke Post. Depuis le 15 juin, cette ligne est exploitée avec des autobus hybrides livrés au début de l'année avant de devenir, d'ici trois ans, une nouvelle ligne de tram.



*A l'occasion de l'inauguration du "Musée Magritte Museum", le 2 juin, la rame Thalys PBKA 4302 a été peinte avec un motif poétique de Magritte comprenant la Colombe du célèbre tableau "Retour" datant de 1940, et des "oiseaux nuages" incarnant l'esprit de liberté qui caractérise l'oeuvre de Magritte. La rame Thalys arborera cette robe jusqu'au 7 novembre 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Cette unique ligne de trolleybus gantoise, longue de 8,5 km, a été mise en service le 25 mars 1989 dans le but de promouvoir le savoir-faire de l'industrie belge en matière de transports publics. Vingt véhicules du type AG 280 T ont été construits par ACEC (Charleroi) et le carrossier Van Hool (Lier), sur base du châssis de l'autobus articulé AG 280.

Il était prévu de prolonger la ligne à ses deux extrémités : de Mariakerke jusqu'au Planetewijk, et de Meersemdries jusqu'à la ligne de tram 22. Ce projet n'a jamais été exécuté.

En 1996-97, quatre véhicules excédentaires ont été prêtés au réseau de Arnhem (NL); un seul y est même resté jusqu'en 1999.

Depuis 2004, l'exploitation de la ligne par

trolleybus n'est plus régulière, des autobus remplaçant fréquemment les véhicules électriques.

Techniquement, la ligne aérienne comportait 7 sections et deux aiguillages.

En Belgique, des réseaux de trolleybus ont été exploités à Antwerpen (1929-1964) et Liège (1930-1971), et une seule ligne à Bruxelles (1939-1964).

Pour commémorer cet adieu, divers véhicules historiques ont arpenté la ligne 3 les 13 et 14 juin : le 432 des Tramways Unifiés de Liège & Extensions, préservé en Grande-Bretagne et complètement restauré et en ordre de marche, et le trolleybus bruxellois n° 6023 construit en 1957 sur les plans d'origine de 1938, en utilisant un stock de pièces surabondant, également restauré et opérationnel.

**PHOTO 92-38** En raison de travaux en gare de Luxembourg rendant difficile les manoeuvres des IC remorqués (13 + M6), les IC J 2115, 2116 et 2117 sont limités à Arlon. Les correspondances vers Luxembourg sont assurées par une rame réversible CFL ou des automotrices type 96. Le 5 mai, une rame Dosto des CFL attend à Arlon l'arrivée de l'IC 2118 (Bruxelles-Midi 16.33 - Arlon 19.17). Pierre HERBIET.





## Grands projets pour De Lijn

La société De Lijn veut augmenter considérablement son réseau d'ici 2020, pour tenter de décongestionner le réseau routier saturé en Flandre. Au total, De Lijn projette de construire 74 nouvelles lignes de trams et de bus, le tout totalisant 810 km (170 km aujourd'hui) répartis dans toutes les provinces, avec comme but le doublement du nombre de voyageurs transportés. Parmi ces projets, De Lijn envisage de créer des liaisons interrégionales de trains-trams destinées aux usagers qui accomplissent des distances moyennes. Ces trains circuleront à une vitesse moyenne de 50 km/h avec une fréquence de quatre relations par heure. Les premières liaisons seraient établies dans les régions d'Antwerpen et de Gent. La balle est maintenant dans le camp des pouvoirs publics, qui doivent décider.

**PHOTO 92-39** ↑ Dans le cadre de la modernisation de la ligne du Luxembourg (augmentation de la vitesse et électrification à terme en 25 kV), de gros travaux ont été réalisés entre Libramont et Arlon durant le week-end des 6 et 7 juin, avec interruption totale de la circulation des trains. Ces travaux concernaient notamment le placement d'un tunnel préfabriqué en gare de Neufchâteau et la démolition de plusieurs ponts gabarit plus large. En conséquence, les IC J étaient limités à Libramont, avec correspondance en bus vers Arlon et vice-versa. Les trains internationaux étaient détournés par l'"Athus-Meuse" et Rodange jusqu'à Luxembourg (l'EC97 du 6 juin remorqua en véhicule la 2003 J). Le 5 juin, passage à Gendron-Celles de l'EC 97 en route vers Zülich. Yves STEENEBRUGGEN.



Le dernier vestige de l'ancienne gare de Mol abrite encore l'ancien poste de block.  
 Tim VAN ROOY, 26 avril 2009.  
 Ci-dessous : une vue de la nouvelle gare de Mol, en service depuis 2004.  
 Tim VAN ROOY, 21 mai 2009.





## La construction du RER autour de Bruxelles

**Ligne 124  
Linkebeek – Nivelles**

Dans le cadre du projet RER autour de Bruxelles, *Infrabel* a entrepris de gros travaux sur la ligne 124 Bruxelles - Charleroi. Entre Linkebeek (où se situe la bifurcation avec la ligne 26 Schaerbeek - Halle) et Nivelles, les trains circuleront d'ici quelques années sur 4 voies, en analogie avec les lignes 36, 50A et 161. Les deux voies actuelles garderont le numéro 124, tandis que les deux nouvelles voies seront numérotées L124D.

Comme pour la ligne 161, afin d'éviter au maximum les expropriations, il n'est pas possible d'installer les deux voies de chaque côté de l'actuelle ligne. Toutes les gares et points d'arrêt seront entièrement renouvelés. Deux nouveaux points d'arrêts seront aménagés :

- Moensberg, qui sera situé au-dessus du point d'arrêt de Moensberg sur la ligne 26 Schaerbeek - Halle (voir schéma en bas de page);
- Braine-Alliance, qui sera situé entre Braine-l'Alleud et Lillois, à l'endroit où le ring autoroutier de Bruxelles croise la ligne 124, et qui sera une intéressante alternative pour les navetteurs se rendant au centre de Bruxelles.

Actuellement, les travaux sont entrepris sur deux fronts :

- entre la sortie de Waterloo et l'entrée Braine-l'Alleud, où l'assiette est élargie et les ponts reconstruits ou agrandis;
- dans la courbe située entre l'ancienne gare de Baulers et Nivelles, où la première phase de la modification complète de la gare concerne la reconstruction d'un pont et des travaux préparatoires à l'aménagement d'un futur et vaste parking souterrain.

A beaucoup d'endroits, la ligne sera encadrée par un "mur vert", dont la construction spéciale sera remplie de terre dans laquelle pousseront des plantes.

Aux endroits où l'actuelle ligne est aménagée en talus, les deux voies supplémentaires se-

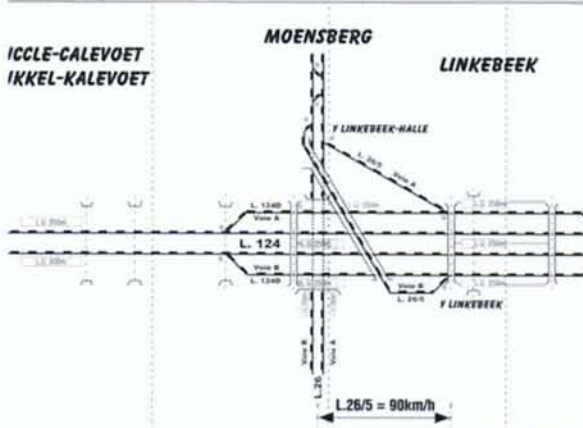


Sur cette vue prise en direction de Bruxelles depuis la chaussée Bara entre Braine-L'Alleud et Waterloo, on voit à gauche les murs verts sur lesquelles sont fixés des panneaux anti-Le pont visible plus loin est construit selon le même style que tous les nouveaux ponts des lignes 124 et 161. Geert PACKET.



↑ Une vue prise à Braine-l'Alleud en direction de Bruxelles depuis la rue Jean Volders. On voit la structure qui est construite contre le talus existant de la ligne. Sur cette structure seront fixés les caissons du viaduc qui supportera la nouvelle voie.

↓ En gare de Braine-l'Alleud, le «Pont Courbe» est complètement reconstruit. Afin de ne pas perturber le trafic routier, les travaux s'effectuent en plusieurs phases successives. Geert PACKET, 15 juin 2009.





ront posées sur une espèce de viaduc. Aussi bien sur les murs verts que sur les viaducs, des panneaux anti-bruit seront installés afin de réduire au maximum l'impact pour les riverains. Entre Lillois et Baulers, un viaduc sera construit afin de permettre aux deux voies rapides (L124) de passer au-dessus de la voie vers Charleroi de la L124D (voir schéma ci-dessous).

La vitesse de la ligne sera relevée :

- 110 km/h entre la sortie de la gare de Bruxelles-Midi (bifurcation de Forest) et la courbe après la gare de Forest-Est (actuellement 100 km/h);
- 130 km/h entre la courbe de sortie de la gare de Forest-Est jusqu'à la sortie du point d'arrêt d'Holleken (actuellement 120 km/h);
- 160 km/h au-delà jusqu'après le point d'arrêt de Lillois (actuellement 120 km/h);
- jusqu'à Nivelles, la vitesse sera réduite par tronçon à 140, 120 et 80 km/h (actuellement 120, 100 et 60 km/h).

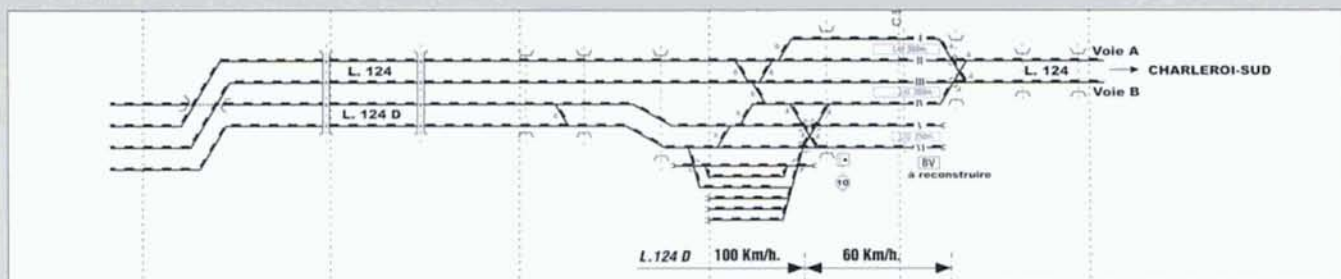
Les travaux, en particulier ceux aux ouvrages d'arts, sont réalisés de manière à réduire au maximum les limitations de vitesse aux trains et les interruptions du trafic routier. Ce qui nécessite pour les ponts une construction très précise et bien planifiée.

