

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 93 - OCTOBRE 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

Nous voici déjà à la fin de la saison touristique, que l'on peut qualifier de bonne sur la ligne touristique Ciney - Purnode exploitée par le PFT sous le nom commercial de « Chemin de fer du Bocq ». Les trois week-ends « vapeur » ont connu un beau succès de fréquentation, au point qu'un renfort avec l'autorail 4333 a été nécessaire le 15 août ! Quant aux voyages en groupe, ils ont attiré une foule de touristes d'un jour. Les journées du Patrimoine, organisées en collaboration avec la SNCB, ont elles aussi apporté leur lot de curieux venus découvrir la collection de matériel, enrichie de la 2201.

Mais déjà se prépare la saison 2010, où quelques nouveautés devraient entraîner un nouvel afflux d'amateurs, de touristes et de curieux. En attendant, pour vos aider à passer les longues soirées d'hiver, n'hésitez pas à acquérir nos nouvelles publications ; vous pouvez aussi participer aux activités organisées sur nos différents sites de la ligne du Bocq, de Saint-Ghislain et de Schaerbeek.



La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives

Encore une nouvelle publication !

Ce livre écrit par André DAGANT est le fruit de plus de 30 ans de travail et de recherche. Au format A4, il est composé de 6 chapitres :

I. Avant-propos.

II. **Historique du réseau** : reprend l'histoire de la genèse du réseau Nord (français) et du Nord-Belge, dont la famille Rothschild tient un rôle capital.

III. **La Traction - Généralités** : traite des abréviations utilisées, de l'organisation de la traction, de la structure du Nord-Belge, décrit le classement, la numérotation des locomotives, la couleur du matériel de traction, le nom des locomotives, etc.

IV. **Période de la traction** : décrit les grandes périodes de la traction avec, de 1854 à 1871 l'influence de Jules Petiet; de 1872 à 1899, un changement de tendance suite à la disparition de Petiet; de 1900 à 1914 : l'ingénieur du Bousquet va donner un coup de fouet pour relancer les performances du parc de traction; de 1914 à 1918, le Nord-Belge se trouve en première ligne dans la tourmente; de 1919 à 1927 : retour des locomotives évacuées en France et arrivée des machines *Armistice*; de 1927 à 1931 : dernier renouveau du matériel, suivi de la grande crise économique; 10 mai 1940 : reprise administrative du Nord-Belge par la SNCB.

V. **Les locomotives** : ce chapitre, le plus important, décrit en détails toutes les séries de locomotives ayant circulé au Nord-Belge.

VI. **Listes et tables** : comprend les caractéristiques et la numérotation du parc de traction.

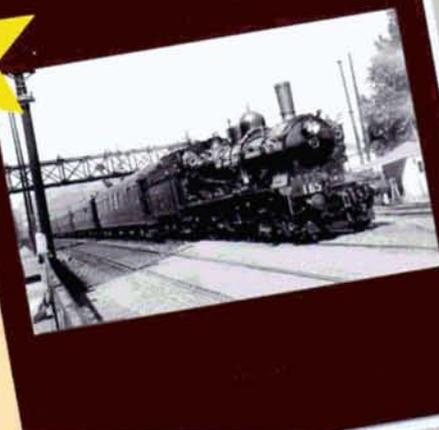
Format A4 - 356 pages - 400 photos et plans - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.

Texte français - Prix : €59 + frais d'envoi kp5 (voir PFT-Boutique) - Communication "Nord Belge"

La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives

André Dagant

€59



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.

Lors de l'expédition de nos 202.020 et 1603 vers Luxembourg pour participer au 175ème anniversaire du rail en mai 2009, les plaques de construction AFB des deux machines ont été volées lors de leur escale à Athus par un pseudo amateur. Nous mettons en garde tout amateur qui recevrait une proposition de vente, d'autant plus que ces plaques étaient des copies, et de nous avertir.

Rectification

EN LIGNES 92 page 10, dans le tableau, rubrique démolition, il faut supprimer la **2511** (démolie à Salzinnes, 08-08).

EN LIGNES 92 page 10 dans le tableau il y a 7392 : RF 05-09, il faut **7380**; idem page 15 dans la colonne de gauche.

Le 11 octobre 2009, "Petit Train des Ardennes" organise la 15e Bourse Internationale de Modèles Réduits : trains, autos, soldats, etc, en la salle "Union Mosane" rue d'Esneux à 4171 POULSEUR, de 09.00 à 14.00. Renseignements : ☎ : +32.(0)4/369.24.74 ou +32.(0)472/34.77.72.

PFT-agenda

- **Tous les dimanches jusqu'au 25 octobre** : circulations sur la ligne 128, **29 novembre** : train de la Saint-Nicolas; horaires et infos dans l'encart central ou sur www.cfbcq.be
- **25 octobre** : train d'adieu aux locomotives de la série 16.
- **5 décembre** : bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au musée du fail de Saint-Ghislain.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 4 octobre 2009 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 57e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** ☎ et FAX : +32.(0)4/368.50.16 en soirée.



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Corentin CAUWELIER, Thierry COCHIN, Roger CRIKELAIRE, Henk DE JONGHE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Philippe DIEU, Luc GIBENS, Philippe et Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Tim HAESVOETS, Michel HANSSSENS, Philippe HOMBROECKX, Peter HONIG, Marc HUYBENS, Paul JACOPS, Lars LAENEN, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Bruno, MALFAIT, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Hans PAULUS, Steve ROD, Christian RUQUOY, Leo SCHRUERS, Michel SIMAR, Ghislain SMOUT, la SNCB, Yves STEENEBRUGEN, Mario STEFANI, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, Luc THYLE, Nico VANDEBUERI, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, VOITH.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - Belgique
 GSM : +32.(0)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

PHOTO 93-01 La 5183 et la 5941 photographiées à Neerpelt durant le voyage inaugural de la 5183, le 27 juin 2009. PFT / Tommy MAEREMANS.

sommaire



16

La fin des 73 chez B-Cargo



26

Réforme des voitures-lits



30

Des M1 et K1 en Angleterre



44

Les G2000 de Voosloh

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

8 Actualité belge

8 statistiques

8 locomotives

16 la fin des 73 chez B-Cargo

22 ferrailage

25 voitures - wagons

26 réforme des voitures-lits

30 des M1 et K1 sur le NVR

32 divers

36 les travaux RER

38 radiations

40 sociétés privées

44 Les G2000 de Vossloh

50 Actualité étrangère

50 Les trains-autos EETC

52 Slovénie

53 Telex

54 Suisse - Australie

56 Autriche

58 Images de Lituanie

62 Hier - aujourd'hui

63 Les plus beaux sites

64 Il y à ...

66 Les wagons Lkklmmps

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 93-02 Pour son premier voyage, la 5183 a remorqué un train de minerais, ici à Overpelt en double avec la 5941. PFT / Dave HABRAKEN.

PHOTO 93-03 Une locomotive du type Euro4000 de Vossloh appartenant à Angel Trains a été testée en Belgique au mois d'août. Atelier de Schaerbeek, 25 août 2009. Pierre HERBIET.





MATERIEL

Voitures M1

A Schaerbeek, la voiture M1 AB 43.045 a subi un décrassage de ses soubassements et de ses bogies. La rénovation de son aménagement intérieur s'était achevée par le remontage des batteries, des luminaires et la réparation du système de portes coulissantes qui a donné bien du fil à retordre. Elle est entièrement terminée et a rejoint Saint-Ghislain pour les Journées du Patrimoine, où elle passera l'hiver en attente de la restauration de la deuxième M1.

En échange, la M1 B 42.097 a été transférée à Schaerbeek pour achever la restauration entamée à Saint-Ghislain. Elle subira le même traitement que sa sœur, au terme duquel les deux M1 seront présentées en même temps à l'organisme officiel *Belgorail* en vue de leur agrément sur le réseau belge pour que vous puissiez les admirer, entre-autres, lors de circulations sur la ligne 128. Il nous restera à ce moment encore une M1 à restaurer, la voiture pilote BDX 49.108.

Voitures K

La voiture K1 21.127 doit, à son tour, subir un contrôle approfondi de ses organes de roulement. Pour ce faire, elle va être levée durant le mois d'octobre à Schaerbeek. Ses bogies seront démontés et ses essieux seront remplacés par d'autres récemment révisés. Nous avons en fait investi dans un jeu de 4 essieux supplémentaires qui nous permettent de procéder à des permutations plutôt que de devoir patienter tout le temps que dure le transport des essieux et leur révision complète en atelier central.

5149

Les travaux de rénovation des nez sont dans la phase de masticage, prélude à la première couche de peinture primer qui sera très prochainement appliquée.

202.020 - 1603

Nous avons également procédé à la permutation des bogies entre nos deux « gros nez ». La 1603 disposant de bons essieux mais d'une génératrice principale (GP) avariée, et la 202.020 étant en état de marche mais pourvue d'essieux périmés, nous avons opté pour rendre une machine entièrement opérationnelle. Suite à ce double levage, la 202.020 est maintenant en parfait état de marche et la 1603 garée

à Saint-Ghislain en attente d'une GP et de 6 essieux révisés.

4506

Le 4506 avait, à de multiples reprises, présenté des signes de surchauffe moteur. Dans un premier temps, nous avons envisagé le remplacement de l'un des deux groupes Diesel. En fait, après inspection des groupes de refroidissement, il s'est avéré que les radiateurs étaient fort encrassés et qu'un nettoyage en profondeur était indispensable. Ce qui a été fait et devrait rendre à l'engin une nouvelle jeunesse.

4602

A Saint-Ghislain, l'autorail 4602 a retrouvé une magnifique robe jaune et rouge après sa restauration extérieure; quelques menus travaux de finition lui permettront d'affronter la saison 2010 sur la ligne du Bocq, en remplacement du 4605 qui bénéficiera à son tour d'une cure de jouvence bien nécessaire après 20 ans de bon service au PFT !

Comme vous le voyez, le travail ne manque pas. Vous désirez participer à l'entretien ou la restauration du matériel ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

PHOTO 93-04 Le 17 juillet, la P8 a tracté un train spécial affrété pour fêter le départ à la retraite d'un ingénieur de l'Atelier Central de Mechelen. Baptisé "Staf Honee-Expres", et composé de deux voitures K, de la voiture-buffet I2 et de la voiture de service I2 pour la P8, il relia Mechelen à Spontin via Leuven et Ottignies. La 5183 était accouplée en queue de la rame comme véhicule. PFT / Laurent JOSEPH.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

Les opérations continuent sur la ligne du Bocq, que ce soit l'exploitation ou les travaux d'infrastructure.

Au niveau de l'exploitation, les réservations pour groupes sont en augmentation malgré qu'elles soient plus tardives qu'en 2008. La réussite de la saison dépendra donc de la fréquentation avec le public individuel. Pour l'instant, nous sommes confiants et, pour 2010, nous envisageons même d'augmenter les journées de circulations les samedis de juillet et août. Toutefois, vu les contraintes administratives imposées par le Groupe SNCB et le ministère de la Mobilité et des Transports pour l'accès en gare de Ciney, ces circulations du samedi, si elles sont adoptées, seront vraisemblablement amorcées au départ de Braibant. Cette dernière solution permettra d'honorer la demande et l'augmentation de fréquentation et ainsi continuer à développer le *Chemin de Fer du Bocq*, avec la contrainte d'un accès limité en gare de Ciney. Il est bien évident que porter le départ du train à Braibant est loin d'être intéressant dans la mesure où nous devrons nous priver des 20-30% de visiteurs qui viennent avec les trains SNCB à Ciney ! Néanmoins, à défaut d'un assouplissement de la réglementation actuelle, *Infra-bel* a marqué son accord de principe pour que le PFT puisse utiliser des terrains latéraux de la gare de Ciney afin d'y créer une "gare privée". La mise en œuvre de cette gare latérale qui sera facilement accessible depuis les quais SNCB, permettra la circulation des trains historiques sur une voie "réservée" et donc sans les actuelles contraintes administratives. Ce projet ne pourra malheureusement pas voir le jour tant que les travaux de modernisation des voies et des caténaires ne soient terminés, à l'horizon 2016 !

Au niveau de l'infrastructure, les bénévoles ont très bien travaillé puisqu'il ne subsiste plus aucun ralentissement sur la ligne. Le travelage a été renforcé entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, les courbes les plus serrées ont été remises à écartement et retirefonnées, et le passage à niveau de Spontin-Sources a été validé par le ministère en catégorie 3 (feux lumineux automatiques). En juillet, dans la tranchée de Sovet, un petit pont inférieur qui montrait de fortes traces de corrosions a même été remplacé par des bénévoles entre deux week-ends de circulation !

Pour ce dernier, le chantier a débuté le dimanche 5 juillet, après le passage du dernier autorail vers Spontin. L'équipe a démonté la voie au dessus du pont et installé la signalisation de protection du chantier. Le lendemain, la structure métallique était enlevée, les culées nettoyées et préparées pour recevoir la dalle en béton préfabriquée en usine. Le mardi, une petite équipe de volontaires s'est rendue aux établissements *Ronveaux* de Ciney où avait été construite la structure en béton afin de préparer la chape d'étanchéité. Le mercredi, une puissante grue rail-route a été louée afin de soulever et mettre en place le pont sur ses culées. Aussitôt mis en place, les bénévoles ont construit la chape d'étanchéité et placé le système de drainage. Le jeudi, la voie a été reposée et ballastée. Vendredi, les pistes ont été reconstruites et le chantier nettoyé. Après les derniers contrôles d'usage, le premier train "commercial" a franchi le nouveau pont dès le dimanche suivant. Un grand coup de chapeau aux volontaires qui ont préparé, coordonné et réalisé cette belle opération. Grâce à eux, le budget de ces travaux est resté tout à fait acceptable pour l'association.

Dans les cartons, pour 2010, sont encore prévus l'installation des premiers signaux mécaniques à Spontin, la construction d'une

Installation du système de drainage du nouveau pont. Tous les matériaux, outils et bénévoles ont été acheminés sur le chantier par le rail bien évidemment ! PFT.



Après le démontage de la voie et l'enlèvement de la structure métallique déficiente après 105 ans de bons et loyaux services, les culées sont nettoyées et préparées pour recevoir la dalle en béton. PFT.

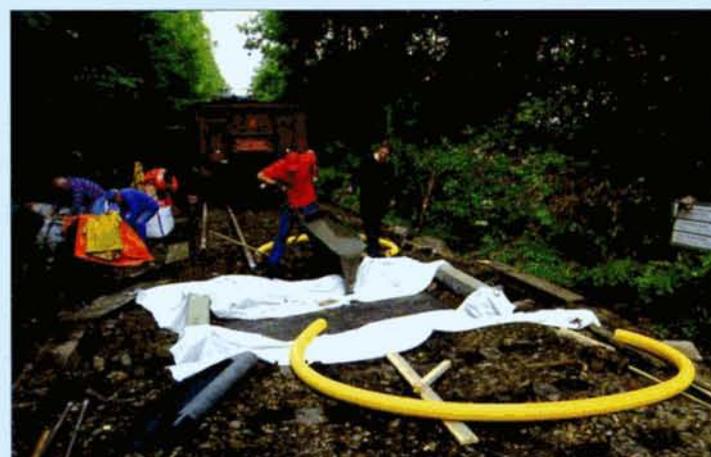


La grue rail-route met la nouvelle structure en béton en place sur les culées. Les bénévoles assistent cette délicate opération. PFT.

voie de garage à Dorinne-Durnal et le prolongement de la ligne vers Evrehailles-Bauché !

Le développement exponentiel des activités du *Chemin de Fer du Bocq* nécessitera assez vite un apport supplémentaire de bénévoles. C'est pourquoi nous "recrutons" tout azimut, que ce soit pour les tâches liées à l'exploitation (circulations, vente, accueil), à l'administration ou aux travaux d'infrastructure (entretien de la voie, peinture, maçonnerie, fauchage/élagage, etc.). Laissez-nous un message sur info@cfbocq.be ou au +32.(0)477/989.123.

Plus d'infos sur les sites www.cfbocq.be et www.pftsp.be





MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

Les journées du Patrimoine ont rencontré un vif succès, grâce notamment aux parcours en train vapeur vers Tertre l'après-midi et vers Jurbise le matin. Dans cette dernière gare, des animateurs locaux avaient organisé une exposition sur la gare et son quartier et, pendant que les voyageurs venus de Saint-Ghislain la visitaient, les Jurbisois pouvaient se rendre à Brugelette en train vapeur. Un double succès donc...

La participation de la SNCB, avec trois voitures, une locomotive, de nombreuses maquettes et une exposition, a certainement généré un intérêt supplémentaire pour les curieux; enfin, l'exposition sur la ligne 98a réalisée par l'équipe d'Eric Cornu était également présentée.

Les nombreux invités à l'inauguration

ont pu prendre conscience du travail accompli par les bénévoles du PFT, soutenus par les milliers de lecteurs de nos revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN*.

Gageons maintenant que l'intérêt manifesté se traduira dans les faits par une aide un peu plus perceptible...

La prochaine manifestation aura lieu le samedi 5 décembre, pour la devenue traditionnelle bourse d'échange d'hiver.

N'oubliez pas que, pour l'occasion, les abonnés en règle profitent de 10% de réduction sur leurs achats !

Au niveau du bâtiment, les châssis de la grande salle de l'étage ont été repeints, de même que les murs qui ne l'avaient pas encore été. Le comptoir du bar, trop petit, a été agrandi et un coin « rétro » est en cours d'aménagement avec des banquettes de voitures M1 excédentaires.

Quant à la boutique PFT, elle a ouvert ses portes pour les Journées du Patrimoine; il est enfin permis, à demeure, d'exposer quelques objets et les productions littéraires et autres du PFT.

Vous désirez participer aux activités du musée du rail ? Contactez Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93.

VOYAGES

samedi 27 juin

voyage inaugural de la 5183

Le samedi 27 juin fut un grand jour pour l'équipe de restauration de la 5183... Elle avait en effet mis sur pied un voyage original et varié, avec la mise en ligne d'une rame de minerais - vide -, d'un train de voyageurs et de ... trois autobus !

Les engins de traction - la 5166 de B-Holding, la 5941 et, bien sûr la 5183 - se sont succédé en tête des deux trains, tantôt en simple, tantôt en double traction.

L'itinéraire emprunté était essentiellement sans caténaire, puisque ce sont les lignes limbourgeoises (Mol - Neerpelt, Mol - Hasselt et Lommel - Maatheid) qui ont servi de décor aux circulations. A plusieurs endroits photos, Dave Habraken avait installé des voitures, un tracteur ou encore des camions militaires historiques.

Une telle organisation ne se passe toutefois pas sans accroc : un service à voie unique, un train de pèlerins et une avarie à la 5941 et à la 5183 ont causé au total un retard de deux heures, sans compter l'incident survenu à un des bus, l'obligeant à déclarer forfait !

Malgré une météo annoncée peu favorable, le soleil s'est montré très généreux au-dessus du Limbourg. Cette longue journée a ravi les 200 amateurs présents.

PHOTO 93-05 Les deux 51 posent à côté de la cabine II de Neerpelt. Les deux cabines de Neerpelt sont les deux dernières du réseau équipées d'un bâti Saxby. PFT.





PHOTO 93-06 A Herentals, la 5166 ayant amené la rame de minerais en provenance d'Antwerpen-Noord est rejointe par la 5183. PFT.

PHOTO 93-07 Certains amateurs présents au voyage de la 5183 ne voulaient pas croire que des 51 avaient remorqué des trains de minerais en double traction en livrée verte. La preuve en image avec cette photo du train 39701 Gent-Sifferdok - Monceau qui était tracté par deux 51 du dépôt de Monceau. Le 5 juillet 1983, il passe à Rognon sur la défunte section Enghien - Braine-le-Comte de la ligne 123, remorqué par les 5105 et 5170. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PRISES EN LOCATION

2841 : 05-09 FNND, ATC E186 233
2842 : 05-09 FNND, ATC E186 234
2843 : 07-09 FNND, ATC E186 235

RADIATION

7353 : 27-07-09 FKR
7356 : 27-07-09 FKR
7367 : 27-07-09 FKR
7368 : 27-07-09 FKR

SORTIES DE RÉVISION

370 : 29-06-09 RI
396 : 18-06-09 RI
406 : 10-07-09 RI
441 : 30-06-09 RI
542 : 22-06-09 RI
543 : 10-06-09 RI
545 : 16-07-09 RI
550 : 06-07-09 RI

613 : 24-06-09 RI
620 : 30-06-09 RI
638 : 07-07-09 RI
836 : 02-07-09 RI

MUTATIONS

4191, 4193 : FKR → FHS 14-06-09
7713, 7714 : FNND → FKR 27-07-09
7745 à 7747 : GCR → NK 27-07-09
7749 : GCR → NK 27-07-09
7798 à 7800 : FNND → FKR 27-07-09
7813, 7814 : FKR → FNND 27-07-09
7818, 7820, 7821 : FKR → GCR 27-07-09
7860 à 7863 : FNND → FKR 27-07-09
8262 : GCR → FNND 27-07-09 (1)
8263 : GCR → FSR 14-06-09
8264, 8265 : FNND → FSR 14-06-09
8269 : NK → FNND 27-07-09 (1)
8270 : FNND → FSR 14-06-09

MISE EN PARC

7376, 7377, 7381, 7384, 7386,
7388, 7390, 7392 : 14-06-09 GCR

7402, 7403, 7406, 7408 : 14-06-09
FNND
7705, 7706, 7717, 7718, 7733,
7782, 7805, 7807, 7815, 7817,
7818, 7823, 7846, 7870 : 01-07-09
FNND
8215, 8216, 8228, 8237, 8259 :
27-07-09 NK
8266 : 27-07-09 FNND
8269 : 14-06-09 NK

DÉMOLITION

1502 : 09-09 Courcelles
1802 : 09-09 Courcelles
1804 : 09-09 Courcelles

ABRÉVIATIONS

ATC : Angel Trains Cargo
FAZ : Atelier Central Salzinnes
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FM : Atelier Central Mechelen
FNND : Antwerpen-Noord
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : grande révision
LC : révision confort
LT : révision technique1
M CR : modernisation City Rail
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
(1) mutée et placée en parc

Locomotives

série 16

● Depuis la mise en réserve des 16 le 24 avril, la 1604 est réapparue le 25 mai avec les trains P7402 et 8002 Oostende - Schaerbeek et retour; et le 27 mai avec les P7003 et 8005 Oostende - Schaerbeek et retour. Depuis lors, toutes les 16 sont restées au repos. Toutefois, au moment de boucler ce numéro, la 1605 a été mise en ligne à plusieurs reprises à la fin du mois d'août, en tête de trains P Oostende - Schaerbeek, vraisemblable-

ment pour la maintenir en bon état de marche.

série 18

● La mise au point des nouvelles locomotives de la série 18 est plus délicate que prévu. Alors que la SNCB espérait engager les premières machines déjà au mois de juin, on parle maintenant du mois de décembre. L'écolage des conducteurs est ainsi reporté, parfois même d'un an, pour certains dépôts ! Il semblerait que trois problèmes principaux affectent leur mise au point :

- les harmoniques de traction. La 1805 a procédé à de nouveaux tests de compatibilité du 23 au 28 août sur le site du Bois du Coucou;
 - la marche en réversibilité dont la mise au point est laborieuse;
 - et de nombreux soucis d'informatique. Des conflits entre les différents organes apparaissent et sont difficiles à résoudre. Souvent, lorsqu'un conflit est réglé, un ou plusieurs nouveaux apparaissent.
- Deux locomotives, souvent les 1802 et 1860, sont testées pratiquement tous les

PHOTO 93-08 Du 8 au 10 juillet, les 1802 et 1860 ont été testées sur la ligne 42, entre Trois-Ponts et Gouvry. Passage du train en gare de Vielsalm en direction de Gouvry. Michel HANSENS.



jours en ligne. De son côté, *Siemens* effectue des essais sur le circuit de Wildenrath (D).

En attendant, plusieurs 18 sont arrivées à l'atelier de Kinkempois.

Il semblerait que la SNCB refuse de payer les 18 à *Siemens* tant qu'elles ne fonctionnent pas convenablement. Le patron de *Siemens* aurait même fait des pressions pour être payé, mais la SNCB tient bon, ce d'autant plus que le service est de toute manière assuré par les autres séries de locomotives.

PHOTO 93-09 → *Durant trois nuits, un train d'essai encadré par les 1802 et 1860 a effectué des navettes entre Bruxelles-Midi et Leuven. Notre photo montre le train prêt au départ à Bruxelles-Midi, le 30 juin. Wim DE RIDDER.*



La construction des 18 avance à un rythme soutenu. Le 2 août, Siemens a transféré les 1822 et 1818 de l'usine de München vers son centre d'essai de Wildenrath. Elles étaient incorporées en queue d'un train de locomotives remorquées par les 189 926 et 930 de MRCE-Displok. Trois autres machines neuves étaient également transférées : les 189 456, 189 101 et 189 106. Passage à Köln West. Hans PAULUS.

PHOTO 93-10 *Le 25 mai, la 1604 attend le départ à Schaerbeek en tête du P8002 à destination d'Oostende. Seules les 1604 et 1605 sont maintenues en état de marche. Pierre HERBIET.*

PHOTO 93-11 *Le 27 mai, la 1604 est apparue une dernière fois en ligne. Le matin, elle remorqua le P7003, ici à son arrivée au faisceau de garage de Schaerbeek. Pierre HERBIET.*



série 13

● Depuis le 7 septembre, le roulement marchandises B8 assuré par les 13 et 3000 CFL a perdu trois journées, passant de 30 à 27 jours. Par contre, le graphique voyageurs A8 a gagné 3 services, passant de 17 à 20 journées. Comme nouveauté, citons que le service assuré par une automotrice type 96 sur la ligne 42 jusqu'à Gouvy est repris dans le travail des 13 (voir journée A870). Les rames assurant les journées A859 (voitures I11) et A866 (voitures M6) sont composées de deux sections, entre lesquelles est intercalée la locomotive (voir photo ci-contre).



Le 14 juillet, passage à Maastricht Randwijck de l'IC-O 435 Maastricht - Bruxelles-Midi. La 1336 est intercalée entre les deux sections du train. A gauche passe l'automotrice Veolia GTW 501 assurant un service entre Maastricht Randwijck et Kerkrade. Michel de ESCH.

LOCOMOTIVES SRIE 13 : ROULEMENT VOYAGEURS A8

A851 à 857 : tous les IC-A FSD ↔ REP	A869 : P7009 FSD - FSR et P8402 FBM - GWK
A858 : P7002 FSD - FBM, puis navettes avec des IC O FBM ↔ XNMT, puis P8008 FBM - FSD	A870 : P7486 FVY - FNO, retour de la rame vide à FVY, à vide FVY - LSLF, P4017 LSLF - FVY
A859 : IC 477 FVY - FBM, IC-O FBM ↔ XNMT, IC 489 FBM - FVY.	A871 : P7003 FSD - FSR, à vide FLV, P8005 FLV - FSD, P6855 FSD - FBN, ER6855 FBN - FSD
A860 et 861 : IC-O FBM ↔ XNMT	A872 : P7400 GWK - FBM, P8400 FBM - GWK
A862 : IC-J 2129 XLLUX - FBM et 2116 FBM - XLLUX	Abréviations : FBM : Bruxelles-Midi, FBN : Bruxelles-Nord, FLV : Leuven, FN : Antwerpen-Centraal, FNO : Trois-Ponts, FSD : Oostende, FSR : Schaerbeek, FVY : Gouvy, GWK : Welkenraedt, LL : Arlon, LSLF : Liers, NDKMP : Noorderkempen, REP : Eupen, XLLUX : Luxembourg, XNMT : Maastricht
A863 : IC-J 2128 XLLUX et 2115 FBM - LL	
A864 : IC-J 2127 LL - FBM, 2108 FBM - XLLUX, 2135 XLLUX - FBM, 2117 FBM - LL	
A865 : P7006 FSD - FSR et P8003 FSR - FSD	
A866 : tous les IC FN ↔ NDKMP	
A867 : réserve à Berchem	
A868 : P7402 GWK - FBM et P8002 FSR - FSD	

PHOTO 93-12 Depuis le 14 juin 2009, le train de pétrole 47753/49744 Feluy - Luxembourg-Triage et retour, n'est plus remorqué par deux 23 mais bien par un couplage de 13 ou 3000 CFL circulant via l'"Athus-Meuse". Le 3 août, le 49744 Luxembourg Triage - Feluy vient de passer le quai de Couillet (ligne 130 entre Châtelet et Charleroi) avec, en tête, les 3016 CFL et 1327. Laurent JOSEPH.



Benelux

Depuis le 7 septembre 2009, les TRAXX de HSA (Hispeed Alliance) n'assurent plus les trains *Benelux*. La majorité de ces trains est, depuis cette date, assurée par des 28 de la SNCB, les 11 conservant seulement quatre allers-retours avec les IC-B 9201, 9205, 9232, 9236, 9237, 9241, 9268 et 9276. En effet, à cette date, *NS Hispeed* a mis en exploitation la section Rotterdam - Amsterdam de la nouvelle ligne à grande vitesse HSL-Zuid Antwerpen - Amsterdam. Toutes les heures, un train relie Rotterdam à Amsterdam, assuré par les TRAXX de HSA.

De ce fait, le roulement des 11 ne comporte plus que trois jours, dont un de réserve.

Tous les autres trains sont assurés par les 28 (2801 à 2803 et 2837 à 2843), tournant dans le roulement A4. Ce graphique comportait auparavant 1 seule journée durant laquelle la locomotive assurait plusieurs rotations entre Zeebrugge et le port d'Antwerpen. Le nouveau roulement comporte désormais 8 journées, exclusivement pour la remorque des *Benelux* entre Bruxelles-Midi et Amsterdam.

La prochaine étape sera l'introduction des rames à grande vitesse FYRA durant la seconde moitié de 2010. FYRA est le nom officiel donné par *NS-Hispeed* aux nouvelles rames à grande vitesse qui, auparavant, étaient appelées V250 ou encore *Albatros*. La première rame a été présentée à Amsterdam le 7 juillet.

Quel avenir pour les 11?

À partir du nouvel horaire du 13 décembre 2009, les 11 seront réutilisées pour remorquer des trains P, dont voici le projet actuel du roulement, lequel comprendra 7 journées :

A901 7968 FZT - FBM, 8969 FBM - FZT
A902 7013 FGSP - FSR, 8013 FSR - FGSP
A903 7907 FDN - FSR, 8907 FSR - FDN
A904 7909 LK - FSR, 8902 FSR - FDN
A905 RE7095 FSR - FDR, 7095 FDR - FSR
A906 7022 FGSP - MTB, 8012 FSR - FGSP
A907 7903 FDN - FSR, 8904 FSR - FDN

Abréviations : FBM = Bruxelles-Midi, FDN = Oude-naarde, FGSP : Gent-St-P., FSR = Schaerbeek, FZT = Zottegem, LK = Kortrijk, MTB = Etterbeek.



Le 7 juillet 2009, *NS Hispeed*, la *SNCB* et *AnsaldoBreda* ont présenté à la presse la première rame *FYRA* chez *NedTrain* à Amsterdam-Watergraafsmeer. Cette rame est arrivée aux Pays-Bas le 28 avril. *FYRA* signifie 4 en suédois, en rapport avec les quatre grandes villes qui seront desservies : Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen et Bruxelles. Peter HONIG.



En vue de remplacer les 11 sur les *Benelux* à partir du 9 septembre, 5 *TRAXX* (2833 + 2838 + 2834 + 2840 + 2832) ont été transférées d'Antwerpen-Noord à Forest-Voitures le 5 septembre. Passage à Sint-Katelijne-Waver. Paul JACOBS.

Quelques jours plus tard, le 16 juillet, elle effectua des parcours d'essai pour mesurer la pression lors de son passage à 160 km/h. Notre photo montre la rame approchant du lieu de mesure à Deurne, sur la ligne Eindhoven - Venlo. Cette rame prototype porte le numéro 4806. Chacune des 8 voitures porte un numéro allant de 4806-001 à 008 (voir photo en médaillon). Durant toute la période d'essai et de mise au point, la rame reste la propriété d'*AnsaldoBreda*. À la terminaison du programme d'essais, elle retournera chez le constructeur en Italie pour y recevoir son aménagement intérieur, qu'elle ne possède actuellement pas. Peter HONIG.



série 27

● Depuis le 9 septembre, un aller-retour Liers/Dinant - Bruxelles-Midi (IC-M) est assurée par une double rame de voitures M6 + 27 à attelage automatique, avec accouplement et découplage à Namur. Il s'agit des deux relations suivantes, circulant du lundi au vendredi :

- 2427/2527 : LSL/NDT - FNR - FBM

- 2416/2516 : FBM - FNR - LSL/NDT

Abréviations : FBM = Bruxelles-Midi, FNR = Namur, LSL = Liers, NDT = Dinant

↓ Le 18 mai, le train 48571 (Terneuzen - Böhlen) est remorqué, vu sa charge, par trois 77/78 (7778 + 7851 + 7771) jusqu'à Osnabrück. Passage à Nispen sur la section frontalière Essen - Roosendaal. Cette relation est aujourd'hui assurée par une 28 (du lundi au vendredi : 48571 Gent-Zeehaven 16.31 - Osnabrück 01.29). Michel de ESCH.

série 77 ATB

● Depuis le 14 juin, le roulement GP des 77 ATB a chuté de 14 à seulement 4 journées, consécutivement à l'engagement des 28 vers les Pays-Bas. En conséquence, depuis le 27 juillet 2009, les 7776 à 7790 ne sont plus engagées vers les Pays-Bas et l'Allemagne; seules les 7771 à 7775 sont encore utilisées dans ce graphique. Nous publions ci-après le roulement complet. Tous les trains sont assurés en unité multiple, si bien que le roulement ne possède réellement que 2 jours.

GN01 + 02 : 48556 U ②③④⑤⑥ XDMOE 02.14 - LNC 09.18/11.09 - RPET 12.08
 48586 U ① LNC 11.09 - RPET 12.08
 48555 U ②③④⑤ RPET 14.51 - XNVL 20.47/22.06 - XDMOE 01.14
 48585 U ⑥ RPET 13.47 - XNMT 17.19/22.23 - XDMOE 01.14
 48585 U ⑦ XNVL 14.09 - XDMOE 16.49
 48586 U ⑧ XDMOE 18.03 - LNC 00.41

GN03 + 04 : 41613 U ②③④⑤ XNKFH 04.30 - BERDR 06.30
 41612 U ①②③④⑤ BERDR 13.40 - XNZLW 15.35
 51612 U ①②③④⑤ XNZLW 17.07 - XNKFH 18.08
 47603 U ①②③④⑤ XNKFH 20.09 - FIZG 22.05
 41613 U ⑥ XNKFH 04.30 - BERDR 06.30

Abréviations : BERDR = Antwerpen-Berendrecht; FIZ = Muizen; LNC = Monceau; RPET = raccordement Les Petons (Yves Gomezée); U = en unité multiple; XDMOE = Moers; XNKFH = Kijfhoek; XNMT = Maastricht; XNVL = Venlo; XNZLW = Lage Zwaluwe.



↓ Depuis le 14 juin 2009, la traction des trains Volvo Almhult - Gent-Sifferdok est assurée entre Bad Bentheim et Gent-Zeehaven par les TRAXX de B-Cargo. Ces services étaient auparavant tractés par des locomotives de la série 77 ATB. Le 23 juin 2009, passage à Geldermalsen du train Volvo 46259 (circule le mardi : Bad Bentheim 13.48 - Gent-Zeehaven 20.19). En tête de la rame se trouve un wagon transportant des conteneurs Kinnarps qui circulent régulièrement incorporés dans les trains Volvo. Michel de ESCH.



série 26

● A partir du 4 octobre, un nouveau graphique B6 a été créé pour les 26 assurant les IR-I Louvain-la-Neuve - Binche à l'aide de voitures du type M6 encadrées de deux 26 fonctionnant en unité multiple (voir *EL 92* p. 12). Le roulement comporte deux journées B631 et B632 (un jour pour chacune des machines) :

RE3906 : Châtelet 02.00 - LVRS 03.00/05.40 - Binche 06.00 (rame vide)

3906 : Binche 06.20 - Louvain-la-Neuve 08.19

3930 : Louvain-la-Neuve 08.41 - Binche 10.40

3913 : Binche 13.20 - Louvain-la-Neuve 15.19

3937 : Louvain-la-Neuve 15.41 - Binche 17.40

ER3937 : LBH 18.00 - LVRS 18.20/19.00 - Châtelet 20.00 (rame vide)

● Le roulement marchandises A6 comprend 24 journées, soit 5 de plus qu'il y a un an, pratiquement toutes assurées en unité multiple. Tout comme pour les 23, la SNCB envisage de réformer la série entière pour décembre 2010. Nous donnons ci-après la liste des trains circulant de jour.

34740 ②③④⑤⑥ UM Genk-Goederen 07.51 - Châtelet 11.00

34741 ①②④ UM Genk-Goederen 15.13 - Châtelet 18.014

37231 ⑤ UM Châtelet 11.40 - Antwerpen-Noord 14.08

37440 ②③④⑤⑥ UM Châtelet 11.53 - Genk-Goederen 14.49

37911 ② UM Leuven 14.41 - Gent-Zeehaven 16.11

37941 ① UM Clabecq 17.14 - Gent-Zeehaven 19.10

39440 ②③④ UM Gent-Zeehaven 09.51 - Genk-Goederen 12.18

39741 ①②③④⑤⑥ UM Gent-Zeehaven 13.32 - Clabecq 16.00

39750 ④ UM Zeebrugge 11.41 - Kortrijk-Vorming 12.40

40324 ⑥ UM Châtelet 14.14 - Ronet 14.40

47757 ①②③④⑤ UM Feluy-Zoning 13.15 - Monceau 14.27

48582 ②④ UM Kinkempois 16.10 - Monceau 19.10

49744 ③ UM Monceau 17.40 - Feluy-Zoning 19.10

52701 ②③④⑤⑥ UM Antwerpen-Noord 06.42 - Monceau 09.05

52780 ⑥ UM Antwerpen-Schijnpoort 14.00 - Ronet 15.55

54701 ③④⑤⑥ UM Kinkempois 10.20 - Monceau 12.20

59400 ③ Saint-Ghislain 06.28 - Kinkempois 09.15

62304 ①②③④⑤ UM Antwerpen-Noord 09.15 - Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 10.05

62305 ①②③④⑤ UM Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 10.50 - Antwerpen-Noord 11.39

62306 ①②③④⑤ UM Antwerpen-Noord 15.22 - Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 16.29

62309 ① UM Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 17.30 - Antwerpen-Noord 18.20

62308 ①③ UM Antwerpen-Noord 16.30 - Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 17.25

69404 ③④⑤⑥ UM Merelbeke 10.25 - Zeebrugge 12.41

77701 ①②③④⑤ UM Ronet 15.35 - Monceau 16.19

79410 ① Zeebrugge 08.21 - Ramskapelle 09.35

79413 ① Ramskapelle 16.50 - Zeebrugge 18.08

série 23

● La SNCB voudrait réformer toutes les 23 pour décembre 2010, lorsque les nouvelles locomotives de la série 18 seront massivement mises en service. Le roulement marchandises A3 compte officiellement toujours 10 journées, dont voici les trains circulant de jour :

32714 ② FNDN 12.50 - FEQ 16.08

32715 ③ FRST 13.00 - FEQ 15.42

34730 ④ MKM 07.30 - LFLZ 11.00

37911 U ②⑤ LJ 09.53 - FLV 11.55

39440 U ① FGZH 09.51 - FKGG 11.18

39711 ⑤ FGZH 08.49 - LL 12.50

48644 U ⑥ LJ 18.00 - NK 19.09

54701 ① LNC 06.33 - NK 08.35

54900 ② FGZH 06.29 - NK 09.12

57902 ⑥ LNC 09.20 - FGZH 11.25

79413 ④ BRAM 16.51 - LZR 18.05

Abréviations : BRAM : Ramskapelle, FEO : Ronet, FEQ : Clabecq, FGZH : Gent-Zeehaven, FKGG : Genk-Goederen, FNDN : Antwerpen-Noord, FRST : Aarschot, LFLZ : Feluy-Zoning, LJ : Jemelle, LL : Arlon, LNC : Monceau, MKM : Stockem, NK : Kinkempois, U : unité multiple.