**Geert PACKET.**

→ Une vue des travaux au pont de la rue des Déportés entre Baulers et Nivelles. L'ouvrage est entièrement reconstruit sans interruption des trafics routier et ferroviaire. On voit très bien la structure en brique de l'ancien pont et la structure en béton du nouvel ouvrage. Six voies au lieu de quatre passeront sur cet ouvrage qui, en outre, offrira une meilleure fluidité au trafic routier. Geert PACKET, 15 juin 2009.



**A Nivelles, un énorme parking pour les navetteurs est en construction. La photo est prise en direction de Bruxelles; la gare de Nivelles est située 300 m en arrière, dans le dos du photographe.**



## Ligne 25N

Durant la nuit du 16 au 17 mai, on a procédé au placement du pont au-dessus de l'autoroute E19 Bruxelles - Antwerpen. Cet ouvrage permettra à la nouvelle ligne L25N (voir *EN LIGNES 91* pages 40-41, point 7) de franchir l'autoroute et de rejoindre la l'actuelle ligne 25 à Mechelen. Ce pont a été construit à côté de l'autoroute, puis a été mis à son emplacement définitif au moyen de huit remorques à plate-forme.

Philippe HOMBROECKX, 20 mai, 2009.



## Deux nouvelles licences

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), l'instance de sécurité pour le transport ferroviaire, a délivré deux nouveaux certificats de sécurité :

- le 20 mars, à la société néerlandaise *Rail Feeding*; la licence est limitée au transport de marchandises sur l'axe Essen - Antwerpen - Gent - Zeebrugge, ainsi que les installations portuaires d'Antwerpen, Gent et Zeebrugge;
- le 27 avril à *DB Schenker Rail Nederland N.V.* (ex. Railion Nederland) pour le transport de marchandises.

Au total, on compte donc désormais 10 sociétés ayant une licence pour circuler en Belgique : B-Cargo, Crossrail (DLC), ERS, Veolia (rail4chem), Fret SNCF Benelux, Transport/Ruhrtaibahn), CFL Cargo, RF, ACTS et DB Schenker Rail.

### PHOTO 92-40

Le 12 mai, la PB12 de Crossrail a remorqué entre Aachen West et Mouscron une rame de 40 nouveaux wagons-trémies Fals VTG avec inscription EDF Trading Logistics. Notre photo montre le passage du train, à 10 kmh, dans la forte rampe de Forchies sur la ligne 112; la rame pèse un peu plus de 1000 t. Le train a circulé via Namur, Charleroi, La Louvière Sud, Mons, Tournai. Le lendemain, le train était repris au départ de Mouscron par Fret SNCF.

Laurent JOSEPH.



PHOTO 92-71 ↑ - PHOTO 92-72 ↓ La société Rails et Traction de Raeren a racheté 6 locomotives de la série 62400/500 à VFLI (ex SNCF, ex. 2400/2500 des NS), qui avaient été utilisées sur les chantiers TGV en France. Après mise à voie étroite, elles seront envoyées au Sénégal. Ces deux photos montrent leur transport vers Raeren : la 62413 (ex. 2413 NS) au passage à Ligne (ligne 94 Halle - Tournai) et la 62454 (ex. 2454 NS) à Saintes. Pierre HERBIET.





## Retour de la MAXIMA 4000

Au milieu du mois de mai, la MAXIMA 4000 264 002-7 (92 80 1264 002-7 D-VTLT), numéro de constructeur 30018/2008 de Voith (voir EL 88 p. 30-33) a procédé à de nouveaux essais en vue de son homologation en Belgique. Ils concernaient des parcours entre Libramont et Ciney pour évaluer les déformations éventuelles à la voie. La MAXIMA 4000 est en effet très lourde, entre 126 et 135 tonnes suivant les versions. Etant donné que l'empattement de ses bogies est très faible (3,560 m), la masse de l'engin repose sur une très courte portion de la voie. Il s'avérait donc nécessaire d'évaluer cet effort. De ce fait, la vitesse maximale admise de la MAXIMA 4000 en Belgique risque probablement d'être limitée (100 km/h ?). La MAXIMA 4000 est arrivée en Belgique à Schaerbeek le 12 mai. Le 15 mai, elle fut transférée à Libramont en queue d'une rame formée d'une 21 et de trois voitures I10. La nuit du 16 mai, elle a circulé entre Libramont et Ciney, en tête des trois I10 et de la 21 en queue. La nuit du 17 mai, la rame a effectué deux allers-retours Ciney - Libramont, la MAXIMA 4000 ne tractant que dans le sens Libramont - Ciney. La nuit du 18 mai, un seul aller-retour fut réalisé, après lequel la rame a rejoint Schaerbeek. Durant ces trois jours, avant et après le passage de la MAXIMA 4000, l'autorail de mesure EM130 enregistrait divers paramètres de la voie. La machine est finalement retournée en Allemagne le 20 mai, tractée par la V206 (G2000) du Rurthalbahn.

**PHOTO 92-43** → - **PHOTO 92-44** ↓ La MAXIMA 4000 photographiée le 14 mai à Genval (à droite) et à Braibant (ci-dessous), lors de son transfert de Schaerbeek à Libramont. La locomotive était accouplée comme véhicule en queue de la rame. Simon DERIDDER - Philippe GOUSSET.



**PHOTO 92-41** La Maxima 4000 a quitté la Belgique le 20 mai, remorquée par la V206 du Rurthalbahn, ici en attente de départ à Schaerbeek. Entretemps, Voith a livré les premières MAXIMA 4000 aux sociétés Stock Transport (numérotée 264 003) et Havelländische Eisenbahn (hvle n° 264 004), respectivement le 2 et le 15 avril 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 150ème anniversaire du rail au Luxembourg



**PHOTO 92-99** Notre P8 était la grande vedette des festivités organisées les 9 et 10 mai aux rotondes du dépôt de Luxembourg. Elle était présentée sous pression et effectuait à intervalle régulier une apparition sur la plaque tournante. PFT.



Il y a 150 ans, le 11 août 1859, le premier train circulait au Luxembourg, entre la capitale et la frontière française à Zoufftgen. Quelques semaines plus tard, le 15 septembre, la frontière belge était également atteinte à Sterpenich. Pour commémorer cet anniversaire, les CFL organisent cette année diverses manifestations. Le week-end des 9 et 10 mai, une grande exposition de matériel s'est tenue sur le site du dépôt de Luxembourg-Bonnevoie, autour des anciennes rotondes vouées à une démolition prochaine, et dans le tout nouvel atelier d'entretien. L'ensemble des séries composant le parc des CFL était bien sûr présent, rejoint par du matériel des réseaux voisins : l'Allemagne était particulièrement bien représentée, avec de nombreuses locomotives électriques historiques, une rame ICE pendulaire et une locomotive Diesel Traxx de *Bombardier* en livrée *Metronom*, tandis que la SNCF avait choisi de présenter l'aspect moderne de son matériel, avec une des dernières rames TGV sorties d'usine. C'est une fois de plus le PFT qui représentait la Belgique, avec sa locomotive à vapeur 64.169, une rame de voitures K et les deux Diesel ex-CFL - la 202.020 et la 1603. Le samedi, un train spécial de 14 voitures fut remorqué au départ de Frankfurt par la 01 118, une impressionnante *Pacific* construite par *Krupp* en 1934 pour la remorque des trains rapides et conservée par la *Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.* (HEF).

**PHOTO 92-45** ← La TRAXX Diesel 246 010-3 de la société Metronom. PFT.

**PHOTO 92-46** ← De nombreuses locomotives historiques de la DB étaient présentées au public. Ici, la E40 128 verte et la E41 001 bleue. PFT.







150  
JOER EISEBUNN  
ZU LËTZEBUERG

PHOTO 92-47 ↑ - PHOTO 92-48 ↓ La seconde rotonde accueillait les 6 locomotives construites par l'Anglo-Franco-Belge (AFB) : de gauche à droite ci-dessus : les 202.020 (alias 1602), 1603, 1604, 802, 804 et 806; et plusieurs locomotives à vapeur : la P8 du PFT, la 5519 CFL, la superbe Pacific 01.118 DB du HEF, la 5621 du GAR, la 040 T Energie du Fond de Gras (ex. Cokerie de Zeebrugge), la 030T Anna n°9. PFT.





## CHINE : importants contrats pour ALSTOM

A l'occasion de la visite du Président de la République française en Chine, Alstom a signé une série d'importants accords dans divers domaines d'activités. Dans le transport ferroviaire, Alstom et son partenaire chinois ont été retenus pour la fabrication de 500 locomotives fret à 6 essieux (CC) dérivées de la Prima 6000, d'un montant global de 1,2 milliard d'euros, réparti entre Alstom à hauteur de 300 millions d'euros et son partenaire chinois Datong Electric Locomotives à hauteur d'environ 900 millions d'euros. Elles seront équipées de moteurs à courant alternatif d'une puissance de 9600 kW, qui leur permettront de rouler à une vitesse de 120 km/h tout en tractant jusqu'à 8000 t.

Alstom sera responsable de la conception et de l'industrialisation de l'ensemble des locomotives. La production et le contrôle qualité de l'essentiel des 100 premières locomotives fabriquées seront réalisés dans son usine de Belfort (France). Les 400 locomotives suivantes seront fabriquées dans l'usine chinoise de Datong.



La PRIMA d'Alstom en version 6 essieux, commandée à 500 exemplaires par les Chemins de fer chinois. ALSTOM.