Le roulement voyageurs B3 gagne un service, passant de 21 à 22 journées, les 21 premières restant inchangées (voir *EL 90* p. 11). Le nouveau service (B392) concerne le transfert d'une rame vide entre Forest-Voitures (départ 00.06) et Liège (arrivée 01.27). La machine se rend à vide de Liège à Forest-Voitures en fin de soirée.

↓ **Cette saison encore, les 23 furent appelées à remorquer plusieurs spéciaux, notamment des trains scolaires. Le 23 juin, les 2328 et 2306 ont assuré la traction d'un train composé intégralement de voitures-couchettes du type I6 entre Liège et Blankenberge. Passage du train à Marke (ligne 75 entre Mouscron et Kortrijk).** Bruno MALFAIT.



série 62

● Toutes les locomotives utilisées par *Infrabel* arrivent à leur limite de révision. Faute de locomotives neuves, il a été décidé de réviser cette année encore une 62/63 à l'Atelier Central de Salzinnes. Il est ensuite prévu de réviser 10 locomotives en 2010, 10 en 2011 et 15 en 2012, toutes de la série 62/63, afin de prolonger leur vie de 15 ans.

série 82

● A l'instar des 73, le déclin des 82 se poursuit à grande vitesse. Seul Schaerbeek utilise encore de manière intensive des 82. A Antwerpen-Noord, seule la 8250 tourne encore pour assurer les manoeuvres à l'atelier. A Charleroi-Sud, les 8262 et 8263, qui étaient arrivées le 14 décembre 2008, n'y sont pas restées longtemps puisqu'elles furent rapidement mutées à Schaerbeek. Enfin, les 82 de Kinkempois sont toutes garées; l'utilisation d'une d'elles est devenue exceptionnelle. La dernière utilisation régulière d'une 82 de Kinkempois fut celle assurant le service de manoeuvre à Jemelle, remplacée depuis la fin du mois de juillet par une 77/78. La libération de nouvelles 77/78 permettra de garer les dernières machines de Schaerbeek, peut-être déjà en décembre. Certaines 82 (une vingtaine) pourraient être cédées à *Infrabel* où elles remplaceraient d'autres machines, dont toutes les 73.

PHOTO 93-80 → Les 5167 et 5174 acquises par la société de travaux de voie Ventura et repeintes dans une magnifique décoration bleue, ont quitté la Belgique le 5 août à destination de l'Italie. Les voici en escale à la gare-frontière de Modane, le 10 août 2009. Pierre HERBIET.

↓ Le 6 août 2009, passage à Lobbes du train 44808 Monceau - Somain dans lequel étaient incorporées, derrière la 36027, les 5167 et 5174. Corentin CAUWELIER.



Les 5172 et 5178 acquises par Rail & Traction en 2004, pour le compte des cimenteries Holcim d'Obourg (5172 - voir page 40) et de la société italienne Esposito en Sicile (5178), ont été transférées à Raeren le 24 juin, par la 7764. Passage à Pepinster. Pierre HERBIET.





Les travaux de peinture et de modification se poursuivent sur la 5538 à l'atelier de Kinkempois. Rappelons que cette locomotive reprendra du service pour la société Congo-Océan au Congo-Brazzaville (voir EN LIGNE 90 page 15). La locomotive sera équipée d'un attelage automatique, lequel est visible sur le sol devant la machine. Les bandes de couleurs ont été réalisées à l'aide de papier adhésifs et reprend les trois teintes du drapeau national. La 5538 devrait être renumérotée 1001. Elle sera suivie par deux autres locomotives, les 5508 et 5537. Kinkempois, 29 juillet. Georgy LEJEUNE.

A la suite de l'incendie qui a endommagé la cabine de signalisation d'Herentals, les trains de marchandises en provenance d'Antwerpen à destination de la ligne 19 Mol - Neerpelt ont été déviés du 5 au 7 août via les lignes 16, 35 et 15 (Lier - Aarschot - Hasselt - Mol). Le trafic entre Lier et Herentals a été fortement réduit entre le 5 et 10 août. Entre Herentals et Mol, aucun train n'a circulé. Notre photo montre le train 45671 Budel - Lillo détourné, immortalisé entre Balen et Leopoldsburg. En tête, les 7725 et 7848. Peter VAN GESTEL.

série 57 (G2000)

● Le roulement des G2000 SNCB et ECR a été réduit de 8 à 6 jours. Il ne subsiste plus que la relation Tessenderlo ↔ Bully-Grenay et deux rotations Antwerpen-Angola ↔ Dijon-Perrigny. Voici la liste complète des trains assurés. Les jours de circulation concernent ceux du départ du train, l'arrivée à destination pouvant être le lendemain.

- 42846 ①-⑤ LTD 08.15 - LKV 11.00/13.00 - XFBG 15.20
- 42848 ①-⑤ XFBG 19.20 - LKV 21.10
- 42849 ①-⑤ LKV 03.30 - LTD 06.10
- 43100 ②④ ANGOL 19.42 - XFDPY 08.00
- 43100 ⑦ LKV 14.12 - XFLDV 14.30/16.00 - XFDPY 08.00
- 43100 ⑥ ANGOL 13.22 - LKV 15.58
- 43105 ②⑥ XFDPY 22.40 - ANGOL 14.20
- 43112 ②③⑤ ANGOL 18.54 - XFDLV 23.00/01.15 - XFDPY 15.30
- 43112 ⑥ ANGOL 13.32 - LKV 15.54
- 43112 ⑦ LK 13.31 - XFLDV 14.30/15.31 - XFDPY 23.31
- 43115 ②④ XFDPY 18.40 - ANGOL 04.10
- 43115 ⑦ XFDPY 16.00 - XFLDV 00.52/07.30 - LKV 08.13/19.40 - ANGOL 22.16
- 43801 ⑤ XFLDV 18.35 - FNDN 22.18
- 43806 ⑥ FNDN 02.10 - XFLDV 05.58

Abréviations : ANGOL : Antwerpen-Angola, FNDN : Antwerpen-Noord, LKV : Kortrijk-Vorming, LTD : Tessenderlo, XFBG : Bully-Grenay, XFDPY : Dijon-Perrigny, XFLDV : Lille-Délivrance.



LA FIN DES 73 CHEZ B-CARGO



PHOTO-THEME 93 Le 19 juin 2009, la 7376 assurait pour la dernière fois la desserte de la société Dupuis à Ollignies (ligne 87 Lessines - Ollignies), fabricant des traverses en béton. Christian AUCQUIERE.

Le vendredi 3 juillet 2009, pour la dernière fois, une 73 a assuré un service commercial. Il s'agissait de la 7392, engagée au départ de Ath vers Lessines et la desserte du zoning industriel de Ghislenghien. Le dépôt de conducteurs de Ath est le dernier à avoir été initié aux machines de la série 77/78. Depuis le lundi 5 juillet, c'est donc une 77/78 qui est engagée sur ce service.

Désormais, il ne subsiste plus que 8 locomotives utilisées pour les besoins d'Infrabel, les :

- 7338, 7354 et 7355 à Schaerbeek

(manoeuvres à l'Atelier Central de l'Infrastructure);

- 7352 et 7359 à Charleroi-Sud (la 7352 est utilisée par le service ES de Mons);

- 7350 et 7351 à Kinkempois (garées à Angleur);

- et la 7340 à Stockem (sert de chasse-neige, souvent garée à Libramont).



L'origine de la série remonte au tout début des années soixante, lorsque la SNCB décida de commander massivement des nouvelles locomotives de manoeuvres dans le but de supprimer définitivement les dernières locomotives à vapeur, principalement les types 53 et 81.

Les 73 furent produites en trois sous-séries, de 1965 à 1977 :

- 7301 à 7335 : 1962-1966;

- 7336 à 7375 : 1973-1974;

- 7376 à 7395 : 1976-1977.

PHOTO-THEME 93

L'utilisation des 73 à Schaerbeek n'aura été que de courte durée, de 2006 à 2008. Le 5 octobre 2007, la 7395 assurait un service de manoeuvres à Forest-Voitures. Cette locomotive est aujourd'hui utilisée par la société néerlandaise Rail Feeding sous le numéro RF 104.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Toutes furent construites par *La Brugeoise et Nivelles* à Nivelles, à l'exception des 7326 à 7335 assemblées par les *Ateliers Belges Réunis* à Familleureux. Les 35 premières étaient alors numérotées dans le type 273 (273.001 à 273.035).

Les 73 étaient équipées d'un moteur Diesel *Cockerill* type TH695SA de 550 kW (7301-7335) ou 6T240CO de 530 kW (7336-7395).

L'amortissement des 73 débuta en 2003 par les machines de la première tranche (7301 à 7335). Celles-ci étaient équipées du moteur *Cockerill* T695SA à 6 cylindres. Les pièces de rechange furent progressivement supprimées à partir du début des années nonante, ce qui posa rapidement des problèmes. C'est ainsi que les 7317 et 7320, dont le moteur était gravement avarié, reçurent un nouveau moteur *Cockerill* 6T240CO (les locomotives de la série 60 étaient équipées du même moteur mais avec 8 cylindres), respectivement en décembre 1993 et en novembre 1995.

Toutes les machines seront ainsi réformées entre le 1er mars 2003 et le 12 décembre 2004. Pour plus de détails concernant la carrière des 73 de la première tranche, nous vous renvoyons au *EN LIGNES* 67 pages 12 à 23.



PHOTO-THEME 93 Le 28 septembre 2007, la 7366 assure le train de service entre Mons et l'Atelier Central de Cuesmes. Le train est composé de l'unique voiture M2 encore en service à la SNCB. Serge MARTIN.

PHOTO-THEME 93 Le 21 septembre 2007, les 73 étaient encore bien présentes à Châtelet. Les 7363 et 7365 assurent les manoeuvres au triage. A l'extrême gauche, on aperçoit un lot de 22 garées. Serge MARTIN.





PHOTO-THEME 93 Le 5 octobre 2006, la 7381 transfère une rame de ballast vide entre Clabecq et Quenast, ici photographiée dans la courbe de Ripain. Pierre HERBIET.

L'amortissement des machines des 2e et 3e tranches débuta avec la 7342, mise hors service le 1er mai 2004. Au 31 décembre 2004, les 74 locomotives restantes étaient réparties entre les dépôts de Charleroi-Sud (20, dont 1 en parc), Antwerpen-Noord (17), Merelbeke (11, toutes en parc), Hasselt (6, dont 2 en parc), et Stockem (3, dont 2 en parc).

Les machines en parc l'étaient depuis le 31 décembre 2004, en vue d'un transfert ultérieur pour la Direction Infrastructure. Il s'agissait des 7350 à 7356, 7359, 7360, 7367 et 7368 à Merelbeke; 7338 et 7341 à Stockem; 7370 à 7375 à Hasselt; et la 7343 à Charleroi-Sud.

Le 20 février 2005, sept 73 sont cédées à *Infrabel*, en remplacement de locotracs-

teurs de la série 91 :

- 7350, 7351 (entretien Kinkempois);
- 7352, 7359 (entretien Charleroi-Sud);
- 7354, 7355, 7360 (entretien Schaerbeek).

Le 1er août 2005, la 7369 de Charleroi-Sud est mise hors exploitation suivie, le 4 septembre 2005 par les 7339, 7344, 7345, 7347 et 7348, également de Charleroi-Sud.

Le 26 mars 2006, un grand remaniement est réalisé. L'effectif est ramené à 43 engins. Sept machines sont mutées à Schaerbeek. C'est la première fois que le dépôt de Schaerbeek utilise des 73. La 7340 est mutée à *Infrabel* (chasse-neige à Stockem). A ce moment, l'effectif était partagé entre les dépôts de :

- Charleroi-Sud (20, dont 1 en parc);
- Schaerbeek (7); les 7360, 7380 et 7393 mutées à Schaerbeek ont directement été garées;
- Hasselt (8, dont 2 en parc);
- Merelbeke (4, toutes en parc);
- Antwerpen-Noord (2, toutes en parc);
- Stockem (2, toutes en parc).

PHOTO-THEME 93

Les 73 ont assuré longtemps les manœuvres à Clabecq, avant d'être remplacées fin 2007 par des 77/78. Le 16 avril 2007, la 7382 (aujourd'hui Rail Feeding 101) côtoyait le haut-fourneau n°6 des Forges de Clabecq. Serge MARTIN.





PHOTO-THEME 93 *Le 28 juin 2006, la 7366 manoeuvre trois wagons chargés de brames à Clabecq. Pierre HERBIET.*

PHOTO-THEME 93 *Le 19 janvier 2009, la 7386 remorque une rame pour le transport de traverses en béton entre Lessines et Ollignies (ancienne ligne 87 Lessines - Bassilly). Pierre HERBIET.*



Le 3 juillet 2006, un nouveau remaniement est opéré. Les 7343, 7357, 7360, 7370, 7375, 7380, 7383, 7385 et 7393 sont radiées, réduisant l'effectif à 22 engins : 14 à Charleroi-Sud et 8 à Schaerbeek.

De mois en mois, des locomotives sont mises hors service. Depuis la fin de 2008, Schaerbeek perd ses dernières 73, tandis que celles de Charleroi-Sud ne sont plus engagées qu'au départ de Mons et de Ath.

Au 1er avril 2009, il n'y avait plus que 8 locomotives disponibles, toutes de la 3e tranche, tandis que 19 autres, toutes de 2e tranche, étaient placées en parc. Après l'initiation des conducteurs de Mons et de Ath aux 77/78, les 73 cesseront finalement toute prestation le 3 juillet dernier. L'ultime sortie été assurée ce jour-là par la 7392, engagée sur le service vers Lessines et la desserte du zoning de Ghislenghien.

Bien que placées en parc, il est peu probable de revoir un jour des 73 remises en activité (à l'exclusion de celles utilisées par Infrabel, lesquelles ne survivraient toutefois pas au-delà de décembre 2009). La diminution des services et la crise éco-



PHOTO-THEME 93 Désormais, il ne reste plus que quelques 73 utilisées par Infrabel. Ici, la 7351 à la base Infrabel d'Angleur, le 24 juin 2009. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 93 La dernière utilisation des 73 était le service de Ath, pour desservir Lessines, gare au départ de laquelle la locomotive assurait outre les manoeuvres sur place, la desserte du zoning industriel de Ghislenghien et celle, facultative, de Ollignies. Le 14 septembre 2007, la 7365 passe à Lanquesaint, en tête d'une rame d'autos vide retournant vers Lessines. Serge MARTIN.



nomique ont fortement réduit les besoins en locomotives de manoeuvres.

Au début du mois d'août, la 7337 a été temporairement remise en service afin de remplacer un locotracteur de la série 91 en panne, utilisé pour les manoeuvres à l'atelier de Charleroi-Sud. Il s'agit certainement de la dernière utilisation d'une 73 à la SNCB.

Après les 73, la SNCB envisage de réformer toutes les 82 subsistantes pour la fin de l'année ou de muter certaines à *Infrabel*. Celles-ci sont encore utilisées à Schaerbeek (16 dont 3 en parc), tandis que celles de Kinkempois (14 unités) et d'Antwerpen-Noord (8 unités) sont toutes placées en parc.

A ce jour, 10 locomotives de la série 73 ont retrouvé un repreneur :

- la 7304 au CFV3V;
- la 7309 auprès du réseau touristique Luxembourgeois "Train 1900" au Fond-de-Gras;
- et les 7380, 7382, 7383, 7387, 7390, 7391, 7394 et 7395 acquises par la société néerlandaise *Rotterdam Feeding* (voir pages 50-51).



PHOTO 93-13 Le 25 mars 2009, la 7355 utilisée par *Infrabel* à l'Atelier Central de l'Infrastructure à Schaerbeek, manoeuvre un train de longs rails soudés.
Simon DERIDDER.

Huit 73 ont à ce jour été acquises par la société néerlandaise *Rail Feeding*. Le 28 juillet, les RF 106 (ex. SNCB 7387) et RF 102 (ex. SNCB 7380) assurent en unité multiple le transfert d'un train de conteneurs-citernes vers le terminal P&O de l'Europoort pour le compte de *Veolia*. Michel de ESCH.





Ferrailage...

Une à une, les anciennes "gloires" de la SNCB terminent leur épopée. Ainsi, les 1502, 1802 et 1804 ont été acheminées le 19 juillet de Kinkempois au chantier de ferrailage Keyser à Courcelles. Aucune pitié donc pour ces anciennes stars...

PHOTO 93-14 ↑ - PHOTO 93-15 → Arrivée du convoi à Courcelles. La rame, remorquée par les 5532 + 5528 de TUC-Rail, est composée, dans l'ordre, des 1804, 1802, un wagon tombeau, 1502, la grue Juliette II de Kinkempois (ex. Ronet), deux anciens wagons pour le transports de ciment, et le train de secours de Kinkempois. Pierre HERBIET.

PHOTO 93-16 ↓ Au chantier de démolition d'Aubange, le trépas des 2244 et 2233 vient de commencer... Pierre HERBIET, 4 juin 2009.





↑ PHOTO 93-17

← PHOTO 93-18

↓ PHOTO 93-19

Les trois malheureuses polycourant sont poussées par les deux 55 dans le chantier de démolition. Dans les prochains jours, il n'en restera que de la ferraille...

Pierre HERBIET, 19 juillet 2009.



PHOTO 93-83

Les 20 nouvelles locomotives PRIMA II (voir EN LIGNES 86 page 44 et 92 page 44) commandées par les Chemins de fer marocains sont actuellement en cours de livraison. Leur transfert entre l'usine Belfort d'Alstom et le Maroc s'effectue par rail jusqu'au port d'Antwerpen, ensuite par bateau vers l'Afrique. Le 18 août 2009, la première machine - la E1402 -, est incorporée dans le train 44837 Somain - Antwerpen-Noord, derrière la 36022. Passage à Schoonaarde. Wim DE RIDDER.



Une EURO 4000 de Vossloh testée

Sur demande de Angel Trains, une locomotive Diesel du type Euro 4000 de Vossloh (voir EL 71 p. 65) a procédé aux essais de comptabilité électromagnétique au site du Coucou entre Ath et Silly, en vue de son homologation pour le réseau belge. Cette machine porte le numéro de construction 2505 de 2008, et le numéro UIC 92 87 000 4 001-9. La locomotive a ensuite été expédiée en France pour entamer son homologation pour le réseau français.

PHOTO 93-84 ← - PHOTO 93-85 ↓
Transfert de l'Euro 4000 de Schaerbeek à Ath. Mévergnies, 21 juillet.
L'Euro 4000 au Coucou, le 22 août.
Christian AUCQUIERE.



Voitures - wagons

Voitures type M6

Avec la poursuite de la livraison des M6 (366 voitures livrées au 1er juillet 2009 contre 326 au 1er janvier), leur rayon d'action ne cesse de s'étendre. Depuis le 14 juin, elles ont fait leur apparition sur des IC-P Antwerpen - Gent (3006, 3013, 3028, 3035) et des IC-G Antwerpen - Oostende (1812, 1819, 1831, 1838).

Depuis le 7 septembre, une rame est engagée sur des IC-M Bruxelles-Midi - Dinant/Liers (il s'agit d'une double rame de M6 + 27 à attelage automatique, avec accouplement ou découplément à Namur). A partir du 4 octobre, une seconde rame de M6 sera engagée sur les IR-I Louvain-la-Neuve - Binche (la rame sera encadrée par deux 26). Les roulements de ces deux rames sont donnés aux pages 13 (série 26) et 12 (série 27).

PHOTO 93-79 ↗ Depuis le 16 août, une seconde rame de voitures à deux niveaux du type M5 modernisées a été mise en service. Elle assure les trains P 7403 et 8403 Huy - Bruxelles-Midi. Le 20 août, passage à Profondart du P8403.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 93-20 → Le 28 juillet, la rame de cinq voitures M2 ayant servi le 5 mai à un exercice incendie dans le tunnel de Soumagne sur la L3, a été transférée de Liers à Bressoux pour démolition. C'est TUC-Rail qui a assuré la traction, à l'aide de la 5532. Passage du train dans la nouvelle et extraordinaire gare de Lège-Guillemins. Pierre HERBIET.



Circulation d'un wagon pour transport exceptionnel

Au mois de juin, un rotor appartenant à EDF (Electricité de France) en provenance de France, a été transféré jusqu'à Charleroi-Sud-Quai pour réparation chez ACEC-Energie. Le transport fut réalisé à l'aide d'un wagon spécial à 20 essieux appartenant à la société française STSI (Société de Transports Spéciaux Industriels).



Ce véhicule, actuellement immatriculé UIC 83 87 996 0 0001-3P, a été construit en 1939 par la *Siegener Eisenbahnbedarf* à Siegen, probablement pour la DR. Il aurait servi au transport d'un canon géant pendant la Seconde Guerre mondiale.

Sa masse à vide est de 84 t et il peut transporter une charge maximale de 320 t; sa masse totale en pleine charge peut atteindre 404 t. Sa vitesse maximale est de 60 km/h en charge et de 100 km/h à vide. Sa longueur totale est de 37,860 m.

Le wagon spécial garé à Charleroi-Sud, le 8 juin. Le rotor est logé dans un double conteneur allongé. L'atelier de Charleroi-Sud est visible à l'arrière plan. Roger CRIKELAIRE.

Réforme des voitures-lits T2 et AB30

Dans le courant du mois de juin, la SNCB a décidé de réformer ses deux dernières séries de voitures-lits : les T2 et les AB30. Pour les trains de nuit, la SNCB ne dispose désormais plus que de 14 voitures-couchettes I6, mais pour combien de temps encore ?

Voitures-lits T2

Vu le succès rencontré par les 20 nouvelles voitures-lits type T2 mises en service par la CIWLT de 1968 à 1969, la SNCF commanda 82 voitures semblables. De son côté, la SNCB décida de se joindre à la SNCF et commanda 6 voitures.

Ces 88 voitures furent construites de 1973 à 1974 par *Carel-Fouché* en France. Elles étaient pourvues de l'air conditionné, ce qui les différenciait des T2 de la CIWLT.

L'aménagement intérieur comportait 18 compartiments à deux lits, répartis en "deux étages", soit une capacité totale de 36 places. Chaque compartiment était pourvu d'un lavabo.

Les T2 belges portaient les numéros CIWLT 5108 à 5110 et 5151 à 5153, puis SNCB 05108 à 05110 et 05151 à 05153 (UIC 61 88 7570 156 à 161).



PHOTO 93-21 La voiture T2 n° 5109 (UIC 71 88 7570 157-2) dans sa décoration d'origine, vue du côté du couloir. Schaerbeek, 11 juin 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Voitures-lits type AB30

De 1955 à 1956, la CIWLT commanda 80 nouvelles voitures-lits baptisées type "P", du nom de son concepteur M. Pillepich. Elles se caractérisaient par leur caisse en acier inoxydable (licence Budd). Quatre constructeurs ont livré ces voitures :

- Nivelles (4501 à 4525);
- Carel et Fouché (4526 à 4550);
- Ansaldo (4551 à 4565);
- FIAT (4566 à 4580).

Leur aménagement intérieur comportait 20 compartiments individuels à un lit, de 2e classe, reclassé en 1956 en 1e classe.

PHOTO 93-22 Le 12 mars 2006, le "Bergland Express" de retour d'Autriche passe à Dolhain. Juste derrière la 2701 se trouvent deux voitures AB30; une troisième AB30 est visible en neuvième position, tandis qu'une T2 est accouplée en septième position. Michel HANSSENS.



PHOTO 93-23 →

Deux voitures AB30 récemment sorties de transformation, accrochées en queue de l'international 224 Wien - Oostende. Il s'agit des voitures SNCB 61 88 7070 015-9 (04530) et NS 61 84 7070 001-6. Bruxelles-Nord, 15 septembre 1992. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Elles ont assuré de nombreuses relations internationales, notamment vers la Côte d'Azur, avant d'être reformées vers la fin des années '70 et le début des années '80.

Vu leur bon état général, il fut décidé au début des années '90 de réactiver et de moderniser 17 voitures. Le prototype fut réalisé à l'atelier CIWLT d'Oostende. La transformation consista à réaménager complètement la voiture en la dotant de 10 compartiments pourvus chacun de 3 lits superposés. Chaque compartiment était équipé d'un lavabo. En outre, l'air conditionné a été installé dans la voiture. Ainsi modernisées, ces voitures furent rebaptisées « type AB30 » pour 1^e et 2^e classe, la classe se différenciant uniquement par le nombre de lits mis à disposition par compartiment (capacité maximale de 30 lits); elles furent incorporées dans le parc de la



SNCB (5), des ÖBB (7), et des NS (5).

La SNCB disposait de 5 voitures : les 04530, 04531, 04532, 04543 et 04554 (n° UIC 61 88 7070 011 à 015). Elles

étaient incorporées dans le pool TEN (louées à la CIWLT) et furent d'abord incorporées dans les trains internationaux vers l'Italie, et une voiture sur la relation internationale Oostende - Wien.

PHOTO 93-24 Le train-autos 1235 Bressoux - St-Raphaël-Valescure, à Comblain-la-Tour, le 1^{er} août 2003, quelques semaines avant la suppression des trains-autos. Derrière la locomotive se trouve une voiture-couchettes I5, une T2, une AB30 et des wagons porte-autos; toute la rame fait aujourd'hui partie du passé... Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les T2 et AB30 terminèrent leur carrière la plus souvent incorporées dans les trains-autos. En 1999, le service prévoyait l'incorporation de 5 T2 et de 5 AB30 dans les trains suivants :

- 219 Oostende - Innsbrück : 1 AB30;
- 1371 Bressoux - Port-Bou/St-Raphaël : 2 T2;
- 1375 Schaerbeek - Vintimiglia : 1 T2;
- 1481 Schaerbeek - Port-Bou : 1 T2;
- 499 Bruxelles-Midi - Sierre : 1 AB30;
- 299 Bruxelles-Midi - Venezia : 2 AB30;
- 1177 Schaerbeek - Vintimiglia : 1 AB30 + 1 T2.

En 2003, dernière année des trains-autos, leur utilisation était la suivante (3 T2 et 5 AB30) :

- 499 Bruxelles-Midi - Sierre : 2 AB30;
- 1435 Denderleeuw - St-Raphaël : 1 T2 + 1 AB30;
- 1435 Bressoux - St. Raphaël : 1 T2 + 2 AB30;
- 1439 Denderleeuw - Narbonne : 1 T2 + 1 AB30.

Après la suppression des trains-autos en septembre 2003 (voir *EL 58* p. 31) et des trains internationaux classiques, leur utilisation devint exceptionnelle. Toutefois, à partir de janvier 2004, la société privée néerlandaise *The Train Company* (TTC) mit en marche un nouveau train de ski durant la période hivernale. Baptisé "*Bergland Express*", il reliait Rotterdam à St. Anton am Arlberg (A). Plusieurs voitures AB30 et T2 furent incorporées dans ce train, louées d'année en année par TTC. La société est toutefois tombée en faillite au début de cette année.

En définitive, la SNCB décida de réformer toutes les T2 et AB30 vu qu'elles n'avaient plus aucune utilisation; elles ont été acquises par la société allemande *Manser-rost* pour une utilisation en Bulgarie.

Se termine ici l'histoire des voitures-lits à la SNCB; encore une page de tournée...



↑ La voiture T2 n° 5110 (UIC 71 88 75 70-156-8) en livrée Railtour, incorporée dans le "*Freccia del Sole*", en passage à Bruxelles-Nord. La voiture est photographiée du côté des compartiments. Daniel THIELEMANS.

PHOTO 93-82 ↓ Les 6 voitures T2 et les 5 voitures AB30 garées hors service au faisceau "Expo" à Forest-Voitures. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 23 août 2009.



PHOTO 93-25 ↓ Le 26 septembre 2003, passage à Groenendaal du dernier train-autos 1439 Denderleeuw - Narbonne, avec une voiture T2 disposée derrière la locomotive; la seconde voiture est une voiture-lits du type MU, série radiée depuis quelques années et revendue à la Grèce via une société suisse. Pierre HERBIET.





↑ Le 5 mars 2006, le «Bergland Express», de retour d'Autriche, arrivera bientôt à Roosendaal. Derrière la 2555 se trouvent une T2 et une AB30. Pierre HERBIET.

PHOTO 93-26 →

Le 6 février 2005, arrivée du «Bergland Express» à Verviers, lors de son retour vers les Pays-Bas. Une AB30 et une T2 sont accrochées derrière la 2725. Michel HANSENS

↓ Retour à vide de Rotterdam vers Forest-Voitures de la rame ayant assuré le «Bergland Express». Le train est formé de trois voitures AB30 (en 1e, 2e et dernière position) et de deux T2. Sint-Katelijne-Waver, 10 février 2008. Pierre HERBIET.



Des voitures belges sur un touristique anglais



PHOTO 93-27 ↑ - PHOTO 93-28 →

La star du NVR est la locomotive n° 1 "Thomas", vedette d'une série de dessins animés dans laquelle les locomotives sont des personnages. Cette 030T fut construite en 1947 par Hudswell Clarke (n° 1800) pour le British Sugar Corporation à Peterborough. Ci-dessus, arrivée à Yarwell Station, le terminus de la ligne; ci-contre : départ de Wansford. Henk DE JONGHE, 27 juin 2009.

Le chemin de fer touristique Nene Valley Railway (NVR) exploite une ligne de 12 km reliant Peterborough à Yarwell Junction. Le parc moteur du NVR comprend 14 locomotives à vapeur dont 3 en exploitation, 15 locomotives Diesel dont 9 en service, et un autorail. Mais, le plus intéressant pour nous est la présence de 4 voitures ex. SNCB : les K1 A9 n° 21.013, K1 A9 n° 21.033, K1 A4B5 n° 23.009 et la M1 B10 n° 42.170, toutes repeintes dans les couleurs de la CIWLT !





PHOTO 93-29 ← - **PHOTO 93-30** ↓ - **PHOTO 93-31** ↓ Le "Train Bleu" London - Paris - Nice - San Remo stationne dans la remarquable gare de Wansford. La rame est composée des voitures 21.033 (K1 utilisée comme voiture de 1e classe), 21.013 (K1 utilisée comme voiture bar-salon) et 42.170 (M1 utilisée comme voiture classe touriste). Le NVR a la particularité d'avoir été adapté au gabarit continental (démolition d'un pont et adaptation des quais) lors de la création du chemin de fer musée en 1974. Pierre HERBIET, 27 juin 2009.



Thalys et Eurostar en repli

Durant le 1er semestre de 2009, le trafic de Thalys a chuté de 4,56 %. Cette baisse est surtout sensible au niveau des voyageurs en Confort 1 (-12,9 %). Durant la même période, Eurostar a enregistré une chute de son chiffre d'affaire de 7 %, à €398 millions, pour un nombre de voyageurs en repli de 6 % (4,34 millions), et ce malgré une hausse de 4 % du nombre de voyageurs en catégorie «loisirs» qui n'a pas pu compenser le repli de la clientèle affaire.

TGV Fret

Siemens et Alstom ont remis leur proposition de TGV Cargo à la société CAREX (Cargo Rail Express - voir EN LIGNES 87 page 29). Les deux constructeurs proposent respectivement un Velaro Cargo (voir EN LIGNES 91 page 49) et un TGV Cargo. Ces rames devront pouvoir transporter des conteneurs adaptés au transport aérien, entre les plateformes aéroportuaires européennes. Chaque rame devra être capable de transporter 120 t.

Dans une première phase, CAREX reliera Lyon, Roissy, Liège (Bierset), Amsterdam et London. Le service nécessitera l'utilisation de 8 rames, attendues pour 2012 ou 2013. Pour respecter ce calendrier, les rames devraient être commandées cet automne.

Perte de marché pour B-Cargo

Durant les 4 premiers mois de l'année, B-Cargo a perdu du terrain face aux opérateurs privés. Sa part de marché a en effet chuté de 92 à 86,5%, alors que la part de Crossrail a augmenté de 4,45 à 7,48% et celle de Fret SNCF de 2,47 à 4,89%.

Train Info Services

Le 1er septembre, la SNCB a démarré deux nouveaux produits permettant l'information de la clientèle en temps réel. En envoyant un SMS au numéro 2828, le voyageur peut connaître les trois prochains départs sur l'itinéraire qu'il demande; il lui suffit d'introduire la gare d'origine et la gare de destination, et le système lui envoie instantanément les renseignements, actualisés en fonction de la situation réelle des trains. Après une inscription unique de €0,60, chaque demande coûte €0,30.

Ce service n'est accessible qu'aux numéros gérés par les opérateurs belges

de téléphonie.

My Train Info s'adresse aux détenteurs de cartes-train (abonnement); la SNCB informe gratuitement, via SMS, du retard, de la suppression ou de la déviation des parcours habituellement empruntés par le voyageur, qui aura au préalable introduit les données relatives à son voyage.

La carte d'identité comme titre de transport

La plupart des Belges possèdent une carte d'identité électronique, munie d'une puce. La SNCB et le FEDICT (le service ICT du gouvernement fédéral) ont réalisé un projet permettant d'utiliser cette carte d'identité électronique comme titre de transport.

Pratiquement, le titulaire de la carte d'identité s'inscrit sur le site de la SNCB; il y choisit son trajet et paie avec les moyens traditionnels; il pré-

cise en outre son numéro de registre national.

Lors du contrôle, l'accompagnateur de train introduit la carte d'identité dans le lecteur de son terminal IBIS, qui vérifie qu'un billet correspondant est bien lié au numéro de registre national. Si ce n'est pas le cas, notamment lors d'une vente last minute, le terminal consulte la base de données de vente grâce à sa connexion GPRS.

Ce système, à la pointe de la technologie, efface toute donnée «papier» du titre de transport.

Diabolo de Zaventem

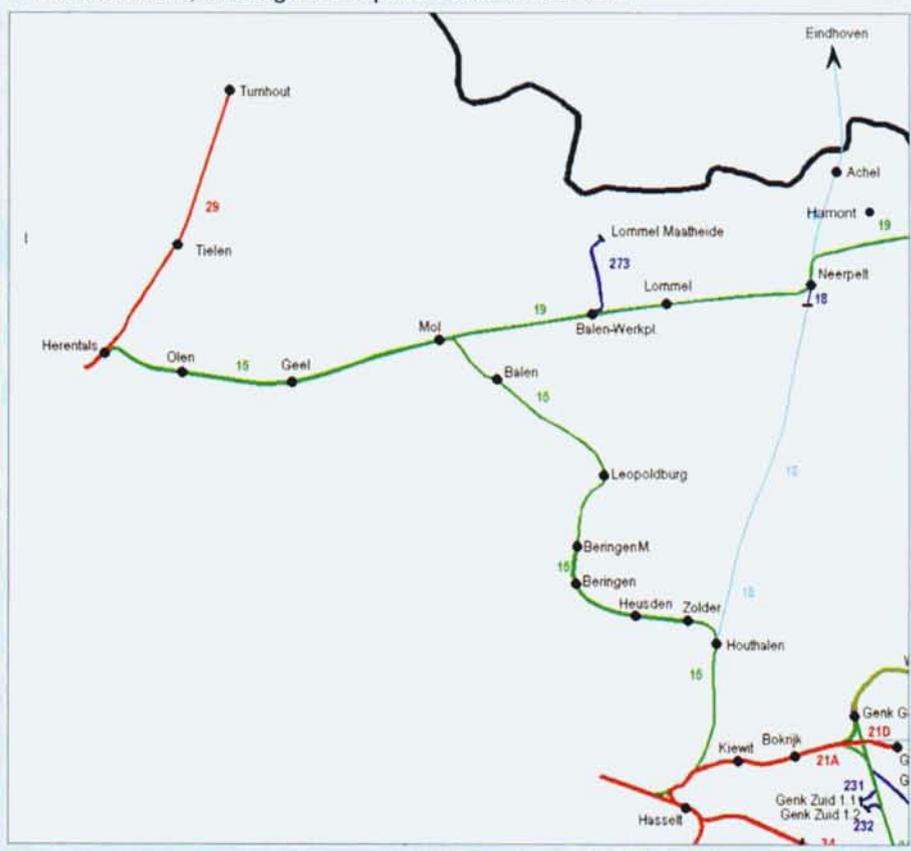
Le premier tunnel sous l'aéroport de Zaventem a été percé le 25 juin. Les travaux de percement avaient débuté le 11 avril, à une vitesse de 13 mètres par jour (à comparer aux 40 mètres par jour pour le tunnel du Gothard - voir page 55).

Electrification en vue pour la ligne Herentals - Neerpelt

La SNCB étudie la possibilité d'électrifier la ligne Herentals - Mol - Neerpelt, avec même prolongation jusqu'à Hamont et mise à double voie de la section Mol - Neerpelt (L19). En outre, le trafic voyageurs sera prolongé jusqu'à Hamont, et des relations directes Hamont - Neerpelt - Bruxelles seront créées. L'électrification de cet axe permettra également de remplacer les autorails de la série 41, lesquels posent beaucoup de problèmes de fiabilité et de capacité, par du matériel électrique, et ainsi d'augmenter la capacité des trains.

Parallèlement, la SNCB réfléchit à la réouverture au trafic voyageurs de l'ancienne ligne 18 Neerpelt - Houthalen - (Hasselt).

Avec le projet du train-tram autour de Hasselt (voir page 34), dont nous avons déjà largement fait échos, c'est donc tout le nord de la province du Limbourg qui se trouvera désenclavé, une région comptant 700.000 habitants.



Réouverture de la ligne de Merksem !

Incroyable mais vrai : la ligne industrielle de Merksem (voir EL 89 p. 36 à 47) a été remise en état et restera en service jusqu'en février 2010. B-Cargo a en effet signé un contrat avec un nouveau client, pour le transport de 10.000 tonnes d'acier venant de Linz pour la firme Euroblast qui déchargera sur le raccordement de Antwerpse Metalen. Cette dernière société profite également de cette réouverture. De plus, la desserte n'aura plus lieu pendant la nuit mais pendant la journée. Les premiers wagons sont arrivés au début du mois de juillet.



Le 31 juillet, la 7837 assure la desserte de la ligne de Merksem, ici en passage le long du Straatsburgdok. Luc GIBENS.

La saga du Rhin d'Acier

Le Rhin d'Acier (IjzerenRijn) ne cesse de soulever des polémiques. Ainsi, la

conclusion d'un rapport remis par des experts indépendants (bureau belge TMI - Transport & Mobility, de Leuven, et le bureau néerlandais TNO), ainsi que par In-

frabel et Prorail ayant analysé les coûts-bénéfices de la réouverture de l'itinéraire du Rhin d'Acier, est formelle : la réactivation du Rhin d'Acier coûtera beaucoup plus qu'elle ne rapportera. Toutes les alternatives étudiées mettent en évidence des bénéfices négatifs. Les principales raisons résident dans le fait que le Rhin d'Acier ne drainerait que le trafic circulant aujourd'hui déjà via Montzen, alors que cet axe est loin d'être saturé. De plus, il ne délésterait le trafic routier que de 0,01%. Le coût de remise en service de cet itinéraire est évalué entre €590 et €790 millions, voir même €900 millions, dont €530 à charge de la Belgique.

Tarif en baisse pour le trafic frontalier vers Lille

Le 7 juillet, la SNCB et la SNCF ont signé un engagement concret pour remanier le tarif des liaisons entre Tournai, Kortrijk et Lille. Concrètement, le billet qui coûte aujourd'hui €8 pour effectuer ce trajet, diminuerait aux alentours de €4,5, soit une offre tarifaire identique à celle des liaisons intérieures. En outre, l'offre sera améliorée, avec l'augmentation du nombre de train, la diminution des temps de parcours, tandis que les lignes seront aménagées. Les deux réseaux espèrent compenser les diminutions des recettes par l'augmentation du nombre de voyageurs.



Gros travaux à Duffel

Un nouveau chantier très important a débuté au printemps à Duffel, pour le remplacement des ponts qui permettent aux deux voies de la ligne 25 et aux deux voies de la ligne 27 de passer au-dessus de la Nèthe, ainsi qu'un pont au-dessus de la route. Actuellement, la vitesse des trains est réduite pour le passage de ces ouvrages; un remplacement s'avère donc nécessaire. Afin de ne pas perturber le trafic, un nouvel ouvrage sera construit à côté de l'actuel pont, ce qui nécessite le déplacement des voies de la ligne 25 pour commencer. Les travaux actuels concernent le terrassement de la nouvelle assiette et les travaux préparatoires à la construction du nouveau pont. Nous reparlerons plus en détails de ce pont dans notre prochain *EN LIGNES*.