## Alstom dévoile la Prima II

Alstom a dévoilé le 3 juin le prototype de la Prima II (voir EN LIGNES 86 page 45). La locomotive a entamé en juin une campagne d'essais dynamiques à Wildenrath, en Allemagne. Elle entrera ensuite en phase de certification pour pouvoir être mise en service dès 2011, et ainsi tirer le meilleur parti de la reprise du trafic fret et passagers. Cette nouvelle locomotive permet une parfaite interopérabilité entre les différents réseaux ferroviaires et offre aux opérateurs la possibilité d'ajuster sa configuration au fil de son cycle de vie. Dès sa conception, la Prima II a été pensée pour faciliter son exploitation et sa maintenance par les opérateurs, publics ou privés. Développée sur fonds propres, cette locomotive combine simplicité de fabrication et standardisation des principaux équipements. La Prima II conserve aussi une grande modularité pour répondre aux besoins de plus en plus spécifiques des clients. Dotée des derniers développements en termes d'électronique de puissance (onduleur IGBT), elle peut fonctionner sous quatre tensions (25 kV, 15 kV, 1,5 kV et 3 kV), et ainsi aisément franchir les frontières européennes. Sous ces tensions, et suivant la configuration choisie par le client (transport de marchandises ou de passagers), la locomotive développe une puissance de 6400 kW et roule de 140 km/h à 200 km/h. Avec son nouveau design, la Prima II est immédiatement identifiée comme un produit de la gamme de trains d'Alstom Transport. Comme tous les prototypes de l'entreprise, notamment celui de l'AGV, sa livrée est marquée d'un gris métallique et d'un bleu profond. Conçue et assemblée sur le site de Belfort, la Prima II bénéficie aussi de l'expertise des autres sites d'Alstom Transport en France (Le Creusot, Ornans, Tarbes, Villeurbanne) et en Belgique (Charleroi). Avant même la livraison du prototype, 20 locomotives Prima II ont déjà été commandées par l'Office National des Chemins de Fer marocains (ONCF) en novembre 2007, dont la livraison doit débiter au troisième trimestre 2009.



ALSTOM



## Italie

### De nouveaux autorails pour le FNM et le FER

Le Ferrovie Nord Milano (FNM) a pris livraison en mars 2009 de deux nouveaux autorails doubles construits pour la firme polonaise PESA. Numérotés ATR 220.024 et 025, ils sont engagés sur la ligne Brescia - Iseo.

Le Ferrovie Emilia Romagna (FER) (voir *EL 85* p. 47) a commandé le 18 mai chez PESA 8 autorails ATR 200, qui seront déjà livrés entre juin et novembre 2009.



Vue d'artiste des autorails commandés par le FER. PESA.



Croisement des deux nouveaux autorails en gare de Borgo S. Giovanni, sur la ligne Brescia - Iseo, le 23 avril 2009. Alessandro ALBE.

## TELEX.....

### ALLEMAGNE - TCHÉQUIE

● Le 18 février 2009, les autorités allemandes et tchèques ont signé un accord pour la construction d'une ligne à grande vitesse (250 km/h) entre Dresden et Praha. La ligne, longue de 150 km, comportera deux grands tunnels et sera partiellement établie le long de l'autoroute D8. Le projet prévoit le début des travaux en 2015.

Un accord similaire a été signé pour l'établissement d'une relation à grande vitesse entre Nürnberg et Praha.

### ALLEMAGNE

● Après avoir prolongé la ligne principale du réseau de Gernrode à Quedlinburg en 2006, le célèbre chemin de fer à voie étroite HSB (Harzer Schmalspurbahnen) étudie la possibilité d'établir une nouvelle ligne de 6 km entre Elend (gare située sur la ligne Wernigerode - Nordhausen) et Braunlage. Cette ville de 5000 habitants, située à 548 m d'altitude, est le point de départ d'un téléphérique vers le domaine skiable de Würmberg (971 m d'altitude).

### ALLEMAGNE - CHINE

● Siemens a décroché une nouvelle commande portant sur la construction de 100 rames ICE "Velaro" supplémentaires pour les Chemins de fer chinois. Ces rames, basées sur les ICE3 de la DB, seront construites sous licence en Chine par

Tangshan Railway Véhicules (70), Changchun Railway Véhicules (30). Siemens fournira tout l'équipement électrique, lequel sera produit en Allemagne (Uerdingen, Nürnberg), en Autriche (Graz) et en Chine (Shanghai, Tjanjin et Jinan). La livraison débutera en 2010. Le montant du contrat s'élève à €4,23 milliards, dont 750 millions pour les équipements construits par Siemens. Ces nouvelles rames seront composées de 16 voitures et pourront transporter 1.060 voyageurs. Rappelons que les Chemins de fer chinois avaient commandé une première série de 60 "Velaro" en 2006 (CR série CRH3), qui circulent depuis juillet 2008 à la vitesse de 350 km/h qui en font les trains les plus rapides du monde (voir *EN LIGNES 88* pages 46).

### FRANCE

● La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) a commandé en avril 2009 à un consortium formé de Bombardier et Alstom une série de 60 automotrices à deux niveaux, d'une valeur de €842 millions. L'assemblage sera réalisé par l'usine Bombardier de Crespin. Les livraisons débuteront en décembre 2010. Ce nouveau matériel, classé dans le type MI09, sera composé de 5 voitures, dont les deux extrêmes seront motrices.

### RUSSIE : record de vitesse

● Le 2 mai 2009, les Chemins de fer russes (RZD) ont battu un nouveau record de vitesse en atteignant 281 km/h entre Okulovka et Mstinskiyà l'aide d'une rame à grande vitesse "Sapsan" Velaro (basée sur les ICE3 de la DB) de Siemens.

### PAYS-BAS

● Les autorails des séries DH1 et DH2 des NS (voir *EN LIGNES 85* pages 44-45) ont été vendus à la société privée polonaise Sigma.

### ROYAUME-UNI

● Le secrétaire d'Etat au Transport a annoncé le 15 janvier 2009 la création d'un groupe d'étude pour la construction d'une ligne à grande vitesse devant relier London à Birmingham, avec possibilité future d'être prolongée vers Manchester, Liverpool, Leeds et l'Ecosse.

### SUISSE

● Les CFF ont commandé une série de 59 nouvelles automotrices à deux niveaux, dont 20 destinées au trafic IC et 39 pour les relations IR. Les rames IC ainsi que 30 rames IR auront une longueur de 200 mètres (8 voitures), tandis que les 9 autres rames IR seront limitées à 100 m (4 voitures). Elles seront également aptes à circuler vers l'Allemagne et l'Autriche. Leur livraison est attendue à partir de 2013.

### AUTRICHE

● Les ÖBB ont vendu plusieurs rames électriques de la série 4010 (voir *EN LIGNES 90* pages 48-49) en Scandinavie pour éventuellement être utilisées sur la ligne du fer entre Lulea et Narvik via Kiruna ou sur la ligne Oslo - Stockholm. Sept rames ont déjà été acheminées en Allemagne afin d'y subir une révision avant leur départ pour la Suède et la Norvège.



## Suisse

### Le "train-brunch"

Afin de promouvoir la région du Gros-de-Vaud, et par la même occasion, ses trains anciens, le LEB (Lausanne-Echalens-Bercher) a organisé le 13 avril 2009 un train spécial baptisé "train-brunch", composé de l'automotrice BDe 4/4 21 et de deux voitures. A bord, des repas étaient servis aux voyageurs.

Cette automotrice, baptisée "Ropraz", fait partie d'une série de 5 véhicules (n° 21 à 25) construits en 1935. Elle a une capacité de 40 places, dont 20 assises. Son poids est de 30,9 t, et sa vitesse de 80 km/h. Elle est normalement utilisée pour les trains de travaux et de service. Deux de ses soeurs existent toujours : l'ADE 4/4 25, baptisée "Gros-de-Vaud"



La BDe 4/4 21 assurant le "train-brunch". Sugnens, 13 avril 2009). Patrice AIROLDI.

est modifiée en automotrice-restaurant, qui circule régulièrement le dimanche en tant que "Train-Resto", tandis que la

BDe 4/4 22 a été vendue au chemin de fer NSTCM (Nyon - St-Cergue), où elle est utilisée pour les trains de service.

### AUSTRALIE : des locomotives danoises aux antipodes

Les locomotives Diesel du type MZ des Chemins de fer danois (DSB), construites en quatre sous-séries par *Nohab* (sous licence General Motors) entre 1967 et 1978, ont pratiquement toutes été retirées du service. Seules les 1448 à 1454 et 1456 à 1461, appartenant à la quatrième sous-série (MZ-IV) sont encore en service pour *DB-Schenker Rail Scandinavia*. Mais à ce jour, aucune des 61 locomotives de la série n'a été démolie : les MZ1401 et 1425 sont conservées par les DSB tandis que les autres ont été vendues à différents opérateurs privés, le plus souvent à l'étranger, en Suède, en Norvège, en Espagne et, plus surprenant, à l'autre bout du monde, en Australie. Au total, seize locomotives, toutes de la troisième sous-série, ont été exportées en Australie, pour la compagnie IRA (Independent Rail of Australia), et onze sont déjà en service (1427, 1428, 1429, 1431, 1432, 1433, 1434, 1435, 1437, 1440 et 1443). Les six dernières (1433, 1438, 1441, 1444, 1445 et 1446) sont arrivées en juillet 2008, après un voyage au cours duquel, lors d'une tempête, des locomotives ont brisé leurs attaches dans la cale et ont éventré les réservoirs de gasoil du cargo les transportant. Les 1441 et 1444 ont été les plus endommagées et sont utilisées comme magasin de pièces à Braemar. Les MZ ont subi quelques modifications pour la circulation en Australie, la plus visible étant la pose de l'attelage automatique, et ont été repeintes en gris. Les MZ sont utilisées par IRA depuis fin 2006, principalement pour des trains de conteneurs au départ du port de Port Botany, à Sydney, vers différents terminaux situés dans les environs de Sydney, Newcastle, Wollongong, Blayney, Narrabri et Tamworth ainsi que pour des trains de travaux en New South Wales (Nouvelle-Galles du Sud).