Une vue du chantier prise le 13 juillet, lors du passage d'un Benelux en direction de Bruxelles. Armand BEERLANDT.



La L125bis à nouveau desservie en trafic voyageurs ?

Selon une étude menée par la SNCB, la réouverture au trafic voyageurs de la ligne 125bis Liège - Flémalle via Kinkempois et Seraing serait rentable et s'inscri-

rait même dans un réseau RER à créer à Liège. Même si il reste beaucoup d'obstacles à franchir avant sa concrétisation, la réouverture aux voyageurs de la ligne 125bis est en bonne voie. Le trafic voyageurs y est suspendu depuis le 29 mai 1976.



Hasselt : le train-tram prend forme

La pose des rails du tram-train qui doit relier en 2012 Hasselt à Maastricht a débuté l'année dernière.

Aujourd'hui, 700 mètres de double voie à écartement normal sont posés entre le Ring de Hasselt et la gare SNCB; la voie s'arrête à hauteur d'un nouveau bâtiment en construction côté est de la gare. Au mois d'août, les travaux ont repris en direction de la place de la gare.

↑ *Les voies passeront à l'intérieur de ce bâtiment. La gare de Hasselt se trouve dans le dos du photographe.*

↗ *Le dépôt de bus de Hasselt, situé entre la gare et premier grand ring, disparaîtra au profit d'une installation commune aux bus et aux trams-trains, dont le lieu doit encore être défini.*

→ *Sept cent mètres de double voie du tram-train sont posés. A l'arrière-plan, on voit la nouvelle construction sous laquelle passeront les convois.*

Texte et photos : Leo SCHRUIERS.



Bruxelles - Tournai en 38 minutes ?

Le gouvernement wallon envisage de faire circuler des IC entre Bruxelles et Tournai via la LGV1 jusqu'à Antoing, où un raccordement devrait être établi sur la ligne 78 (Saint-Ghislain - Tournai). Cette idée n'est pas neuve, mais la montée des Verts au gouvernement wallon depuis les dernières élections régionales a changé la donne. Dans les déclarations de bonnes intentions gouvernementales, un important chapitre est consacré à la mobilité, se traduisant par un engagement de la part de la Région à défendre plusieurs projets, comme ceux de mettre les principales villes wallonnes à 40 minutes de la capitale, de l'amélioration de la dorsale wallonne, et surtout la valorisation de la LGV entre Bruxelles et Tournai pour le trafic intérieur.

La ville de Ath est également demandeuse depuis plusieurs années d'une liaison à grande vitesse. Il suffirait d'aménager le raccordement entre la ligne 94 et la LGV1 à hauteur de la base du Coucou. Ath serait alors à 20 minutes de Bruxelles.

Malheureusement, les réactions de la SNCB sont plutôt négatives, rétorquant des questions budgétaires et techniques (acquisition du matériel équipé de TVM430, création de nouveaux sillons horaires). Le chemin est donc encore long...

Horaires de décembre

Le nouvel horaire du 13 décembre apportera quelques nouveautés, dont les plus importantes sont les suivantes :

- les trains P de la série 5300 Dendermonde ↔ Bruxelles-Midi ne circuleront plus via la Jonction Nord-Midi, mais par la ligne 28 avec réouverture des points d'ar-



Un autre chantier à l'arrêt depuis plusieurs mois a redémarré dans le quadrilatère de Schaerbeek / Bruxelles-Nord. Il s'agit des travaux d'achèvement du tunnel qui permettra aux trains venant des lignes 28 (ceinture ouest de Bruxelles) et 50 (Denderleeuw - Bruxelles-Nord) de passer sous la ligne 36N (Bruxelles - Liège) pour entrer en gare de Schaerbeek. Sur cette photo, on voit le tunnel à gauche, dont les terres sont en cours d'évacuation. À droite se trouve le tunnel de la liaison 161/1 permettant aux trains venant de la ligne 50 de rejoindre la ligne 161 Bruxelles-Nord - Namur, en passant sous toutes les voies reliant Bruxelles-Nord à Schaerbeek. La voie qui passera dans le nouveau tunnel sera raccordée à la liaison 161/1. À noter que l'ancien dépôt de Bruxelles-Nord se trouvait précisément sur ce site, au niveau des voies du tunnel. Bruxelles, 17 juin 2009.

rêt de Simonis et de Bruxelles-Ouest. Une nouvelle relation P sera créée entre Dendermonde et Bruxelles-Ouest (série 5300) avec desserte de Simonis. Les trains P séries 5300 et 5400 permettront de cadencer la desserte à la demi-heure; - la relation P7602/8600 aura Luxembourg comme origine au lieu de Jemelle et vice-versa (départ 05.37, retour à 19.06); - le train P7600 aura Marloie comme origine au lieu de Jemelle. En sens inverse, les P8602 et 8605 auront Marloie comme destination au lieu de Jemelle; - la tranche Antwerpen - Tournai des IR-d sera prolongée jusqu'à Kortrijk

via Mouscron;

- les trains L Namur ↔ Wavre seront prolongés jusqu'à Leuven;
- les AM Break feront leur apparition sur de nombreux trains L Verviers ↔ Géronstère et Verviers ↔ Liège-Palais;
- des rames de voitures M6 à attelage automatique assureront les trains 3605/8016 Adinkerke/Kortrijk - Landen et au retour 3638/8015 avec accouplement et désaccouplement à Gent-St-P.; ainsi que les trains 3639/8016 Landen - Adinkerke/Kortrijk et en sens inverse 3606 Adinkerke - Landen et 7016 Kortrijk - Schaerbeek.

PHOTO 93-32 Cette saison, la rame du Luxembourg-Blankenberge-Express a la particularité de véhiculer pour la première fois des voitures Corail des CFL. Sur cette photo prise à Beernem le 17 juillet lors de son retour vers le Grand-Duché, la rame était composée, dans l'ordre, d'une voiture Corail CFL, de trois voitures Wegmann dont une voiture restaurée dans la livrée originale, de la voiture "Rendez-Vous" et de quatre voitures Corail CFL. La location de voitures I6 à la SNCB a donc cessé. Les CFL possèdent un parc de 15 voitures Corail faisant partie d'un parc commun CFL-SNCF, qui étaient engagées sur les relations internationales entre Luxembourg et Paris avant l'arrivée des TGV (voir photo en médaillon). Pierre HERBIET.



La construction du RER autour de Bruxelles

Ligne 50A, section Bruxelles-Midi - Sint-Katarina-Lombeek

Dans nos précédents numéros, nous avons traité des chantiers RER au sud de Bruxelles. *Infrabel* s'active également sur les chantiers RER au nord de la capitale, parmi lequel celui de la mise à quatre voies de la ligne 50A Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters, dont les premiers travaux ont été entamés au début du printemps.

La ligne 50A ne sera pas intégralement mise à quatre voies, mais uniquement entre Bruxelles-Midi et la bifurcation de Sint-Katarina-Lombeek, laquelle permet de rejoindre l'ancienne ligne 50 vers Denderleeuw.

Dans le futur, les trains pourront circuler à 200 km/h sur les deux voies centrales, tandis que les deux nouvelles voies autoriseront une vitesse de 160 km/h.

Le tracé de la ligne 50A est quasiment rectiligne, si bien que l'élargissement de l'assiette à quatre voies ne pose pas de gros problèmes. Les deux nouvelles voies seront simplement installées à côté des deux voies existantes.

Les travaux actuels concernent l'élargissement de l'assiette, la reconstruction de plusieurs ponts et l'élargissement du viaduc de Sint-Anna-Pede.

À l'entrée de Bruxelles-Midi, d'importants travaux seront également réalisés pour permettre le raccordement des deux nouvelles voies. Ces travaux concerneront en particulier tout le grill de Bruxelles-Petite Ile qui subira un profond remaniement. Un article ultérieur traitera de ce chantier.

Geert PACKET.

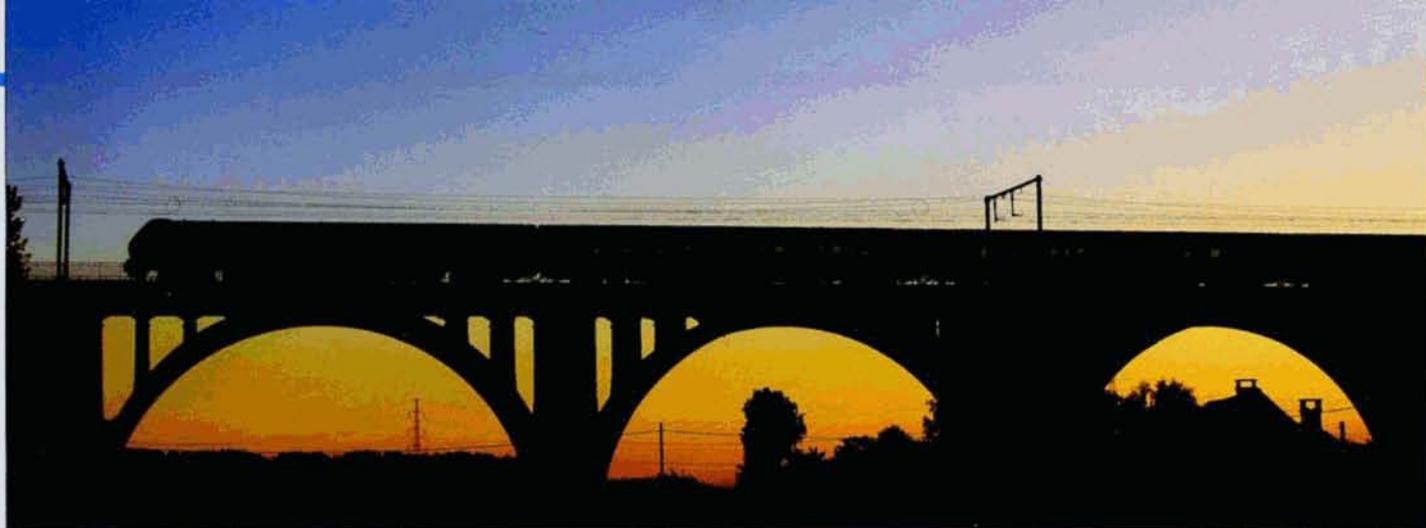
➤ *À Sint-Anna-Pede, l'endroit naguère très fréquenté par les amateurs, est devenu méconnaissable. Le pont a été démoli tandis qu'une caténaire particulière a été installée.*
Geert PACKET, 10 août 2009.

→ *Le 15 juin 2009, le Thalys Paris-Nord - Oostende vient de passer sous le pont de la chaussée de Ninove, à Schepdaal. À hauteur de la motrice de queue, on voit la construction des piles d'un nouveau pont.*
Geert PACKET.



Un IC-A Oostende - Eupen poussé par la 1330, passe sous un des ponts typiques de la ligne 50A. Les travaux d'élargissement de l'assiette viennent de débuter.
Schepdaal, 10 août 2009. Geert PACKET.





Le viaduc d'Anna-Pede constitue le plus important chantier de la mise à quatre voies de la L50A. Cet ouvrage sera élargi de part en part pour accueillir les deux voies supplémentaires. Le 10 août 2009, dans les dernières lueurs du jour, un IC-A Oostende - Welkenraedt franchit cet imposant ouvrage d'art. Geert PACKET.

Hier



PHOTO BD-9301 En août 1950, un direct vers Oostende, remorqué par la Pacific 1.001, franchit le viaduc d'Anna-Pede. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT. **PHOTO 93-88** Le même site 59 ans plus tard : la 1342 remorque un train P Schaerbeek - Oostende. Les travaux d'élargissement du viaduc ont débuté. Pierre HERBIET, 29 mai 2009.

Aujourd'hui



167

Livraison à la SNCB : 11-10-1962

Numérotation : 228.167 : 11-10-1962
167 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek 11-10-1962, Oostende 29-09-1963; Schaerbeek 26-05-1968, Oostende 01-06-1974, Kinkempois 17-03-1980, Merelbeke 03-06-1984, Kortrijk 25-05-1990, Stockem 05-04-1993, Merelbeke 01-05-1996, Stockem 30-05-1999, Merelbeke 28-05-2000, Oostende 07-01-2002, Stockem 14-12-2003.

Mise hors exploitation : 10-06-2007

PHOTO 93-33 *Schaerbeek 21 janvier-2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



192

Livraison à la SNCB : 23-10-1962

Numérotation : 228.192 : 23-10-1962
192 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek 23-10-1962, Oostende 31-05-1964; Schaerbeek 06-10-1967, Oostende 01-06-1974, Kinkempois 17-03-1980, Hasselt 24-05-1982, Merelbeke 03-06-1984, Kortrijk 25-09-1990, Merelbeke 02-1996, Oostende 07-01-2002, Charleroi-Sud 14-12-2003, Oostende 03-07-2006

Mise hors exploitation : 10-12-2006

PHOTO 93-34 *Halle, 27 mars 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



200

Livraison à la SNCB : 26-03-1963

Numérotation : 228.200 : 26-03-1963
200 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek 26-03-1963, Oostende 22-05-1966; Schaerbeek 01-09-1967, Oostende 01-06-1974, Kinkempois 17-03-1980, Hasselt 24-05-1982, Merelbeke 03-06-1984, Kortrijk 25-09-1990, Merelbeke 02-1996, Schaerbeek 28-02-2001, Charleroi-Sud 15-06-2003, Oostende 03-07-2006

Mise hors exploitation : 10-06-2007

PHOTO 93-35 *Schaerbeek. 8 février 2001*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



242

Livraison à la SNCB : 11-09-1963

Numérotation : 228.242 : 11-09-1963
242 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek 11-09-1963, Ronet 01-01-1968, Oostende 30-05-1968; Stockem 27-09-1970, Hasselt 03-06-1984, Schaerbeek 01-06-1986, Kortrijk 29-05-1989, Schaerbeek 27-05-1990, Haine-Saint-Pierre 30-09-1991, Saint-Ghislain 01-06-1992, Schaerbeek 28-05-2000, Charleroi-Sud 08-01-2001

Mise hors exploitation : 10-12-2006

PHOTO 93-36 *Mons, 7 juillet 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



264

Livraison à la SNCB : 10-12-1965

Numérotation : 228.264 : 10-12-1965
264 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet 10-12-1965, Oostende 01-06-1968; Stockem 27-09-1970, Kinkempois 17-03-1980, Kortrijk 01-06-1986, Kinkempois 19-12-1997, Saint-Ghislain 24-05-1998, Charleroi-Sud 28-02-2000.

Mise hors exploitation : 10-12-2006

PHOTO 93-37 *Dilbeek, 30 mai 2002.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



266

Livraison à la SNCB : 06-04-1966

Numérotation : 228.266 : 06-04-1966
266 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet 06-04-1966, Oostende 01-06-1968; Stockem 27-09-1970, Kinkempois 17-03-1980, Kortrijk 01-06-1986, Saint-Ghislain 15-04-1991, Kinkempois 02-06-1996, Charleroi-Sud 28-02-2000.

Mise hors exploitation : 10-12-2006

PHOTO 93-38 *Zottegem, 30 avril 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



321

Livraison à la SNCB : 12-08-1982

Numérotation : 321 : 12-08-1982

Dépôts successifs : Schaerbeek : 12-08-1982
Stockem : 01-06-1984
Kinkempois : 28-05-2000.

Mise hors exploitation : 10-12-2006 (suite accident)

PHOTO 93-39 *Quévy, 29 mai 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2216

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Livraison à la SNCB : 28-04-1954

Numérotation : 122.016 : 28-04-1954
2216 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi 28-04-1954; Oostende 29-06-1954, Kinkempois 01-11-1956, Bruxelles-Midi 01-05-1967, Saint-Ghislain 02-05-1985, Charleroi-Sud 05-03-2000.

Mise hors exploitation : 10-12-2006

PHOTO 93-40 *Roosendaal, 31 mars 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 94-90 Un beau rassemblement de locomotives devant l'atelier Rails et Traction de Raeren. De gauche à droite : une locomotive Alstom en cours de révision pour le Sénégal, la 5178, la 8051, la 62424, de 62454, et la 8051, et la 5172 dans sa nouvelle décoartion beige ! Cette dernière sera utilisée très prochainement sur le raccordement de la cimenterie Holcim d'Obourg. Pierre HERBIET, 27 août 2009.

Les 62400 à Raeren

A Raeren, les trois premières 62400 de VFLI acquises par *Rails et Traction* pour le compte du Sénégal, sont bien arrivées par la route à Raeren (voir *EN LIGNES* 92 page 39). Rappelons qu'en 1990, la SNCF avait acheté aux NS une série de 46 machines de la série 2400/2500 afin d'assurer les trains de travaux pour la construction de la LGV Nord (1991), puis de la LGV Méditerranée (1999). En 2001, toutes furent garées jusqu'à leur réforme définitive en décembre 2006 à Avignon. En décembre 2007, 12 unités furent cédées à VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles - filiale de la SNCF) et repeintes dans une nouvelle décoration. Elles furent réutilisées sur le chantier TGV-Est, pour les manœuvres dans les bases travaux; et par la suite sur le réseau des HBL (Houillères du Bassin Lorrain), à la centrale électrique de Bouchain et sur d'autres raccordements industriels. Au total, six machines ont été acquises par *Rails et Traction* pour le Sénégal. Les trois premières - les 62413, 62424 et 62454 (ex. 2413, 2424 et 2454 des NS) -, qui étaient utilisées à la centrale électrique de Bouchain, sont arrivées fin mai à Raeren. Les numéros des trois suivantes ne sont pas encore connus. Après révision et mise à l'écartement métrique, elles prendront le chemin de l'Afrique.

Le 24 juin, la 62424 manoeuvre les 5172 et 5178 afin que la 7764 puisse retourner à Kinkempois. Pierre HERBIET.



Fret-SNCF

PHOTO 93-81 →

Fret-SNCF assure une à deux fois par semaine un nouveau train de conteneurs composé de wagons à deux essieux. Entre Antwerpen-Noord et Aulnoye, il est tracté par deux BB 67400. Le 28 juillet, passage à l'ancien point d'arrêt de Blaregnies (ligne 96 entre Mons et Quévy) du train 43826, remorqué par les 67579 et 67563. Christian AUCQUIERE.



Crossrail est à vendre !

La société australienne d'investissement *Babcock & Brown Infrastructure* entend céder sa part de 49% de *Crossrail*, en vue de réduire les dettes de la maison-mère *B&B*, en faillite. Cinq repreneurs se sont manifestés, dont la *DB*, la *SNCF*, les *FS*, et *Hector Rail*. *Crossrail* et *DLC* avaient fusionné en 2007. 51% des actions sont détenus par *DLC*, tandis que les 49% restants le sont par *B&B*, qui est propriétaire de *Crossrail* depuis 2006.

← Les carrières Lhoist de Jemelle ont pris en leasing chez *Rails et Traction* un locotracteur *Cockerill*. Cette machine était auparavant en service chez *ALZ* à Genk (voir EL 78 p. 49). Jemelle, 10 juillet. Jean-Luc COLLIGNON.

↓ Le 14 juillet, jour de la Fête Nationale française, 5 des 6 locomotives Diesel de Fret-SNCF basées en Belgique ont été acheminées à vide d'Antwerpen-Schijnpoort à Antwerpen-Noord. Il s'agit des quatre Class 66 (6601 à 6604) et de la G2000 n° 1615. Le convoi, photographié au passage à Ekeren, est mené par la 6602. Armand BEERLANDT.





Trois Class 58 en transit en Belgique

Les trois locomotives Diesel de la Class 58 qui étaient louées depuis 2003 à la société néerlandaise ACTS - les 58-038, 039 et 044 - ont été vendues à la firme française ETF (Européenne de Travaux Ferroviaires) qui les engagera sur les chantiers de la LGV Rhin-Rhône.

↑ **Passage à Zevenbergen le 28 juillet du train 44603 Kijfhoek - Antwerpen-Noord dans lequel étaient incorporées les trois Class 58.** Michel de ESCH.

← **Les trois machines ont transité à Antwerpen-Noord (notre photo) et à Monceau.** Luc GIBENS, 29 juillet.

↓ **PHOTO 93-41 Le 31 juillet, à l'entrée d'Erquelinnes, passage du train 44808 Monceau - Villeneuve-St-Georges.** Ch. AUCQUIERE.





Les 50 Class 58 furent construites de 1983 à 1987 par BREL pour les BR (British Railways). Elles développent 2640 kW et pèsent 130 t. L'ACTS a pris les 58-038, 039 et 044 en location auprès de EWS en 2003; elles furent respectivement numérotées 5811, 5814 et 5812. Leur location prit fin le 28 février 2009 pour la 5812, et le 14 mars 2009 pour les 5811 et 5814.

↑ **PHOTO 93-42** Le 5 février 2005, passage à Moordrecht (ligne Rotterdam - Gouda) de la 5814 qui était peinte dans la livrée noire de Vos-Logistics. Yves STEENEBRUGGEN.

→ **PHOTO 93-43** La 5812 à Rotterdam Zuid le 21 février 2004. Cette section de la ligne de Kijfhoek vers le port de Rotterdam n'existe plus. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **PHOTO 93-44** La 5811 à Soestduinen (ligne Utrecht - Amersfoort), le 19 août 2007. C'est cette locomotive qui a assuré le dernier train aux Pays-Bas le 14 mars entre IJsselmonde et Maasvlakte. Pierre HERBIET.



Les G2000 de Vossloh



PHOTO 93-45 La SNCB loue depuis 2008 cinq G2000. Le 20 février 2009, la 5704 remorque un autorail "Caravelle" ex-SNCF destiné à l'opérateur privé roumain "Terra Via". Passage en gare de Havré (ligne 118 Mons - La Louvière). Christian AUCQUIERE.

Dans la gamme des locomotives proposées par Vossloh, la G2000BB représente la locomotive de grande puissance à quatre essieux et à transmission hydraulique pour les services marchandises sur longues distances. La G2000 est utilisée par de nombreuses sociétés européennes, dont la SNCB, et plusieurs sociétés privées actives en Belgique. L'occasion de faire un petit tour d'horizon.

Présentée pour la première fois au salon *Innotrans* à Berlin en septembre 2000, le design asymétrique des postes de conduite de la G2000 ne laissa personne indifférent ... C'est la firme allemande *Tricon Design* qui l'a dessinée, considérant que le design choisi donnait une visualisation de la puissance de l'engin.

À l'origine, la G2000 a été conçue pour le marché allemand, tant pour le service de ligne que celui des manœuvres. L'asymétrie des cabines permettait d'aménager une plate-forme améliorant la visibilité et le 'confort' de l'agent de triage lors des manœuvres.

Le design de la G2000 a, par la suite, évolué, tant sur le plan technique qu'esthétique, et cinq variantes ont été produites :

PHOTO 93-46 Le 13 mars 2005, une G2000 a circulé pour la première fois sur le réseau belge, pour procéder aux tests de compatibilité électromagnétique au Bois du Coucou entre Ath et Silly. Cette machine appartient à Angel Trains et est louée à r4c depuis 2003. Ath, 13 mars 2005. Michel HANSENS.

- la G2000-1BB, le modèle initial - et le seul finalement construit avec les atypiques cabines asymétriques - et un moteur *Caterpillar* 3516B-HD de 2240kW (20 exemplaires livrés entre 2000 et 2003);
- la G2000-2BB, introduite en 2003, avec un design des postes de conduite revu et plus conventionnel, pour l'utilisation en Italie, où le service s'effectue toujours avec deux agents de conduite (30 exemplaires livrés);

- la G2000-3BB, similaire à la G2000-2BB, mais pour utilisation en Allemagne (conduite à droite) et dans les pays voisins (41 exemplaires livrés à ce jour);
- la G2000-4BB, équipée d'un moteur MTU 20V 4000 R42 de 2700kW (une seule construite, en 2004);
- la G2000-5BB, similaire à la G2000-4BB mais plus adaptée pour la circulation dans les conditions hivernales rencontrées en Scandinavie (une seule construite, en 2005).



La G2000 est basée sur un concept modulaire facilitant la maintenance, comprenant le moteur Diesel, l'échappement et son silencieux, la prise d'air, la transmission Voith L620reU2, le bloc de refroidissement, le bloc électronique, le compresseur et le circuit pneumatique de freinage et le réservoir de gasoil (5000l), auxquels peuvent s'ajouter de nombreuses options tels les absorbeurs de chocs, un système de diagnostic embarqué, le contrôle par télécommande, des bogies à voie large, la marche en unité multiple, l'air conditionné, etc.

Chaque locomotive peut être munie des équipements pour la circulation dans trois pays. Certaines locomotives sont équipées de l'ETCS, principalement en vue de leur engagement sur la Betuweroute, entre le port de Rotterdam et l'Allemagne. A ce jour, la G2000 est autorisée en Allemagne, en Belgique, au Danemark, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Pologne et en Suède. Elle peut circuler à 120 km/h et pèse entre 84 et 90t suivant les variantes.

Une grande partie des locomotives circule dans une livrée alliant le bleu (cabines de conduite) et le gris (capot moteur). Pour la circulation aux Pays-Bas, une surface rectangulaire de couleur jaune est ajoutée sur les parois frontales.

La G2000 a été immédiatement favorablement accueillie par les compagnies privées en Allemagne et en Italie, avant d'apparaître aux Pays-Bas puis en Belgique et en France. Les filiales marchandises des sociétés nationales de chemins de fer allemande (DB-Schenker Rail), française (Fret SNCF) et suisse (CFF Cargo) ont suivi le mouvement, mais en engageant les G2000 uniquement hors de leur pays (en Italie pour la DB et les CFF et dans le Benelux pour la SNCF).

La SNCB est donc la seule société nationale qui utilise ses locomotives sur son propre réseau.



PHOTO 93-47 Le 7 août 2007, la Class 66 PB13 de DLC assure le transfert de la G2000 5001641 d'ECR entre Montzen et Kinkempois. Michel HANSSENS.



Le 11 mai 2006, la 840 001-2 des CFF attend le départ vers l'Italie, dans la gare frontalière de Chiasso. Patrice AIROLDI.

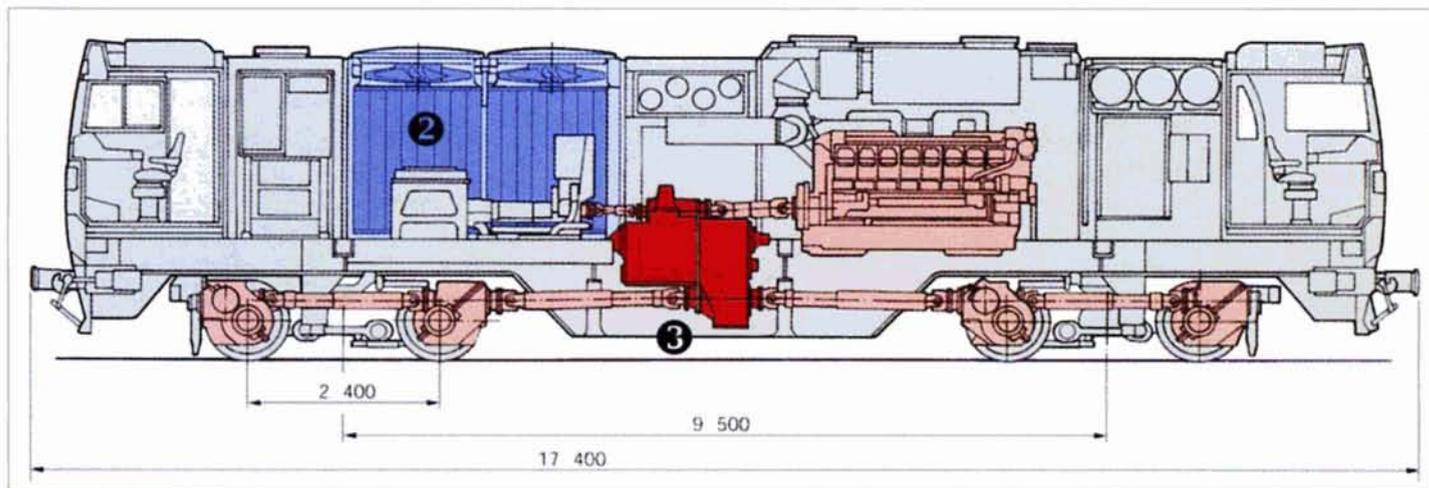


Schéma d'ensemble de la G2000. En 1 : le moteur Diesel; en 2 : le groupe de refroidissement; en 3 : la transmission hydraulique Voith. Dessin VOITH.

G2000

Le principal client pour la G2000 est *Angel Trains Cargo*, qui possède deux tiers des locomotives construites, et les loue pour des périodes allant de quelques jours à plusieurs années, aux opérateurs intéressés. Les cinq locomotives de la SNCB et les dix locomotives d'*Euro Cargo Rail* appartiennent à *Angel Trains Cargo*. Plus de la moitié du parc des G2000-2BB appartient au FER (Ferrovie Emilia Romagna).

La première société belge ayant utilisé une G2000 fut DLC. En avril 2002, DLC prit en location la 1001035, une des G2000 avec cabines asymétriques, pour assurer la traction des trains BMW Antwerpen – Wackersdorf sur le parcours terminal Regensburg – Wackersdorf, dans le sud-est de l'Allemagne. Cette locomotive n'a donc jamais circulé sur le réseau belge, où une G2000 (la 1001445 d'*Angel Trains Cargo*) est apparue pour la première fois en mars 2005 pour les traditionnels essais d'homologation nécessaires pour obtenir l'autorisation de circulation sur le réseau *Infrabel*. Celle-ci a été obtenue le 25 janvier 2007 pour la version G2000-3BB (variante équipée pour la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas) et a ouvert la porte aux locomotives de Fret SNCF, r4c et *Trainsport/Rurtalbahn*. La G2000-3BB, dans la version pour la cir-

➤ *DB Schenker Rail Italia* engage plusieurs G2000 en Italie. Ici, la G2000 29 SF. Photo DB.

↓ **PHOTO 93-49** La G2000 n° 2005 de *rail4chem*, en passage en gare de Kaub en direction de Köln, sur la rive droite du Rhin. Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 93-48 La 45 du *Siegerer Kreisbahn*, à Hüttental-Geisweid. Cette locomotive fait partie des 20 premières G2000 pourvues de cabines asymétriques. Perre HERBIET.



circulation en Belgique, France et Pays-Bas (les 57 SNCB et une partie des locomotives d'ECR) est à présent également autorisée dans notre pays. La 5001641 destinée à ECR fut utilisée pour les premiers essais, en août 2007. La réalisation d'une version apte à la circulation dans quatre pays (Belgique, Allemagne, France et Pays-Bas) souhaitée par ECR s'est avérée impossible à réaliser et le parc de locomotives d'ECR comporte deux sous-séries : une variante pour la Belgique, la France et les Pays-Bas, et une variante pour la circulation en France et en Allemagne uniquement.

Le succès de la G2000, avec seulement une petite centaine de locomotives construites, est donc relativement modeste, surtout en comparaison avec la Class 66 de *General Motors* qui vise également le trafic international de marchandises sur longues distances, et sa fiabilité fait parfois défaut, mais la production continue et de nouveaux utilisateurs ou de nouvelles variantes pourraient bien apparaître à court ou moyen terme.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 93-50 → La G2000 à cabines asymétriques n°9 du Neusser Eisenbahn à Gilze Rijen, sur la ligne Tilburg - Breda, le 19 août 2006. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 93-51 → Les G2000 d'ACT (société regroupée dans le FER), photographiées à Regio Emilia le 11 août 2009. Garrit JOOS.

PHOTO 93-52 ↓ Le 5 septembre 2005, passage à Hermannspegel, sur la ligne Bebra-Fulda, d'un train de conteneurs remorqué par la G2000 n°21 du Westfalen Land Eisenbahn. Steve ROD.



G2000

G2000-1BB

n°	pays	const	propriétaire	utilisateur actuel	remarques
1001028	D	2000	Angel Trains	OHE 1028	
1001029	D-NL	2001	Angel Trains	Kbv 1029	
1001030	D	2001	Angel Trains	RBH 901	
1001031	D	2001	Angel Trains	RBH 902	
1001032	D	2001	Angel Trains	RBH 903	
1001033	D	2001	Angel Trains	OHE 1033	
1001034	D-NL	2001	Angel Trains	ACTS (1)	
1001035	D-NL	2001	Angel Trains	HGK DH 751 (2)	
1001036	D	2001	Angel Trains	RBH 904	
1001037	D	2001	Angel Trains	Hvle V280.1	
1001038	D-NL	2002	Angel Trains	HGK DH 752 (3)	
1001039	D-NL	2002	Angel Trains	HGK DH 754	
1001040	D-NL	2002	Angel Trains	NE 9	
1001041	D	2002	Angel Trains	OHE 1041	
1001042	D-NL	2002	Angel Trains	RBB / Veolia	
1001043	D-NL	2002	Angel Trains	ACTS (4)	
1001325	D	2002	Angel Trains	- (5)	
1001326	D-NL	2002	Angel Trains	HGK DH 753 (6)	
1001327	D	2002	SK	SK 43	
1001384	D-NL	2003	Angel Trains	- (7)	

(1) louée à *ShortLines* (11 à 12-03), puis OHE, puis ACTS (16-07-09).

(2) louée à DLC en 2002 puis r4c n° 2000 (01-2006 à 09-2007)

(3) louée successivement à ERS n°2001 (13-01-2001 - 26-02-2006), ACTS (20-06-2006 - 29-06-2007), ERS (25-07-2007 au 06-11-2007).

(4) utilisée par *Kombiverkehr* jusqu'en février 2009, ACTS 07-07-09

(5) utilisée par *Nordic Rail Service* jusqu'au 14-07-2008

(6) louée à ERS n° 2002 (14-01-2006 au 28-02-2006, puis r4c (10-04-2006 au 12-11-2007)

(7) louée à *ShortLines* / r4c n°2001 (14-06-2003 au 07-01-2009) puis ACTS (07-01-2009 au 22-04-2009).

G2000-2BB

n°	pays	const	propriétaire	utilisateur actuel	remarques
1001044	I	2003	DB (1)	DB G2000 03	
1001045	I	2003	FER	FER G2000 14	
1001046	I	2003	FER	FER G21000 15	
1001047	I	2003	FER	FER G2000 16	
1001340	I	2003	SerFer	SerFe G2000 01	
1001341	I	2003	SerFer	SerFer G2000 02	
1001450	I	2003	FER	FER G2000 17	
1001451	I	2003	FER	FER G2000 18	
1001452	I	2003	FER	FER G2000 19	
1001453	I	2003	CFF (2)	CFF (2) Am 840 001-2	
5001481	I	2003	CFF (2)	CFF (2) Am 840 002-0	
5001482	I	2004	CFF (2)	CFF (2) Am 840 003-8	
5001519	I	2002	FER	FER G2000 20	
5001520	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 32	
5001521	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 33	
5001522	I	2004	-	(ex. DB (1) G2000 34)	
5001523	I	2004	CFF (2)	CFF (2) Am 840 004-6	
5001524	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 2	
5001525	I	2004	DB (1)	DB (1)	
5001526	I	2004	-	(ex. DB (1) G2000 29)	
5001527	I	2004	-	(ex. DB (1) G2000 35)	
5001528	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 36	
5001575	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 30	
5001576	I	2004	-	(ex. DB (1) G2000 31)	
5001589	I	2005	FER	FER G2000 51	
5001590	I	2005	FER	FER G2000 21	
5001597	I	2005	FER	FER G2000 22	
5001598	I	2005	FER	FER G2000 23	
5001599	I	2005	FER	FER G2000 24	
5001600	I	2005	FER	FER G2000 52	

(1) DB Schenker Rail Italia

(2) CFF Cargo Italia

PHOTO 93-53 La G2000 n° 1029 de *Kombiverkehr* à Dordrecht Zuid, le 26 septembre 2008. Deuxième G2000 construite, elle fut exposée à *Innotrans Berlin* en septembre 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



G2000-3BB

n°	pays	const	propriétaire actuel	utilisateur	remarques
1001324	D-NL	2003	Angel Trains	-	(1)
1001445	B-D-NL	2004	Angel Trains	r4c 2003	
1001446	B-D-NL	2004	Angel Trains	r4c 2004	
1001455	D	2004	WLE	WLE 21	
1001456	D	2004	Angel Trains	-	
1001457	D-NL	2004	MRCE	ACTS	(2)
1001458	D-NL	2004	MRCE	ACTS 1458	(3)
1001460	D	2003	Angel Trains	OHE 1460	
5001551	D-F	2009	Vossloh Locomotives	-	
5001603	B-F-NL	2006	Angel Trains	SNCB 5702	
5001604	B-D-NL	2005	Angel Trains	r4c 2005	
5001605	B-D-NL	2005	Angel Trains	r4c 2006	
5001606	B-D-NL	2005	Angel Trains	r4c 2007	
5001607	B-D-NL	2005	MRCE	RTB V201 (4)	
5001608	D-NL	2005	MRCE	RTB V202	
5001615	B-D-NL	2006	Angel Trains	Fret SNCF 1615	
5001616	B-D-NL	2006	Angel Trains	Fret SNCF 1616	
5001617	B-F-NL	2006	Angel Trains	SNCB 5703	
5001618	B-NL	2006	Angel Trains	SNCB 5704	
5001632	D-F	2006	Angel Trains	ECR 2001	
5001633	D-F	2006	Angel Trains	ECR 2002	
5001634	B-F-NL	2008	Angel Trains	-	
5001637	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2006	
5001640	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2007	
5001641	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2008	
5001667	D-F	2007	Angel Trains	ECR 2003	
5001669	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2009	
5001670	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2010	
5001672	D-F	2007	Angel Trains	ECR 2004	
5001735	D-F	2007	Angel Trains	ECR 2005	
5001749	D-F	2007	Angel Trains	Veolia Cargo 1749	
5001750	D-F	2007	Angel Trains	-	
5001751	D-F	2007	Angel Trains	-	
5001752	B-D-NL	2007	RTB	RTB V203	
5001753	B-D-NL	2007	RTB	RTB V204	
5001755	B-F-NL	2007	Angel Trains	Veolia Cargo 1755	
5001756	B-F-NL	2007	Angel Trains	Veolia Cargo 1756	
5001757	B-F-NL	2007	Angel Trains	SNCB 5701	
5001758	B-F-NL	2008	Angel Trains	SNCB 5705	
5001760	B-D-NL	2009	RTB	RTB V206	
50011802	B-F-NL	2009	VSFT	Veolia	

- (1) louée à ShortLines / r4c n° 2002 (10-12-2003 au 30-01-2009)
 (2) louée à r4c n° 2008 (230-08-2006 au 29-09-2008) puis RTB V205 (04-10-2008 au 24-04-2009)
 (3) louée au RTV (18-09-2006 au 26-12-2006) puis Veolia Cargo n° 1458 (27-12-2006 au 18-12-2008)
 (4) louée à ERS (01-03-2006 au 07-12-2006)

G2000-4BB

n°	pays	const	propriétaire actuel	utilisateur
1001459	D-DK-S	2004	HR	Hector Rail 941 102
1001454	D-DK-S	2005	Angel Trains	Hector Rail 941 101



PHOTO 93-54 La 2001 de ShortLines à Rotterdam-Waalhaven, le 6 décembre 2003. Elle est actuellement louée par le Oost Hannover Eisenbahn. Yves STEENEBRUGGEN.

Abréviations utilisées

ACTS = Afzet Container Transport System; B = Belgique; CFF = Chemins de fer fédéraux suisses, D = Allemagne; DK = Danemark; DLC = Dillen & Lejeune Cargo; ECR = Euro Cargo Rail; F = France; ERS = European Rail Shuttle; FER = Ferrovie Emilia Romagna; HGK = Hafen und Güterverkehr Köln; HR = Hector Rail; Hvlv = Haveländische Eisenbahn AG; I = Italie; Kbv = Kombiverkehr; MRCE = Mitsui Rail Capital Europe; NE = Neusser Eisenbahn; NL = Pays-Bas; OHE = Ost Hannoverische Eisenbahn; r4c = rail4chem; RBB = Regiobahn Bitterfeld GmbH; RBH = Ruhrkohle AG Bahn und Hafen GmbH; RTB = Rurtalbahn; S = Suède; SerFer = Servizi Ferroviari; SK = Siegener Kreisbahn; VSFT : Vossloh; WLE = Westfalen Land Eisenbahn.