PHOTO 92-49 Le 9 avril 2009, la MZ1437 manoeuvre un train de conteneurs à Sydenham. Philippe DE GIETER.





■ **Pays-Bas** Le 18 mai 2009, la nouvelle automotrice "Sprinter Light Train" SLT 2401 effectue un parcours d'essai sur la ligne de Vlissingen, ici en passage à Wouw. Rappelons que les NS ont commandé auprès de Bombardier/Siemens 99 automotrices du type Desiro, dérivées des 425/435 de la DB (voir EN LIGNES 84 page 28). Numérotées dans les séries 2400 (50 rames de trois voitures) et 2600 (49 rames de six voitures), elles seront utilisées pour les trains locaux. Michel DE ESCH.

### ■ Le port de Rotterdam teste une locomotive hybride

Alstom, en collaboration avec l'entreprise portuaire du port de Rotterdam et la société Rail Feeding, a testé durant 8 semaines à partir du 6 avril, une locomotive prototype hybride électrique/Diesel issue de la transformation de la 202 490-9 (LEW 13529/1972) ex. DB. La machine, renumérotée 203 701-8, peut se mouvoir soit sur batterie, soit par son moteur Diesel. Outre la diminution de CO<sub>2</sub>, de NO<sub>x</sub> et de poussières fines, le bruit est lui aussi fortement réduit, de même que la consommation de combustible (près de 40%) et les frais d'entretien. Le moteur Diesel, plus petit que le moteur d'origine, ne tourne que lorsque la puissance demandée est grande, ou que les batteries doivent être rechargées. La machine pèse 68 t et a une puissance de 543 kW. Le but de ce test est de s'assurer que les résultats correspondent bien aux estimations.

**PHOTO 92-50** La locomotive hybride à Maasvlakte dans le port de Rotterdam. On aperçoit derrière elle la machine 105 (ex. 7383 de la SNCB) de Rail Feeding. Geert MATHEN.





## Pays-Bas - Allemagne

### Fin des 204 à Terneuzen et en Allemagne

Arrivées à Terneuzen en janvier 2003 pour y remplacer les 2200 des *Nederlandse Spoorwegen* (voir EL 56 page 26), les cinq V100 ex-Deutsche Reichsbahn viennent à leur tour d'être relevées, cette fois par des 6400/6500, livrées aux NS par *MaK* entre 1988 et 1995, puis affectées à *NS-Cargo* (devenu par la suite *Railion Nederland* et maintenant *DB-Schenker Rail Nederland*). Le ralentissement de l'activité économique et la mise en service des locomotives série 189 aux Pays-Bas a libéré un grand nombre de locomotives de la série 6400/6500, ce qui a permis cette opération. Comme les quatre locomotives mutées à Terneuzen (6510, 6512, 6514 et 6518) font partie de la sous-série autorisée sur le réseau SNCB, il est probable qu'un des buts de ce remplacement est la suppression du changement de traction à Sas van Gent, comme c'est déjà le cas pour les trains assurés par les 77 SNCB et des Class 66 de Crossrail (DLC).

Les cinq locomotives (204 366-9, 399-0, 492-3, 616-7 et 626-6) ont quitté la Flandre zélandaise en deux groupes, les 19



**PHOTO 92-51** La 204 399-0 devant la petite remise de Terneuzen, le 2 avril 2005. Elle était en service à Terneuzen depuis le 29 janvier 2003. Yves STEENEBUGGEN.

et 20 mai. Leur carrière ne s'arrête cependant pas là, puisqu'elles ont été immédiatement transférées vers la Roumanie où elles seront utilisées par la filiale locale de *DB-Schenker*.

Au même moment, la dernière 204 active en Allemagne, la 204 805-6 du dépôt de Saalfeld, a été garée le 15 mai 2009, mettant fin aussi à l'utilisation des 204 outre-Rhin.

Les V100 'Est' ont été livrées à la DR pour remplacer les locomotives à vapeur en tête des trains de voyageurs et de marchandises de moyen tonnage et

pour les manœuvres lourdes. Au total 1146 locomotives ont été livrées par *LEW Hennigsdorf* de 1966 à 1978, dont 190 destinées à la Chine et un petit contingent à la Tchécoslovaquie.

La série 204 (anciennement série 114 dans la numérotation DR) a été obtenue par remotorisation de 65 locomotives avec un moteur 12 KVD 18/21-AL5 de 1029 kW (à comparer avec les 736 kW du moteur d'origine), entre 1983 et 1991.

De nombreuses V100 ex-DR sont encore actives pour des compagnies privées en Allemagne, en Autriche, en

**PHOTO 92-52** Le 14 mars 2006, la 204 366-9 vient de quitter la gare de Terneuzen en direction de Sas van Gent. Cette locomotive était arrivée à Terneuzen en même temps que la 204 366-9. Jean-Luc VANDERHAEGEN.







**PHOTO 92-53** En gare de Sas van Gent, la 204 366-9 cède le relais à la 6244. Pierre HERBIET.

Italie, et aux Pays-Bas (ITL, Shunter, ProRail, Spitzke Spoorbouw, Rail Feeding et Volker Rail) et pour les filiales de *DB-Schenker Rail* en Hongrie, Roumanie et Bulgarie. Une partie des 190 locomotives exportées en Chine est

également encore en service. Le reconditionnement de locomotives radiées continue également et des V100 modernisées et remotorisées par *Alstom* à Stendal (avec moteurs *MTU* ou *Caterpillar* de 1380kW) sont même re-

vendues à leur ancien propriétaire, la *DB*, où elles sont classées série 203. Le concept de la V100 est-allemande a donc encore un bel avenir.

**PHOTO 92-54** Le 27 mai 2009, la 6518 remorquait un train de céréales entre Terneuzen et Sas van Gent. La 6518 est arrivée à Terneuzen le 9 avril, simultanément avec la 6514. Les deux premières machines (6510 et 6512) étaient arrivées deux jours plus tôt. Wim DE RIDDER.





# AGC : UN RÉGIONAL SUR UN PIÉDESTAL



**PHOTO 92-55** Le 10 juillet 2008, passage à Osmoy (ligne Tours-Nevers) de deux automotrices AGC bimode B-81500. La première (B-81506/505 a reçu une livrée pour la région Rhône-Alpes. A noter que chaque voiture motrice à son numéro propre.  
Philippe DE GIETER.

Le réseau français n'avait pas connu pareils bouleversements depuis l'avènement du TGV : alors que les deux tiers des 700 exemplaires commandés sont en service, l'AGC (automoteur à grande capacité) peut d'ores et déjà s'enorgueillir d'avoir révolutionné les services régionaux de voyageurs. Et accessoirement avoir participé au sauvetage puis à l'embellie d'un secteur préalablement aussi mal aimé que mal en point. Voilà pour le contexte. Résolument innovant en regard de sa

catégorie (articulation des caisses façon TGV, plancher majoritairement surbaissé, intercirculation ouverte, chaîne de traction électrique, dispositif de vitesse imposée...), ce matériel à vocation régionale qui a fait ses premiers tours de roues sur les rails de France en 2004 se décline en formule 3 ou 4 caisses dont 2 motrices et en 4 versions, à savoir :

- X-76500 dit XGC pour la version Diesel;
- Z-27500 dit ZGC pour la version

électrique (bicourant 1,5 kV/25 kV-50 Hz);

- B-81500 (BGC) pour la version bimode Diesel et électrique (1,5 kV) ;
- B-82500 (BGC "bibì") pour la version bimode Diesel et électrique bicourant (1,5 kV et 25 kV-50 Hz).

Si la possibilité de circuler sans contrainte et dans les meilleures conditions aux quatre coins du réseau fait du "bibì" le nec plus ultra en matière d'automoteur, la version BGC dans son en-



*Un exemplaire au pelliculage unique : centième rame AGC en tête (X-76603/604), une UM s'élance pour Paris-Nord dans un environnement d'un autre âge. Soissons, 31 octobre 2007. Gilbert LAURENT.*



semble représenter une évolution technique décisive et offre une souplesse qui n'a pas de prix. Principal atout : la possibilité de pouvoir desservir en mélange des lignes électrifiées ou non en toute banalité et sans soulever le moindre problème d'ordre environnemental en zone urbaine. Un problème non marginal : l'accès à Paris-Est en mode électrique des BGC circulant en mode autonome sur la ligne 4 (Provins, Troyes, Chalindrey) a fait taire les vagues de protestations qu'avaient provoqué en leur temps les peu vertueuses CC-72000. Qui plus est, cet atout cache une botte secrète : en dépit d'un surcoût à l'achat, le bimode se révèle économique dès lors qu'il permet d'enterrer des projets d'électrification. C'est ainsi que Laroche – Auxerre (antenne greffée sur Paris – Dijon), pressentie pour être intégrée au réseau électrifié, restera finalement en l'état.

On ne s'étonnera donc pas que ce fleuron de *Bombardier* (dont, fait assez peu courant pour être relevé, la mise en service s'est faite en douceur) connaisse un succès foudroyant. Au point que l'ensemble des 21 Régions s'en sont portées acquéreurs, dont les plus gourmandes (Rhône-Alpes et Lorraine) avaient d'ores et déjà accumulé une bonne quarantaine d'unités lors de la mise en place du service 2009. Date à laquelle les 453 rames en service se trouvaient éparpillées sur 24 sites (chaque Conseil régional ayant tendance à tirer la couverture à lui), et de surcroît de façon très hétérogène :



*Sixième de la série et fraîchement livrée à la Région Champagne-Ardenne, la rame B-82511/512 (bimode-bicourant) assure ici en solo le train 1547 Paris-Est – Chalindrey du 23 avril 2009. Gilbert LAURENT.*

alors que le trio de tête (Dijon, Marseille et Lyon-Vaise) en accaparait à lui seul une centaine, Tours n'en détenait que sept. Conséquence : la combinaison de cet éparpillement et de la multiplicité des versions se traduit par une dispersion des 354 journées de service sur des roulements à la fois nombreux (36)

et de consistances fort inégales (de 2 journées pour les ZGC d'Auvergne à 27 pour les BGC de Rhône-Alpes)... mais dont la compilation fait que la silhouette de l'AGC est omniprésente aux quatre coins de l'Hexagone.