PHOTO 93-55 Le 15 décembre 2007, la V 201 du Rurtalbahn passe à Remersdael en direction d'Aachen West. Michel HANSSENS.



Pays-Bas

Les trains-autos EETC

Ce qui n'est plus possible en Belgique depuis septembre 2003, l'est pourtant à une cinquantaine de kilomètres au-delà de la frontière néerlandaise ! La société privée *European Express Train Company* (EETC) fait en effet circuler depuis quelques années des trains-autos au départ de s'Hertogenbosch (Den Bosch) vers l'Italie et le sud de la France.

Cette année, la manoeuvre des trains a été confiée à la société *Rail Feeding*, qui engage pour cela une ex. locomotive de la série 73 de la SNCB.

De plus, tous les wagons porte-autos proviennent également de la SNCB.

Il existe trois relations quittant s'Hertogenbosch le vendredi en fin d'après-midi, à destination d'Avignon, de Livorno et de Bologna, avec retour aux Pays-Bas le dimanche.

Ces trains connaissent un grand succès. Il est intéressant de constater qu'un bon nombre de Belges utilise ces trains car,



Le 3 juillet, chargement des voitures sur les wagons porte-autos à destination de Livorno. Les manoeuvres sont assurées par l'ex. 7383, aujourd'hui RF 105. Michel de ESCH.

en définitive, pour la plupart, se rendre à Denderleeuw ou à s'Hertogenbosch, revient au même.

Le matériel utilisé se compose, de voitures-lits inox du type AB30 ex. NS (voir aussi pages 26 à 29), de voitures-lits rachetées à la DB (utilisées auparavant dans les City Night Line), de voitures-couchettes louées à la société allemande *Bahn Touristik Express*, de

voiture-restaurants ex. DB, et, comme nous l'avons déjà dit, de wagons porte-autos rachetés à la SNCB.

Cette année, seul le train à destination d'Avignon transite encore via la Belgique (via Visé - Rivage - Gouvy). Les deux autres relations sont détournées par l'Allemagne, vu les tarifs trop élevés demandés par la SNCB...

PHOTO 93-56 Chaque vendredi après-midi et dimanche matin, c'est l'effervescence en gare de s'Hertogenbosch. Le 3 juillet, la RF105 doit former trois trains, devant les regards intéressés des voyageurs. Pierre HERBIET.





↑ Le nouveau marquage des ex. wagons porte-autos de la SNCB.

PHOTO 93-57 ↗ Manoeuvre des wagons porte-autos. Pierre HERBIET.

PHOTO 93-58 → Départ du train-autos à destination d'Avignon, au crochet de la 1755 des NS. La rame est composée de 9 voitures et de 8 wagons porte-autos. De nombreux touristes belges se comptent parmi les passagers...
Pierre HERBIET.

↓ Cette saison, le train-autos Den Bosch - Avignon, le seul transitant par la Belgique, était tracté entre Maastricht et Arlon par une locomotive de la série 13 ou 3000 CFL. Le 5 juillet à 6h29, passage à Oost-Maarland sur la section frontalière Visé - Maastricht, du train-autos 1402 Avignon - Den Bosch. Michel de ESCH.



Slovénie

Les BBB 362 des SZ à la retraite

Un nombre suffisant de locomotives Eurosprinter du type Taurus (SZ série 541) ayant été mis en service, les Chemins de fer slovènes (SZ) ont arrêté leurs dernières locomotives Bo'Bo'Bo' de la série 362.

Les 362 sont dérivées des E636 FS. Elles ont été construites en 50 exemplaires (les 362.001 à 040 par Ansaldo et OMPF entre 1960 et 1967 et les 362.101 à 110 par ASGEN et OMPF en 1968) et sont aptes à 120 km/h. Elles ont été conçues pour la circulation sur les lignes à profil difficile. Leurs six moteurs de traction procurent une puissance de 4400 kW (362.0) ou 4725 kW (362.1).

Lors de l'éclatement de la Yougoslavie, les 362 ont été partagées entre la Croatie (HZ, 33 locomotives) et la Slovénie (SZ, 17 locomotives). En



Le 5 septembre 2006, la 362.023 quitte la gare de Laze, sur la ligne Novo Mesto - Karlovac (Croatie), en tête d'un train international en provenance d'Autriche. Thierry COCHIN.

Croatie, les HZ utilisent encore une partie de leurs locomotives, reclassées dans la série 1061, sur la seule ligne croate électrifiée en 3000 V : Šapjane - Rijeka - Moravice, dont la ré-électrification en 25 kV est envisagée. Trois locomotives croates ont été vendues au FNM en Italie où elles forment la série E660.

En Slovénie, la dernière circulation d'une 362 a eu lieu le 2 mai 2009 et tourna court : la 362 027 se rendant à vide à Dobova tomba en détresse à Breg et ne put assurer son dernier train, le 310 Dobova-Ljubljana. La 362.040 est conservée pour le musée des chemins de fer de Ljubljana.

PHOTO 93-59 Un train de voyageurs en provenance de la ville portuaire de Koper, gravit la ligne en forte rampe menant à Divaca avec, en tête, la 362.021. Michel HANSSENS.





Le 13 juin 2009, la locomotive historique E44 044 du dépôt de Dessau a été sollicitée pour effectuer des parcours entre Basel Bad Bf et Lörrach, à l'occasion de l'inauguration du nouveau point d'arrêt de Riehen-Niederholz situé en Suisse. La photo montre la machine en gare de Basel Bad Bf. Après la Seconde Guerre mondiale, cette E44 s'est retrouvée dans le parc de la DR.

Patrice AIROLDI.

TELEX.....

FRANCE

- Le tracé de la LGV PACA vers Nice est choisi. Il passera par Aix-en-Provence, Marseille et Toulon. Le tracé moins onéreux qui longeait l'A8 en traversant le Haut-Var jusqu'à Nice n'a donc pas été retenu, car il évitait les grandes villes.

- Un protocole d'accord sur le financement de la LGV au-delà du Mans jusqu'à Rennes (182 km) a été signé le 29 juillet. Les 3,5 milliards d'euros du projet seront partagés entre RFF (Réseau Ferré de France) (40 %), l'Etat et les collectivités locales (60%). Le début des travaux est attendu en 2011 pour une mise en service prévue en 2016. Les temps de parcours seront réduits à moins de 90 minutes entre Paris-Montparnasse et Rennes, soit un gain de 21 minutes. Le projet prévoit également l'amélioration des lignes au-delà de Rennes, notamment vers Quimper, afin de permettre une vitesse de 220 km/h sur certaines sections.

ROYAUME-UNI

- Le gouvernement britannique va investir dans les prochaines années plus d'un milliard d'euros dans l'électrification de deux grandes artères :

- Liverpool - Manchester (mise en service prévue dans 4 ans);
- London - Swansea (mise en service prévue dans 8 ans).

La traction électrique ne profitera pas seulement au trafic des voyageurs, mais également au secteur marchandises.

Rail Freight Group souhaite que ces travaux aillent de pair avec l'augmentation du gabarit (actuellement en cours entre Southampton et les West Midlands).

Actuellement, seulement 33% du réseau est électrifié, et une bonne partie par 3e rail.

PAYS-BAS

- Depuis le 7 septembre, NS-Hispeed exploite la nouvelle ligne à grande vitesse HSL-Zuid entre Rotterdam - Schiphol - (Amsterdam). Le temps de parcours est raccourci de 21 minutes, Rotterdam n'est plus qu'à 26 minutes de Schiphol et 43 minutes d'Amsterdam. La prochaine étape attendue pour la seconde moitié de 2010 est la mise en service des nouvelles rames à grande vitesse FYRA (V250). La vitesse des trains passera alors de 160 à 250 km/h.

SUISSE

- Le 23 juin 2009, les journalistes ont été invités à participer à la percée de la dernière section du tunnel de base du St-Gothard. Débuté le 4 décembre 2007, le percement aura duré 18 mois, au rythme moyen de 40 mètres par jour. Avec ses 57 km, le tunnel du St-Gothard est devenu le plus long du monde. Il devrait être ouvert en 2017. Il est constitué de deux pertuis séparés, reliés entre eux par de nombreuses galeries de services, de secours et d'aération. La longueur totale de l'ensemble des tunnels que comprendra l'ouvrage sera de 153,5 km.

ALLEMAGNE

- Les locomotives Diesel de la série 241 de DB Schenker (qui étaient utilisées jusqu'en décembre 2008 entre Aachen West et Montzen), ont été retirées du service. C'est la 241 804 du dépôt de Dresden-Friedrichstadt qui a assuré le tout dernier train le 16 mai 2009.

- Euregiobahn qui exploite un réseau régional autour de Aachen, continue son extension. Ainsi, depuis le 14 juin, Euregiobahn a prolongé la relation Heerlen - Aachen - Stolberg - Eschweiler-Weisweiler jusqu'à Langerwehe, par une nouvelle ligne de 2,5 km. En décembre 2009, la nouvelle ligne devrait atteindre Düren. Le coût de construction de cette ligne s'élève

à 16 millions d'euros. La prochaine étape est attendue dans le courant de 2010, lorsque la ligne Alsdorf - Stolberg sera rouverte au trafic voyageurs, permettant de prolonger la relation Aachen - Herzogenrath - Alsdorf jusqu'à Stolberg. En 2012, la ligne Lindern (gare établie sur la ligne Aachen - Mönchengladbach) - Heinsberg sera à son tour rouverte.

ALLEMAGNE - POLOGNE

- Le 21 juillet 2009, la DB a officiellement acquis la société polonaise PCC Logistics (voir EN LIGNES 88 page 60). PCC est le plus gros opérateur privé en Pologne. Il compte près de 5800 travailleurs et a réalisé en 2008 un chiffre d'affaire de 350 millions d'euros. Il est actif dans différents secteurs, dont le transport de charbon, produits chimiques et de construction. Il assure également la desserte de plusieurs raccordements. Son volume annuel transporté avoisine les 93 millions de tonnes.

ITALIE - FNM

- Le FNM (Ferrovie Nord-Milano) a commandé le 25 juillet auprès de Stadler 19 autorails GTW (voir EL 90 page 40), d'une valeur de €90 millions. Ces autorails sont répartis en 11 rames quadruples GTW 4/12 d'une capacité de 231 places assises, et 8 rames doubles GTW 2/6 d'une capacité de 113 places assises. Ils seront engagés respectivement sur les lignes Milano - Molteno - Lecco et Brescia - Iseo - Edolo. Leur livraison interviendra en 2011.

VEOLIA

- Veolia Cargo, un des plus gros opérateurs fret en Europe, a été vendu à la SNCF (pour les activités aux Pays-Bas, Allemagne et en Italie) et à Eurotunnel (pour les activités en France). On assiste donc à un certain retour des monopoles d'antan, avec en finale la preuve d'un certain échec de la libéralisation du marché ferroviaire en Europe.

Suisse

Les Ee 922 arrivent

Les CFF – direction Voyageurs - ont réceptionné la première locomotive électrique d'une série de 21, destinée aux manœuvres en gare.

Construits par *Stadler Winterthur AG*, classés dans la série Ee922 et numérotés de 922 001 à 922 021, ces engins sont destinés à remplacer l'actuel contingent comprenant 46 véhicules datant en partie des années 1930 et, ainsi de réduire les coûts élevés d'entretien et de réparation.

Ils seront engagés dans les gares de Biel, Basel, Bern, Brig, Chur, Luzern, St-Gallen et Zürich.

La nouvelle flotte de manœuvre – réduite - tient compte du développement des besoins dans le domaine de la préparation des trains du trafic voyageurs; en effet, l'évolution des trains exclusivement tractés vers des modèles de rames indéformables en trafic grandes lignes et en rames articulées en trafic régional demande toujours moins de prestations de manœuvre.

Ces engins, surnommés "Playmobil", sont bicourant 15 et 25 kV, ont une dis-



La Ee 922 001-3 lors d'une marche d'essai à Onnens, le 27 juin 2009.
Mario STEFANI.

position d'essieu Bo, peuvent rouler à 100 km/h et pèsent 44 tonnes; leur puissance maximale à la jante est de 750 kW et ils possèdent le frein électrique à récupération.

Leur réalisation est basée sur des composants mécaniques et électriques éprouvés.

Leur bifrèquence, au surcoût marginal, permet une rationalisation pour l'exploitant en permettant une utilisation aussi

bien dans les gares intérieures que les gares-frontières.

L'investissement est de 44,2 millions de francs suisses et la livraison s'étalera sur 2009 et 2010.

La première locomotive a été testée entre Yverdon et Neuchâtel, une des seules sections de ligne où la charge à l'essieu (22,5 t) permet une vitesse de 100 km/h.

Les réseaux privés en (très) bon état...

En Suisse, à part les CFF (Chemins de fer Fédéraux), il y a 41 réseaux privés actifs dans le trafic ferroviaire (il existait encore 66 chemins de fer privés en 1996, chiffre ramené aujourd'hui à 41 suite aux différentes fusions), qui cumulent 2100 kilomètres de ligne (pour 3000 aux CFF). Leur infrastructure est, dans l'ensemble, en bon état et correspond au niveau des lignes similaires des CFF. Cette analyse, commandée par l'OFT (Office Fédéral des Transports) concerne sept points : l'infrastructure et la superstructure, les ponts et viaducs, les tunnels et galeries, les constructions de protection, les installations d'accueil, les dispositifs pour la traction électrique, les installations de télécommunication et de sécurité.

L'échelle de notes va de 1 (très bon) à 5 (inquiétant). Le résultat global obtenu est 2,07, et de 1,97 pour les CFF. Aucun tronçon ne s'est vu attribuer de cote 5...

Cette étude met ainsi en évidence que les chemins de fer privés sont parés aux dix années à venir, que les fonds mis à disposition

(500 millions de francs suisses, environ 300 millions d'euros) suffisent aux besoins et qu'aucune ligne n'est menacée de fermeture.



A l'occasion d'un mariage, les deux automotrices historiques (ex. Martigny - Chatelard) du TNT, l'ABDeh 4/4 32 (livrée bordeaux-crème), construite en 1921 et utilisée autrefois en relation avec la construction du barrage d'Emosson, et la BCFeh 4/4 15 de 1909 (en brun - voir EL 91 p. 48), ont effectué une course à vide de Martigny à Vernayaz. De là, les convives ont été transportés jusqu'à Martigny, où un apéritif leur était servi à bord des automotrices. Puis retour à Vernayaz, toujours avec les invités. Les deux automotrices sont ensuite rentrées à vide à Martigny. Martigny, 20 juin 2009. Patrice AIROLDI.

Le fret aérien prend le train

Les avions utilisés pour voler à l'intérieur des frontières européennes ne sont pas assez grands pour transporter des cargaisons dans leurs soutes. C'est pourquoi, à partir des grands centres tels que Frankfurt, Amsterdam ou Paris, les marchandises sur palettes acheminées par des avions-cargos en provenance d'Outre-Mer rejoignent leur destination finale par la route.

A Frankfurt, les conteneurs destinés au sud de l'Italie traversent la Suisse par le rail...

Pour ce faire, une « chaussée roulante » (CR) a été mise en place par la SA RAI-pin entre Freiburg im Breisgau (D) et Novara (I). Les camions chargés de palettes embarquent sur wagons au terminal de Freiburg puis traversent la Suisse et les Alpes par Weil am Rhein, Basel, le tunnel de base du Loetschsberg, Brig, le tunnel du Simplon et Domodossola.

Pendant que les camions se reposent sur des wagons surbaissés, les chauffeurs

routiers prennent place dans une voiture spécialement équipée pour eux. Comme le temps de parcours (une dizaine d'heures) est considéré comme temps de repos, les chauffeurs poursuivent leur route immédiatement, frais et dispos. A quand ce genre de service partout en Europe pour les longues distances ?

Evolution des grands travaux

Fin 2008, plus de 80% du "tunnel de base" du Saint-Gothard (nouveau tunnel percé à la base du Saint-Gothard) étaient excavés, soit 124 km de tubes, de puits et de galeries sur un total de 153 km nécessaires pour réaliser le tunnel proprement dit qui s'étendra sur 57 km.

Les travaux ont progressé au rythme prévu, et les sites difficiles de la dépression de la Piora et du massif intermédiaire de Tavetsch ont été traversés sans encombre.

L'ouverture de ce tunnel reste programmée pour 2017.

Le tunnel de base du Loetschsberg, mis en service fin 2007, est exploité à 100%.

Plusieurs fois, 109 des 110 sillons journaliers disponibles ont été utilisés, permettant le passage de 26.000 voyageurs en plus des trains de marchandises. La vitesse initiale de 200 km/h a été portée à 250 km/h.

Quant au tunnel du Ceneri, le percement de la fenêtre d'accès de Sigirino a été exécutée. C'est de là que démarrera le percement du tunnel proprement dit.

Enfin, les quatre variantes du prolongement de la ligne des Alpes vers l'Italie et son raccordement au réseau italien à Chiasso ont été déclarées réalisables. La prochaine étape consiste à comparer les quatre variantes, longues de 22 à 26 kilomètres, et évaluer leur impact écologique notamment. Cet investissement – qui reste à trouver – est chiffré entre 5 et 5,5 milliards de francs suisses (environ 3 milliards d'euros).

Le 18 juin 2009, la Re 4/4 I 10034 appartenant à un privé et repeinte aux couleurs TEE grâce au DSF (Draisinen Sammlung Fricktal), remorqua un train spécial composé de trois voitures PCE (Prestige-Continental Express). Organisé par la maison HAG de Mörschwil (modèles réduits) au départ de St-Gallen, ce train a parcouru quasiment toute la Suisse du nord-est au sud-ouest, via Winterthur, la région Zurichoise, Olten, Soleure, Bienne, Lyss, Kerzers, Morat et Payerne. A Yverdon, les clients ont été visiter les ateliers industriels des CFF. Le retour s'est effectué via Neuchâtel, Bienne, puis par le même trajet qu'à l'aller. La Re 4/4 I a également assuré le transfert à vide des trois voitures de Basel à St-Gallen et retour. Notre photographe montre cette belle composition à Yverdon. Patrice AIROLDI.





Autriche: Retz-Drosendorf en voitures à deux essieux

Les chemins de fer autrichiens mettent en ligne, dans le cadre de leur activité "Erlebnisbahn", un grand nombre de trains supplémentaires pendant la période estivale. Certains circulent tous les jours, d'autres uniquement les week-ends et jours fériés. Non seulement le parcours réalisé ou la destination atteinte a un intérêt touristique particulier, mais le matériel utilisé pour assurer ces trains est aussi hors du commun. Le plus souvent, du matériel ancien - en général issu du parc historique des ÖBB - est utilisé, mais des locomotives de sociétés privées ou des locomotives modernes peuvent aussi apparaître en tête de certains trains.

Un de ces trains, le "Reblaus Express", circule entre Retz et Drosendorf. Le service voyageur régulier sur cette ligne, longue de 40 km et inaugurée le 21 octobre 1910, est remplacé par un service d'autobus depuis le 9 juin 2001, mais dès 2002, trois allers-retours furent assurés pendant les week-ends en saison pour acheminer les randonneurs et cyclistes désirant découvrir cette région légèrement vallonnée située en bordure de la frontière tchèque. Le succès fut au rendez-vous et le "Reblaus Express", désormais subsidié par les autorités locales en charge de la mobilité, le NÖVOG (*Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft*), a retrouvé sa vocation de transport public, en se substituant au service d'autobus ÖBB les week-ends d'avril à octobre. L'an dernier, 17.000 voyageurs ont emprunté les trains. Le matériel utilisé se compose d'une rame de voitures à deux essieux, remorquée par une locomotive Diesel des séries 2043 ou 2143 (Bo'Bo' construites par SGP en 1965). Parfois, la 2045.20 (Bo'Bo', SGP, 1952) issue du parc historique des ÖBB est mise en ligne. Le catalogue, présentant les nombreuses activités d'ÖBB Erlebnisbahn est disponible sur internet (<http://www.erlebnis-bahn-schiff.at/down/katalog2009.pdf>).