*Quand un retard prend une tournure heureuse : deux UM engagées sur la relation Paris-Est – Provins se croisent au beau milieu du viaduc de Longueville le 23 avril 2009. Gilbert LAURENT.*







**PHOTO 92-56** Le 22 juillet 2008, passage de deux automotrices AGC électriques Z-27500 à Île Sainte Lucie, sur la ligne Perpignan - Narbonne. En tête, la Z-27661/662 en livrée de la région Languedoc-Roussillon. Michel HANSSSENS.

Les états de service de cette armada sont de nature à donner le vertige : toutes Régions confondues, près de 10000 trains (9700) sont couverts chaque semaine au prix d'une production kilométrique approchant le million de kilomètres (986 000), soit chaque jour l'équivalent de 2,5 à 4 fois le tour du globe. Il faut dire que ce matériel plébiscité pour son confort, son look et ses performances (160 km/h, accélération de 0,66 à 0,82 m/s<sup>2</sup> selon les versions...) possède tellement de cordes à son arc qu'il s'est imposé comme engin tous

trains et tout terrain : sortant de sa vocation strictement locale d'origine, l'AGC s'est ainsi trouvé investi de missions plus nobles sur le créneau des relations interrégionales. D'où une multiplication des étapes à rallonge dont certaines dépassent le seuil de 400 km, à l'exemple de Lyon - Tours et Tours - Dijon. Effet cumulatif aidant, sont apparues des journées marathons couvrant des distances de l'ordre de 800 km en Picardie (sur Paris - Laon), Basse-Normandie (Rouen - Rennes), Centre (Tours - Bourges), Auvergne (Clermont - Nevers

et Lyon), voire 1000 km en Rhône-Alpes (Lyon - Savoie), 1100 en Aquitaine (Bordeaux - Arcachon et Mont-de-Marsan), 1200 en Bourgogne (Paris - Auxerre), et même 1500 en Champagne-Ardenne (Paris - Troyes - Chalindrey). Des chiffres que n'atteignent pas toutes les versions : le BGC se révèle de loin le plus mobile, les journées attribuées aux autres versions ne dépassant pas 830 km pour l'XGC et 960 pour le ZGC.

Dans le détail, conséquence de la grande variété des contextes régio-



Sur l'ancien itinéraire Paris - Luxembourg, un XGC aux couleurs de la Région Champagne-Ardenne assure un mouvement Reims - La Ferté-Milon destiné aux scolaires. Mont-Notre-Dame, mercredi 13 février 2008. Gilbert LAURENT.





Les 19 automotrices AGC bibi "Transilien" sont aujourd'hui toutes livrées et assurent la desserte de Provins, évinçant de ce fait les rames RIB (rame inox banlieue) tractées par des 67400 du dépôt de Longueau, lesquelles se limitent désormais à des parcours entre Paris-Est - Meaux et La Ferté-Milon en attendant la livraison de 5 nouvelles automotrices AGC bibi attendues pour 2010. Le 18 mars 2009, passage à Verneuil-L'Étang de l'automotrice AGC bibi B-82531/82532 assurant un Gretz - Provins. Dominique SERET.

naux, les services sont fort diversifiés. Échantillon : d'un côté un XGC alsacien, qui ne quitte guère la sphère d'influence de Strasbourg, effectuée quotidiennement et hors week-end l'équivalent de 11 parcours de 40 km, de l'autre un auvergnat remplit ses journées au rythme moyen de 3 parcours de 190 km. Vu sous l'angle des différentes versions, cette diversification des missions est palpable : toujours en terme de moyennes, un XGC effectue 6 parcours de 65 km, les ZGC et BGC en

effectuant 5 de 85 et 90 km respectivement. Plus schématiquement encore et considérant les 7900 trains assurés hors week-end par l'ensemble de la série, il apparaît qu'un AGC effectue 5,5 fois 80 km pour un total de 440. Si l'AGC est apte à l'UM3 (trois éléments couplés), les applications restent l'exception et ne concernent que 1,5 % des circulations commerciales. Région-phare, l'Île-de-France en concentre près de la moitié sur Paris - Provins (sous la forme 3x4 caisses BGC), suivie de

Rhône-Alpes qui les engage principalement sur le tronçon commun Lyon - Bellegarde des lignes aboutissant à Genève, Évian et St.Gervais (3x4 caisses ZGC). Sont également dans la course Languedoc-Roussillon (3x4 caisses ZGC sur Avignon - Nîmes - Toulouse et Cerbère), suivie par la Bourgogne (3x4 caisses BGC sur Paris - Auxerre), la Picardie (3x3 caisses XGC sur Paris - Laon) et l'Alsace (3x3 caisses XGC autour de Strasbourg).

**PHOTO 92-57** Passage à Varangéville (entre Nancy et Lunéville) de l'automotrice bimode B-81551/552 en décoration "Metrolor", le 17 avril 2007. Michel HANSENS.







*La rencontre de deux époques : après un parcours d'approche sur la ligne 4 Paris – Bâle, le train 117523 pelliculé aux couleurs de l'Île-de-France quitte (après changement de front) la gare de bifurcation de Longueville et s'engage sur l'antenne à voie unique de Provins. Gilbert LAURENT.*

En revanche, les UM dans leur ensemble (donc UM2 et UM3 confondues) gagnent progressivement du terrain et concernent aujourd'hui 2040 mouvements par semaine, soit un train sur cinq (21 %). Quantitativement, les BGC sont les mieux représentés (850 circulations), devant les ZGC (680), puis les

XGC (510). Les plus fortes proportions sont enregistrées en Nord-Pas-de-Calais, Aquitaine, Auvergne et Rhône-Alpes, où près d'un train sur deux est concerné (de 43 à 47 % selon la Région), et surtout en Île-de-France où ce taux atteint 74 % (174 trains sur 234). Jour de tous les records, le vendredi

donne lieu à la mise en marche de 364 UM dont 24 UM3 sur l'ensemble du territoire.

Pour impressionnants qu'ils soient, ces chiffres auront néanmoins explosé en 2011 : dans la seule Rhône-Alpes, 83 AGC assureront alors quelque 200

**PHOTO 92-58** *Deux automotrices AGC Z-27500 (en tête la Z-27574/575) dans la décoration classique des TER dans les environs de Culoz le 19 juillet 2007. Pierre HERBIET.*





trains par jour pour une distance cumulée de l'ordre de 30 000 kilomètres. Voilà qui donne un avant-goût du rôle central que l'AGC est amené à jouer dans le paysage ferroviaire hexagonal.

**Gilbert LAURENT.**

→ *Évoluant dans un cadre champêtre, la rame 76609/610 de la Région Picardie est en charge du 848629 Tergnier – Reims le 25 septembre 2008.* Gilbert LAURENT.

↓ **PHOTO 92-59** *Deux automotrices en livrée Languedoc-Roussillon. En tête, la Z-27662/661. Saint-Chamas, 16 octobre 2008.* Michel HANSENS.



CARACTÉRISTIQUES	XGC diesel	ZGC électrique 1,5 + 25 kV	BGC bimode 1,5 kV	BGC bibi) bimode 1,5 + 25 kV
Numérotation :	X-76500	Z-27500	B-81500	B-82500
Effectif :	163	217	178	142
Configuration des essieux : (4 caisses)	Bo'2'2'Bo' (Bo'2'2'2'Bo')	Bo'2'2'Bo' (Bo'2'2'2'Bo')	Bo'2'2'Bo' (Bo'2'2'2'Bo')	Bo'2'2'Bo' (Bo'2'2'2'Bo')
Vitesse max :	160 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Puissance totale :	1300 kW	1300 kW	1300 kW	1300 kW
Moteur de traction :	4 x 325 kW	4 x 325 kW	4 x 325 kW	4 x 325 kW
Moteur Diesel :	2 x MAN 2 x 662 kW	-	2 x MAN 2 x 662 kW	2 x MAN 2 x 662 kW
Type moteur Diesel :	MAN D2842 LE 606	-	MAN D2842 LE 606	MAN D2842 LE 606
Masse totale : (4 caisses)	133,3 (161,2 t)	124,9 t (152,8 t)	134,9 t (163,2 t)	134,9 t (163,2 t)
Longueur totale :	57,4 m (72,8 m)	57,4 m (72,8 m)	57,4 m (72,8 m)	57,4 m (72,8 m)
Largeur caisse :	2,950 m	2,950 m	2,950 m	2,950 m
Nombre de places assises : (4 caisses)	22A + 122 B (22A + 170 B)	22A + 122 B (22A + 170 B)	22A + 122 B (22A + 170 B)	22A + 122 B (22A + 170 B)





# Images des chemins de fer en Tanzanie



**PHOTO 92-60** Aujourd'hui, les chemins de fer tanzaniens sont exploités par le Tanzania Railways Corporation (TRC). Cette société a été constituée le 27 juillet 1977. Le 10 janvier 2009, un train de voyageurs arrive à Pugu, sur la ligne reliant Dar es Salaam (la capitale de la Tanzanie) à Kigoma (1254 km). Il est tracté par deux locomotives de la série 73 d'origine indienne. En tête, la 73-R-27, une machine modernisée (R). Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 92-61** La série 73 a été construite en 1976 à 41 exemplaires, par la Diesel Loco Yaranasi India. Ces locomotives sont équipées d'un moteur Diesel de 1380 CV et d'une transmission électrique, et peuvent circuler à 100 km/h. Le 11 janvier 2009, passage à Soga d'un train de voyageurs mené par la 73-14. Thierry NICOLAS.







**PHOTO 92-62** Le réseau tanzanien a une longueur totale de 2600 km. Il comprend deux lignes principales est-ouest au départ de Dar es Salaam, ville située au bord de l'océan indien. La première, venant de Tornga Awrsh (Tazara), à l'écartement de 1,067 m, permet une liaison vers l'Afrique du Sud via la Namibie; la seconde, vers Kigoma, à l'écartement métrique, comporte un embranchement vers le Kenya. Une troisième ligne principale nord-sud relie Korogwe à Morogoro, établie à l'écartement métrique. Le tout est complété par quelques antennes secondaires. Le 9 janvier 2009, un train de voyageurs, remorqué par la DE 1023, arrive à Mzenga. Cette série de Co'Co' a été construite en Allemagne par Krupp sous licence General Electric (moteur Diesel GE 12FDL7 de 2394 kW - 120 t - 103 km/h). Les voitures sont d'origine chinoise.  
Thierry NICOLAS.

**PHOTO 92-63** Deux locomotives de la série 73-R en tête d'un long train de voyageurs en provenance de Kigoma, sont photographiées dans les environs de Pugu. En 2007, la société indienne Rites Ltd a obtenu une concession de 25 ans pour assurer le trafic voyageurs et marchandises. La société a été rebaptisée Tanzania Railway Ltd (TRL). Yves STEENEBRUGGEN.







**PHOTO 92-64** Le 11 janvier 2009, départ de Dar es Salaam d'un train de marchandises remorqué par deux locomotives de la série 8800. Ces 1Co'Co'1 furent produites à 35 unités en 1972 et en 1979 par la MLW au Canada. Puissance : 1880 CV; masse totale : 103 t, vitesse maximale : 72 km/h. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 92-65** Thyssen Henschel a livré en 1979 une série de 24 B'B' à transmission hydraulique, formant la série 6400 (puissance 740 CV, masse totale 38,6 t, vitesse 72 km/h). Voici la 6405 au dépôt de Dar es Salaam le 10 janvier 2009. Thierry NICOLAS.







**PHOTO 92-66** Le 10 janvier 2009, arrivée à Makwanga d'un train de marchandises remorqué par le DE 1031. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 92-67** En gare de Yombo, la DFH1 014 de construction chinoise manoeuvre un train de marchandises. Depuis 1976, la Chine investit beaucoup sur le réseau tanzanien. Elle a notamment financé la construction du Tazara (Tanzania-Zambia Railway Authority), une ligne longue de 1860 km. Thierry NICOLAS.





# Fourgons 13.601 à 13.603 type 4010a

Après la Première Guerre mondiale, conformément aux dispositions du Traité de Versailles du 28 juin 1919, l'Etat Belge et les compagnies privées ont obtenu en compensation des pertes subies pendant les hostilités un grand nombre de véhicules très diversifiés. Parmi ceux-ci, il se trouvait beaucoup de wagons et de fourgons pour trains de marchandises.

Les fourgons pour trains de marchandises sont des véhicules souffrant beaucoup lors de la formation des rames. Comme chaque train nécessitait la présence d'un fourgon, leur nombre était très important.

Dans les années 1930, le manque de confort des fourgons, surtout des ex-allemands, soulevèrent des protestations émanant des chefs de trains. Ils se plaignaient en particulier des courants d'air et des entrées d'eau en cas de pluie.

Comme beaucoup de fourgons étaient usés, un grand nombre fut mis hors service. Les meilleurs d'entr'eux furent malgré tout révisés.

Vers 1938, la SNCB eut l'idée de construire un nouveau type de fourgons au départ de châssis récupérés sur les fourgons allemands du type 4020(1) de 7,20 m de longueur de caisse. Le nouveau fourgon a la particularité d'avoir une caisse centrale avec, à l'avant et à l'arrière, une plate-forme à hauserettes fixes. La caisse en bois a été assemblée par l'Atelier Central de Gentbrugge. La toiture bombée métallique a été construite par l'industrie privée. La caisse est équipée d'un périscope comme en auront plus tard les fourgons métalliques du type 4012b(1) pour trains de marchandises, qui seront livrés à la SNCB en 1948-1949. Les portes et bien d'autres accessoires sont des pièces de récupération provenant de la démolition d'anciennes voitures. C'est le cas, entr'autres, pour les aérateurs et les fenêtres qui proviennent de fourgons GCI. L'assemblage des véhicules a été réalisé par l'atelier des wagons de Schaerbeek.

Les deux premiers fourgons furent mis à l'essai le 30 juin 1939 à Merelbeke. Ils étaient classés dans le type 4010a et portaient les numéros 13.601 et 13.602 (construits sur les



*Le fourgon 4020(1) n°13.467 faisait partie des fourgons allemands de la série 13.000 à 13.700 hérités par la SNCB. C'est le châssis de ce type de véhicule qui sert pour la construction des nouveaux fourgons 13.601 à 13.603.*

*Photo Georges DESBARAX, collection Charles OCSINBERG.*

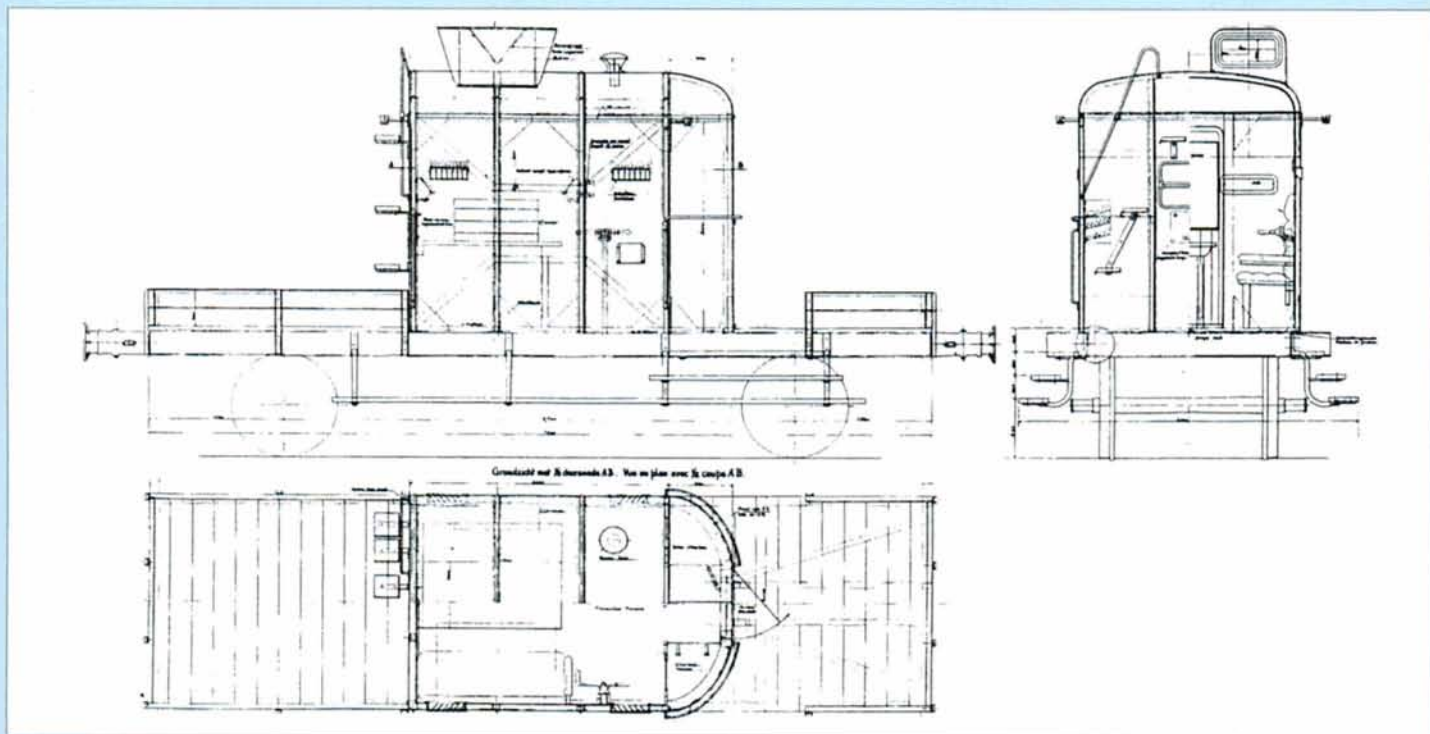
châssis des fourgons ex-allemands 13.045 et 13.201).

Le 3 juillet 1939, le fourgon 13.601 a été incorporé dans le train de marchandises 6166 Merelbeke - Ans. Le lendemain, il retourna vers Merelbeke dans le train 6165.

Le fourgon 13.602 effectua la même rotation les 5 et 6 juillet. Après le 14 juillet, les chefs-trains évaluèrent ces nouveaux véhicules et notèrent divers défauts auxquelles il faudrait remédier. La direction de la SNCB décida de rallonger la période des essais.

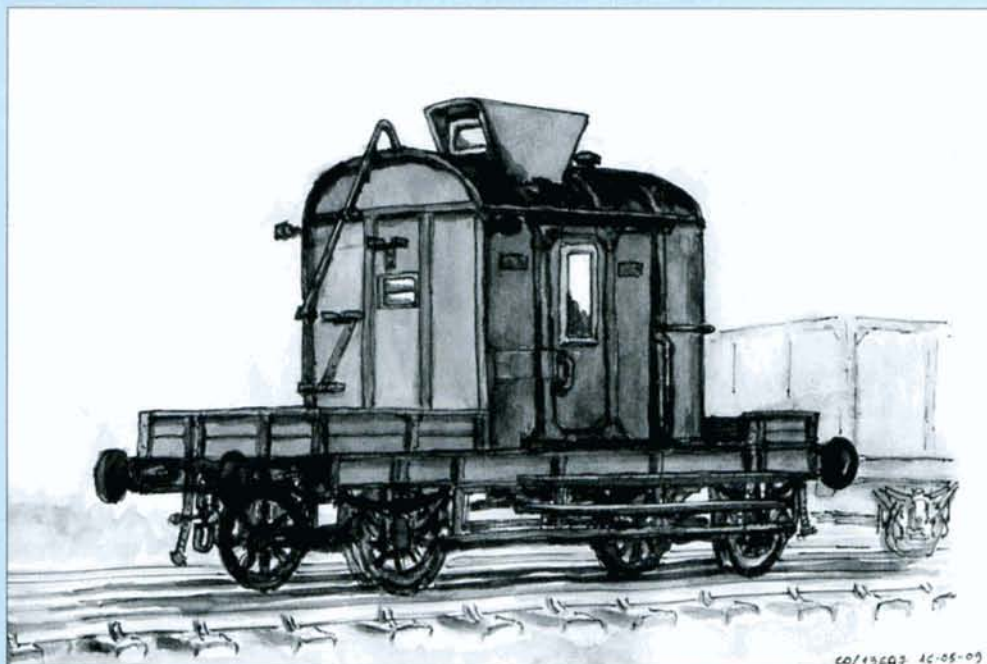
Après cette période d'essais, les fourgons furent réévalués et les défauts, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, rectifiés.

Un nouveau dessin fut réalisé pour la construction d'un troisième et quatrième fourgon, mais seul le troisième fut réalisé. Les portes roulantes sont remplacées par des portes pivotantes, tandis que les marche-pieds sont raccourcis. Le fourgon amélioré, numéroté 13.603 (ex-allemand 13.257), a été livré le 2 décembre 1939, et immédiatement envoyé à la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold, où il a été tenu à disposition de l'ingénieur en chef.



*Plan du nouveau fourgon amélioré type 4010a. Initialement, il était prévu de construire 123 fourgons qui auraient reçu les numéros 13.601 à 13.723. Collection Charles OCSINBERG.*





*Faute de disposer d'une photo, voici un croquis des fourgons 13.601 et 13.602. Il avait été prévu de construire les 13.603 et 13.604 avec des portes pivotantes provenant de voitures démolies. Toutefois, lorsque l'on regarde le nouveau plan publié à la page de gauche, on peut se demander où on aurait dû placer ces portes. Il est probable que le 13.603 n'avait plus de portes sur les parois latérales. Le 13.604, quant à lui, ne fut plus livré.*

*Charles OCSINBERG.*

Le 5 mai 1940, l'Allemagne attaque la Belgique et, après 18 jours de combat, le pays capitule et est occupé.

L'occupant utilise tous les fourgons à marchandises et voyageurs belges aussi bien dans les trains de marchandises, voyageurs et convois militaires. Ceux-ci ne reviennent souvent plus et restent abandonnés dans d'autres pays, ou sont détruits par fait de guerre.

Bien que l'effectif soit important, la SNCB commence bientôt à manquer de fourgons. Les 120 fourgons restant ex-allemands des 123 qui avaient déjà été mis hors service en vue d'être transformés en fourgons du nouveau type, sont même remis en route.

Nonante fourgons GCI dont le service voyageurs n'avait plus besoin, sont mutés au service marchandises, après remise en état et quelques petites adaptations, comme l'ajout d'un poêle à charbon. Ils deviennent les fourgons 12.501 à 12.590. Nous avons montré une photo d'un de ces fourgons incorporé dans un train de charbon dans le *EN LIGNES 91* page 61.

Pour poursuivre le programme de construction des nouveaux fourgons, il fut envisagé d'utiliser des châssis récupérés sur d'anciennes voitures en bois réformées.

La survenue de la guerre stoppa la construction des nouveaux fourgons. Leur assemblage prenait trop de temps alors que les ateliers avaient énormément de travail pour l'entretien et la réparation du matériel malmené. De plus, les coûts étaient trop élevés en cette période difficile.

Pendant la guerre, on retrouve les fourgons 13.601 et 13.602 dans le "livre rouge" (nom dû à la couleur de la couverture) instauré par l'occupant. Ce cahier reprend la liste des effectifs et des roulements des fourgons à marchandises et leur affectation par dépôt appartenant aux diverses gares. Dans le cahier du 10 novembre 1941, les deux fourgons sont toujours affectés à Merelbeke. Il n'y a pas de trace du fourgon

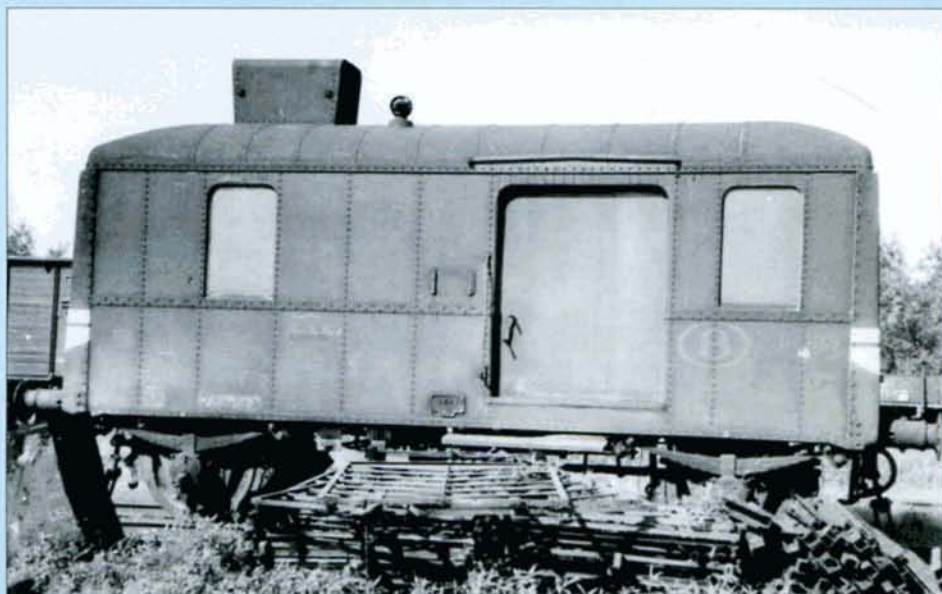
13.603, mais nous ne connaissons que deux "livres rouges", tous deux de 1941.

La certitude qu'ils ont tous trois bien passé les années de guerre n'existe pas. Toutefois, après la fin des hostilités, il semble que plusieurs trains comprenant un de ces fourgons auraient été vus à La Louvière-Gare industrielle.

Aucune photo de ces fourgons n'a pu être retrouvée à ce jour. C'est la raison pour laquelle nous publions un croquis de ce type de fourgon. Quelqu'un reconnaîtra-t-il ce drôle de véhicule ou possède-t-il peut-être une photo trouvée sur une brocante ?

Le projet de nouveaux fourgons semble avoir fait sa réapparition en 1948-1949 avec la construction par l'industrie privée des nouveaux fourgons métalliques du type 4012b (1) (plus tard 4012B1) 16.000 à 16.499. Remarquez la ressemblance de la caisse des fourgons métalliques avec celle des 13.601 à 13.603; ainsi que le périscope presque identique.

*Charles OCSINBERG.*



*Le fourgon 16.333 faisait partie des fourgons métalliques du type 4012b(1) et numérotés 16.000 à 16.499, construits de 1948 à 1949. Collection Charles OCSINBERG.*



## La folle escapade de la 29.106

Contrairement aux 80 type 29 construites aux USA et expédiées toutes montées, les 220 locomotives produites au Canada furent expédiées partiellement démontées et en caisses.

Ainsi, après son débarquement au port d'Antwerpen, la 29.106 (MLW 74603) fut assemblée à l'atelier d'Antwerpen-Dam et, après essais, rejoignit le dépôt de Ronet le 31 mai 1946. Elle y resta jusqu'en mars 1953 pour être ensuite affectée à Hasselt où elle termina sa carrière. Sa mise hors écritures eut lieu le 5 octobre 1964. Tout comme ses 56 soeurs affectées à Ronet en 1946, elle fut engagée principalement vers Liège, Arlon, Bruxelles, Charleroi, Tienen (ligne 142) et Dinant - Givet.

Notre locomotive avait une ligne de préférence. Il s'agissait de celle vers Dinant et Givet longeant La Meuse et ses magnifiques paysages. Mais c'est en travaillant qu'il fallait parcourir cette superbe ligne touristique, et ce n'est pas lorsqu'elle était en tête d'une rame de marchandises (parfois en double traction soit avec une de ses soeurs, soit avec une amie du type 26 de Bertrix) ou d'un train de voyageurs assuré par une rame composée d'une kyrielle de voitures du type GCI qu'elle pouvait contempler à son aise cette belle nature. Il aurait fallu qu'elle puisse s'arrêter là où elle le voulait mais, malheureusement conduite au doigt et à l'oeil par son machiniste, elle était obligée de s'arrêter aux 13 gares et points d'arrêts se trouvant entre Namur et Dinant.

### Un projet d'escapade

Notre locomotive se demandait comment elle allait pou-

voir réaliser son rêve. Elle échafauda des projets dont l'un retint son attention.

### La réalisation du projet

Le moment propice se situa le mardi 9 mars 1948 vers 20h00, et nous est écrit comme ceci dans le journal "La Meuse" du jeudi 11 mars :

*"Mardi 9 mars vers 20 heures, le personnel de la gare et du bureau de poste de Namur 1 qui l'avoisine était en état d'alerte. En effet, la locomotive 29.106, garée dans la remise de Ronet et en ordre de marche, venait de se mettre en mouvement suite à un changement de pression fortuit qui avait débloqué ses freins. Elle s'engagea sur les voies à quelques 40 km par heure en se dirigeant vers Namur. Le service du dispatch de Ronet qui s'est rendu compte de ce qui se passait, avisa aussitôt la station de Namur qui prit sans tarder les dispositions qu'imposait la situation. Le personnel de la poste fut prié de quitter ses bureaux; en effet, la décision avait été prise de la diriger sur une voie en cul-de-sac parallèle au bâtiment de la poste. La locomotive dirigée sur cette voie démolit le heurtoir puis arriva dans le hall d'accès au quai pour finalement s'encastrer dans le bureau de timbrage. Une partie du premier étage s'effondra sur elle et ses deux roues porteuses avant écrasèrent le plafond des caves d'ascenseurs servant à acheminer les sacs de courrier vers le bureau de distribution, qui fit également les frais de cet accident pas banal.*

Dès le mercredi 10 au matin, une équipe d'ouvriers de la SNCB était déjà au travail pour dégager la capricieuse lo-

comotive. Travail délicat, car un éboulement menaçait à tout instant de se produire. Aussi, un étaçonnage solide fut nécessaire en raison de la fragilité des murs lézardés. C'est vers 20h que la locomotive fut retirée de son insolite position".

C'est ainsi que se terminait, voilà 61 ans, d'une façon assez brutale, une belle balade dans la vallée mosane imaginée par une locomotive à vapeur venue d'outre-atlantique avec ses 299 soeurs pour aider au redressement de la SNCB, après quatre années d'occupation allemande.

**Michel HERBIET.**

Article paru dans la revue du Club de Rail Miniature Mosan "Ferro Flash Namur" n° 126 de mars 2004.



La 29.106 encastrée dans les dépendances du bureau des postes de Namur 1, le 10 mars 1948. Collection Etienne LABAR.





## Les plus beaux sites de Belgique

**HATRIVAL**

Un site remarquable est situé à la BK 145 de la ligne du Luxembourg. L'accès à ce perchoir est très difficile, à mi-chemin entre l'ancienne gare de Hatrival et la gare de Libramont, soit +/- 5 km, et ce uniquement par des sentiers dans la forêt.

**PHOTO 92-68** ↑ Le 24 avril 2009, pour la dernière fois, le train de grumes à destination de la papeterie d'Harnoncourt (Virton) est tracté entre Kinkempois et Stockem par deux 55, les 5539 + 5532. Michel HANSSSENS.

**PHOTO 92-69** ↓ En milieu d'après-midi, le soleil se trouve de l'autre côté des voies. En août 2007, l'EC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich passe à hauteur de la BK 145. Serge MARTIN.







115

## REBECQ

La section Tubize - Rognon (- Braine-le-Comte) de la ligne 115 fut mise en service par l'Etat Belge en deux étapes : Tubize - Clabecq le 1er juillet 1872, Quenast - Rognon le 15 novembre 1879. La gare de Rognon était située à mi-chemin entre Quenast et Rognon. Le trafic voyageurs fut suspendu le 1er octobre 1961 déjà, entraînant simultanément la suppression de la section Quenast - Rognon et son démontage vers 1965. La gare de Rebecq disposait d'une cour et d'un halle à marchandises. Le document du haut date de 1907. A droite, une locomotive assure la desserte marchandises, le fourgon de queue est visible sur la voie principale, à gauche. Le document du bas, daté de 1910, montre la gare côté rue. Aujourd'hui, la gare existe toujours, isolée au milieu du trafic routier; elle sert de bureau d'accueil aux trains du RRR, dont les voies de départ se situent de l'autre côté du passage à niveau. Une voiture M2 devrait bientôt y être déposée pour servir de restaurant. Collection PFT; photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aujourd'hui



Aujourd'hui



# Hier





# Nées en Belgique

## BOSNIE

### Loco n° 1

Baume & Merpent a fourni vers 1952 cinq locomotives Diesel standard de 41 t à des industries yougoslaves, via la Mission Commerciale Yougoslave à Bruxelles. Ces machines à quatre essieux moteurs (Bo'Bo') à transmission électrique, étaient basées sur le type *General Electric* 44 tonnes. Elles étaient équipées de deux moteurs Diesel *Caterpillar* de 200 CV chacun (puissance totale disponible : 300 CV).



Ci-dessus ↑ : une de ces machines est toujours en activité au charbonnage "Boris Hidric" à Lukavac en Bosnie, où elle a été livrée.  
Tomas MEYER-EPPLER, 22 mai 2002.

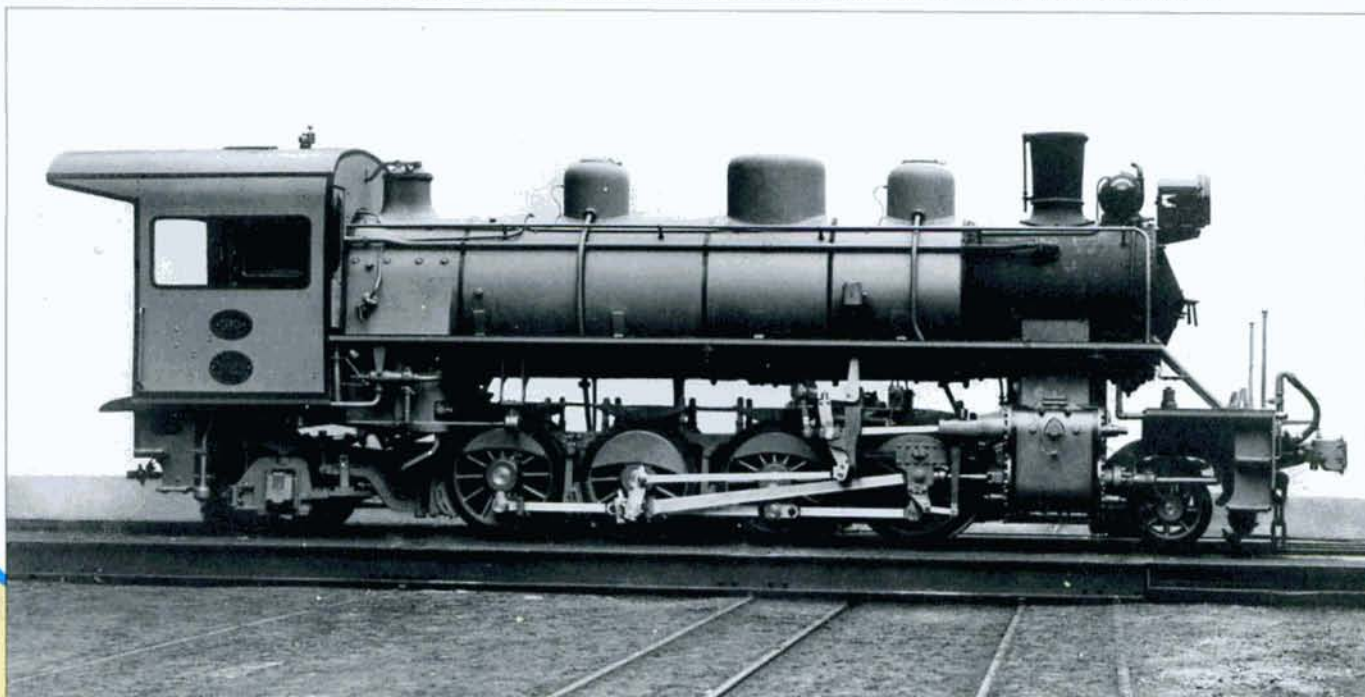
Ci-contre → : une vue devant les usines Baume & Merpent où l'on voit les cinq locomotives de 41 t commandées par la Yougoslavie. La machine de la photo du haut est visible au premier plan.  
Photo Baume & Merpent, collection PFT.



## CONGO : 1-4-1 série 100

Le 5 décembre 1924, *Cockerill* et *La Meuse* reçurent chacun une commande pour la fourniture de 6 *Mikado* 1-4-1 au *Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga* (BCK). Ces locomotives à surchauffe, timbrées à 15 kg/cm<sup>2</sup>, étaient numérotées 101 à 112. Elles pesaient, sans leur tender, 66,5 t à vide et 72,6 t en ordre de marche. Leurs roues motrices avaient un diamètre de 1,100 m. Des machines identiques furent construites en 1929 par *Tubize* (BCK 113 à 114), *FUF* à Haine-Saint-Pierre (BCK 116 à 118) et *St-Léonard*.

Ce document montre la 103 photographiée à sa sortie d'usine chez *Cockerill*. Photo *Cockerill*, collection PFT.





# il y a 70 ans ...



Après la mise en service de l'autorail prototype 606.01 construit par Baume & Merpent en 1936, la SNCB commanda aux Forges et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre (FUF) une série de 6 autorails semblables, livrés entre les mois d'août et décembre 1939, et numérotés 608.01 à 06. Ces autorails étaient équipés d'un moteur Diesel SEM 8 cylindres en ligne de 220 kW et d'une transmission mécanique SLM Winterthur. Seul le premier bogie était moteur (configuration des essieux : B' 2'). A l'origine, ils étaient affectés au dépôt de Brugge. Après la Seconde Guerre mondiale, les 608 furent utilisés à Bruxelles-Midi. En juillet 1961, ils déménagèrent à la remise de Walcourt. Après la fermeture de ce dépôt en décembre 1963, les 6 autorails furent mutés à l'atelier de Monceau où ils terminèrent leur carrière en 1966 et 1967. Le 608.05 est préservé par le Patrimoine Historique de B-Holding. Voici une vue du 608.04, alors en livrée crème et bleu, prise à sa sortie de construction aux FUF à Haine-Saint-Pierre. Photo FUF, collection PFT.

**PHOTO BD-9201** Le 5 juillet 1959, à Saint-Job sur la ligne 26 Halle - Vilvoorde, un train de marchandises remorqué par la 101.020 (future 2920), a percuté des wagons qui dérivèrent consécutivement à un tamponnement. Le train de relevage de Schaerbeek a été envoyé sur place et opère avec la grue à vapeur de 68 t. L'autorail ES 102 (préservé aujourd'hui par le PFT sur la ligne 128) assurera la réparation des caténaires. Saint-Job, 6 juillet 1959. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



# il y a 50 ans ...



**il y a 50 ans...**



*Le 17 juillet 1959, le train royal fut mis en marche entre Bruxelles-Aéroport et Bruxelles-Central. Cette vue a été prise lors de son passage en gare de Zaventem. Les trois voitures royales sont encadrées par les 204.004 et 204.008.*

*Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©..*

**PHOTO 92-70** *En prélude à l'électrification de la ligne 94 Halle - Tournai, la SNCB décida de construire un nouveau tracé entre Marcq et Ath. Cette section sinueuse de 16,2 km comprenait en effet pas moins de 31 passages à niveau. Le nouveau tracé fut choisi en fonction des projets qui existaient pour l'établissement de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bruxelles. Longue de 15,2 km, elle fut mise en service le 29 septembre 1985. La LGV 1 sera posée quelques années plus tard en parallèle entre "le Coucou" et Silly. Cette vue prise il y a 25 ans, le 20 août 1985, montre les travaux de pose de la voie dans les environs de Silly. Pierre HERBIET.*

**il y a 25 ans...**