PHOTO 93-60 ↑ La 2143 040-0 circule comme train EZ16011 Drosendorf - Retz. Elsern, 1er mai 2009. Philippe DE GIETER.

PHOTO 93-61 ↓ La 2050.09 de ÖBB Erlebnisbahn approche de Ernstbrunn avec un train supplémentaire en provenance de Etsdorf-Strass, le 3 mai 2009. Philippe DE GIETER.





PHOTO 93-62 ↓ - PHOTO 93-63 ↑ Une autre relation ÖBB Erlebnishof à Ernstbrunn, au nord de la capitale autrichienne. La ligne Korneuburg - Ernstbrunn - Mistelbach a été fermée aux voyageurs en 1988, mais la section Korneuburg - Ernstbrunn est à nouveau parcourue par deux allers-retours les week-ends depuis septembre 2007. Le matériel utilisé sur cette relation est extrêmement varié (autorails, locomotives Diesel ou vapeur des ÖBB, locomotives Diesel du WLB ou du LTE, ...). A quand ce genre d'initiative tout à fait réalisable dans notre petite Belgique ? Ci-dessus, le 3 mai, le 5145.11 assure le train EZ61019 Ernstbrunn - Wien-Südbahnhof. Passage à Naglern le 3 mai 2009; ci-dessous, le même jour, l'autorail 5042.14 circule comme train EZ60019 Ernstbrunn - Korneuburg. Passage en gare de Wetzelsdorf. Philippe DE GIETER.



Les nouvelles couleurs de la Lituanie



PHOTO 93-64 La Lituanie est le plus grand des trois pays baltes; sa superficie est le double de celle de la Belgique. Etat indépendant depuis 1991, ses chemins de fer (LG - Lietuvos Geležinkelis) sont hérités de l'Union Soviétique. Le 28 juin 2009, le train 147 Moscou - Kaliningrad était remorqué par la TEP60 0926 en nouvelle décoration, ici en passage à Garliava. En 2003, le parc de traction des LG comprenait 12 TEP60. Actuellement, la série est en cours de radiation et ne compte plus que 5 machines chinoises. Dans le futur, il sera toujours possible de voir des TEP60 circuler en Lituanie : celles des chemins de fer biélorusses remorquant des trains entre la Biélorussie et Vilnius (la capitale de la Lituanie). Les TEP60 ont été produites par Kolomna de 1961 à 1987. D'une masse de 129 t, ces Co'Co' développent 2208 kW et peuvent circuler à 160 km/h. Lars LAENEN.

PHOTO 93-65 Le 1er juillet 2009, arrivée à Vaidotai d'un train de citernes en provenance de Radviliskis, tracté par la ER20 021. Les ER20 sont basées sur l'Eurorunner de Siemens. Elles ont été commandées à Siemens à 44 exemplaires en cours de livraison depuis 2007. Ces machines développent 2000 kW et peuvent rouler à 120 km/h. Leur masse s'élève à 138 t. Lars LAENEN.





PHOTO 93-66 La longueur totale du réseau atteint 1905 km, établi à l'écartement large soviétique de 1,520 m. Seule la section Vilnius - Kaunas (122 km) est électrifiée en 25 kV. Elle est située sur la grande ligne transversale reliant Kaliningrad (Russie) à Minsk (Biélorussie). La traction électrique est limitée à un trafic de banlieue assuré par des automotrices. A partir du 24 décembre 2008, le LG ont progressivement mis en service quatre nouvelles automotrices triples à deux niveaux du type EJ 575. Construites par Skoda en Tchéquie, elles sont semblables aux rames de la série 471 des Chemins de fer tchèques. Le 30 juin, une automotrice EJ 575 assure un train entre Naujoji Vilnia et Kaunas, ici peu avant son arrivée à Vilnius.



PHOTO 93-67 Le 1er juillet, arrivée du même parcours à Vilnius. Lars LAENEN.





PHOTO 93-68 En 2003, le parc des LG comportait 24 autorails du type D1. Ils se composent de deux motrices (B'2') encadrant une ou plusieurs voitures intermédiaires. Ces autorails ont été produits par Ganz-Mavag et Arad de 1968 à 1989. Chaque voiture motrice est équipée d'un moteur Diesel de 537 kW et d'une transmission hydro-mécanique. Leur vitesse maximale est de 120 km/h. Depuis l'arrivée de nouveaux autorails modernes au dépôt de Radviliskis, les D1 sont principalement affectés à Vilnius et à Kaunas et y assurent de nombreux trains locaux. Le 28 juin 2009, le D1 760, en nouvelle livrée, assure le train 698 Kybartai - Kaunas, photographié à Garliava. Lars LAENEN.

PHOTO 93-69 En octobre 2008, les LG ont inauguré la gare de Vilnius Aéroport (Oro Uostas en lituanien). Cette gare se trouve sur la ligne Vilnius - Stasylos - Lida (Biélorussie) et n'est desservie que par les navettes Vilnius - Oro Uostas. Il s'agit d'un parcours de 7 minutes pour 4 kilomètres. La navette circule plus au moins chaque heure. Le 3 juillet, l'autorail 620M 010 est prêt au départ en gare de Vilnius Aéroport. Les autorails de la série 620M ont été construits par PESA en Pologne en 2009. Lars LAENEN.





PHOTO 93-70 En 2005, les LG ont entamé la modernisation de 40 locomotives Diesel doubles du type 2M62, équipées de nouveaux moteurs Diesel Caterpillar. Le 1er juillet, arrivée à Vilnius de la 2M62 1198 récemment repeinte. Lars LAENEN.

PHOTO 93-71 Le 30 juin 2009, arrivée à Vaidotai de la 2M62 1161, également en nouvelle décoration. Lars LAENEN.



ANTWERPEN-DAM

Hier



Voici une rubrique "Hier - Aujourd'hui" particulièrement surprenante : le site du dépôt d'Antwerpen-Dam. On se souviendra que les activités de l'atelier d'Antwerpen-Dam furent transférées en 2000 (officiellement le 21 mars 2000) vers le nouvel atelier d'Antwerpen-Noord. Depuis l'abandon complet des installations d'Antwerpen-Dam, tous le site est en cour de reconversion en parc, baptisé "Park Spoor Noord". Ces deux vues séparées d'à peine 10 ans se passent de tous commentaire ! Nous reviendrons plus en détails sur la reconversion de ce site dans notre prochain numéro. Roger CRIKELAIRE, 29 mars 1998 - Ghislain SMOUT, 23 août 2009..

Aujourd'hui





Les plus beaux sites de Belgique

EINE

Peu avant d'arriver au point d'arrêt de Eine sur la ligne 86 entre De Pinte et Oudenaarde, la ligne surplombe un bras secondaire de l'Escaut et est dominée par l'église de Heurne.

PHOTO 93-72 ↑ Le 20 mars 2009, le train de mesure B-Telecom traverse ce site bucolique, encadré par les 5531 et 5503 de TUC-Rail. Il s'agissait de la première utilisation de 55 TUC-Rail en tête de ce train. En trafic régulier, la ligne ne voit plus passer aujourd'hui que des autorails de la série 41. Serge MARTIN.

PHOTO 93-73 ↓ Une vue ancienne du même site, prise le 21 février 1986, lors du passage d'un train de charbon tracté par la 5951 en direction de la centrale électrique de Ruien. L'absence du feuillage en hiver permet de bien dégager l'église. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 20 ans ...



PHOTO 93-74 Afin de rajeunir l'image des autorails, la SNCB appliqua à partir de 1989 une nouvelle livrée sur tous les 44 et 45 passant en révision ou en réparation à l'Atelier Central de Mechelen. Trois remorques à bogies du type 734 du dépôt de Merelbeke furent également repeintes dans cette décoration. Le premier autorail relooké fut le 4509, sorti le 30 novembre 1989. Le 17 septembre 1994, un train spécial organisé par le FET était composé des défunts 4401 et 4405, encadrant les remorques 734.03 et 05, le tout dans les nouvelles couleurs. Le convoi est photographié à St. Maria Oudenhove, sur la ligne 122 Zottegem - Geraardsbergen. Philippe DIEU.

PHOTO 93-75 En juin 1989, l'automotrice 598 (ex. 804 Sabena) est ressortie de l'atelier de Schaerbeek avec une décoration à l'essai sur une de ses faces latérales. Une fine ligne rouge a été peinte dans la bande blanche existante, tandis que l'inscription "Airport City Express" fut apposée en grande lettre blanche à cheval sur les deux voitures. Les 5 autres rames reçurent la même décoration en septembre 1989. Voici la 598 à l'atelier de Schaerbeek le 17 juin 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans ...





il y a 20 ans...

PHOTO 93-16 A l'occasion des 150 ans des chemins de fer aux Pays-Bas en 1989, les NS avaient organisé de nombreuses festivités, avec notamment une grande exposition à Utrecht, avec un show de matériel divers et une parade de locomotives à vapeur européennes. Durant quatre week-ends successifs, la SNCB mit en marche un train spécial à destination d'Utrecht. Le 24 juin, c'est l'Atlantic 12.004 qui remorqua ce train entre Antwerpen-Centraal et Utrecht. Baptisé "Katreine Express", il est photographié au passage à Nispen, entre Essen et Roosendaal, lors de son parcours vers Utrecht. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 93-17 Le 17 juin 1989, le FET a organisé un grand voyage d'adieu aux anciennes automotrices postales. Au départ de Bruxelles Nord, les participants embarquèrent à bord de trois automotrices postales. Cette première partie du voyage, qui s'est effectuée debout et sans fenêtres, ne fut heureusement pas longue : jusqu'à l'atelier électrique de Schaerbeek. Devant cet établissement, un grand parallèle fut organisé, qui rassembla les huit automotrices postales et l'automotrice historique de 1935. Cette vue a été réalisée lors du premier arrêt-photo, en gare de Schaerbeek. Seule la 002 a été conservée par le Patrimoine Historique de la SNCB, mais pour combien de temps ? Baudouin DIEU.



il y a 20 ans...

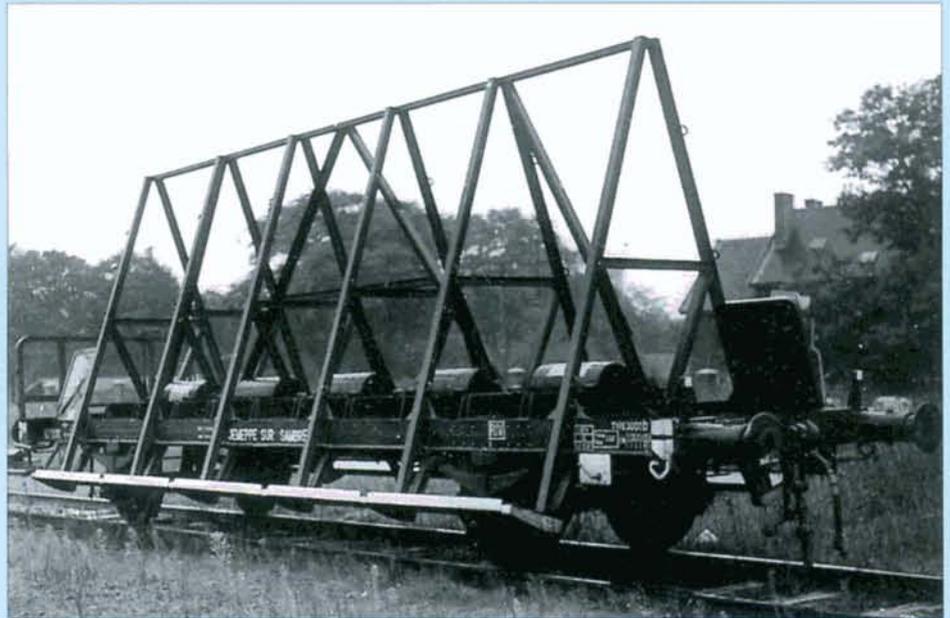
Wagon à chevalet **LkkImmps 3000B3**

Dans les années '50, la SNCB entreprit la transformation de wagons de différents types en wagons à chevalets amovibles pour le transports de verres et de glaces. Ces véhicules, qui avaient des longueurs différentes, étaient du type 3000B, et deviendront plus tard le type 3000B1.

En 1961, l'Atelier Central de Gentbrugge transforma 9 autres wagons, mais cette fois avec les chevalets fixes. Ils provenaient de wagons fermés du type 2021. Le premier fut déjà livré en 1961, les deux suivants en 1962 et les 6 derniers en 1963.

Des améliorations furent apportées pour remédier aux défauts des wagons 3000B1. Entre autres, il fut pallié à l'instabilité des véhicules lorsqu'ils transportaient une charge que d'un seul côté, par l'ajout de cinq contrepoids déplaçables, logés sur le châssis. Ces contrepoids étaient des rouleaux massifs en acier. La suspension fut également améliorée, pour obtenir un roulement plus souple.

Au début, ces wagons ne pouvaient



Au début de sa carrière, le wagon 3000B 1.070.013 était utilisé par la «Glacerie de St.Roch» à Jemeppe-sur-Sambre. Photo SNCB, collection Roger CRIKELAIRE.

transporter que des charges de 7,30 m de longueur et, après modification, de 8,00 m de longueur (et même 9,00 m sur

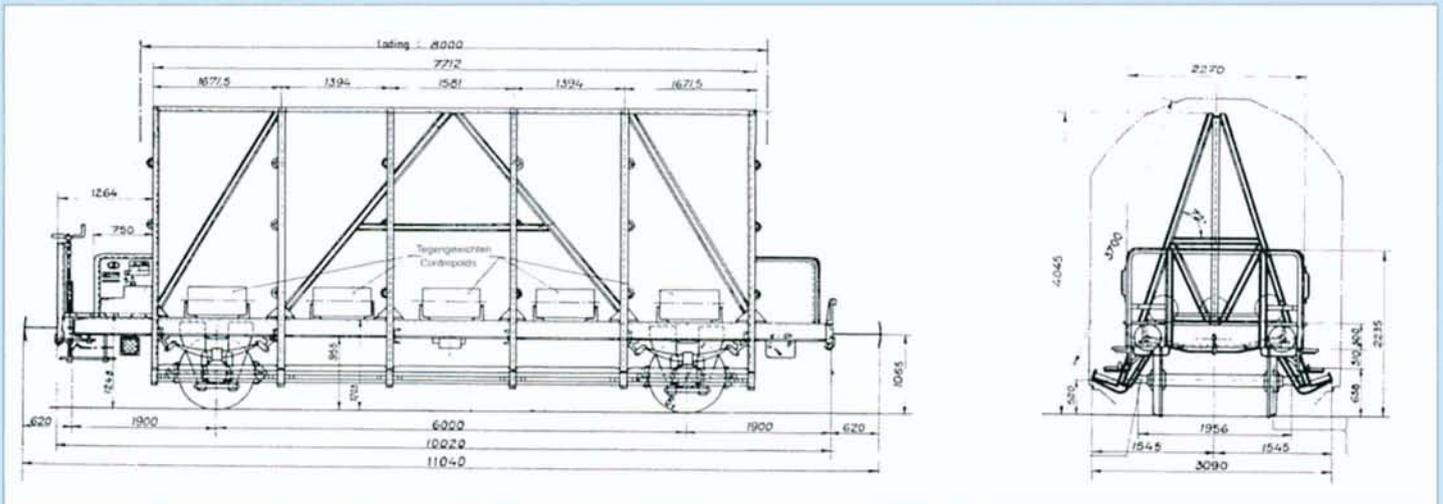
le réseau SNCB après examen). La charge maximum initialement de 15 t fut portée plus tard à 20 t. La vitesse maxi-



LkkImmps type 3000B3

Effectif :	9
Origine :	ex. wagons fermés type 2021 transformés de 1961 à 1963
N° SNCB :	1.070.010 à 018
N° UIC :	21 88 417 4 000 à 008 puis 21 88 415 1 000 à 008
Type SNCB :	3000B3
Code lettre :	Klps puis Lklps puis LkkImmps
Masse moyenne à vide :	13,5 t
Charge maximale :	20 t
Longueur totale :	11,040 m
Largeur max :	3,090 m

← Le wagon 3000B 1.070.018. Auteur inconnu, collection Charles OCSINBERG.



male du wagon était de 100 km/h avec une charge maximale de 12 t, et 80 km/h avec une charge jusqu'à 20 t.

En dehors des glaces, ces véhicules ont également transporté des fenêtres entières, prêtes à être placées, et plus tard des pans entiers de façades pour les bâtiments modernes.

En 1961/1962, les trois premiers wagons, équipés de boîtes d'essieux à huile allemandes DWV, reçurent les numéros 1.070.010 à 012. Les six suivants, construits en 1963 et pourvus de boîtes d'essieux à rouleaux, devinrent les 1.070.013 à 018. Tous étaient du type 3000B. Les boîtes à huiles des trois premiers wagons furent remplacés plus tard par des boîtes à rouleaux.

En 1964, les 9 wagons reçurent les numéros UIC 21 88 417 4 000 à 008. La série avait été prévue jusqu'à 099 en prévision de l'augmentation d'un nombre de wagons. Ils reçurent le code lettre Klps et plus tard Lklps. Après révision des types, ils devinrent le type 3000B3 (les premiers wagons à chevalets amovibles devinrent les 3000B1). En 1983, les 3000B3 furent renumérotés UIC 21 88 415 1 000 à 008, et reclassés avec le code lettres Lkklmmps.

À partir des années '80, les wagons commencèrent à être mis hors service. Ainsi, au 1er décembre 1987, leur effectif était réduit à 6 unités. Les derniers furent rayés des inventaires en 1988.

Après leur radiation, certains ont été vus dans les emprises de la FAFER (Fabrique de Fer) à Marchienne. Nous n'avons pas pu déterminer s'ils étaient loués ou achetés, ni s'ils étaient utilisés pour un service interne ou externe. Ils portaient à ce moment toujours leur numéro UIC.

Les prédécesseurs de nos wagons, les 3000B1, restèrent en service jusqu'en 1980 (véhicules à boîtes d'essieux à huile) ou 1983 (pour ceux pourvus de boîtes à rouleaux). Le tout dernier, transformé probablement à partir d'une voiture MCI-43, avec un entraxe d'essieux de 8 mètres, fut mis hors inventaire en 1984. Un bon nombre fut réutilisé comme véhicule de service.

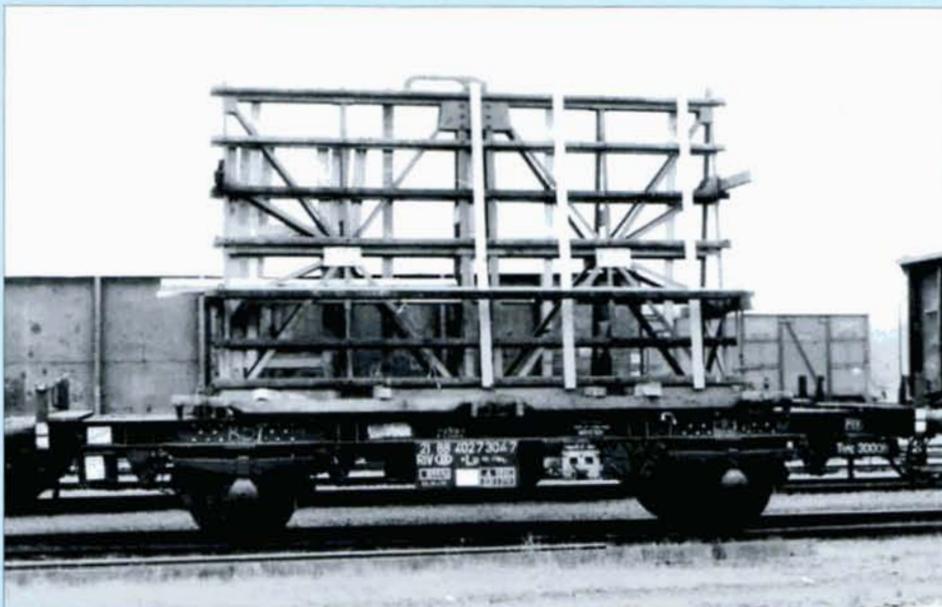
Charles OCSINBERG.

Trois wagons 3000B3 portant la nouvelle numérotation de 1980 et le code lettre Lkklmmps, garés hors service à Antwerpen-Kiel le 22 mars 1983. En tête, le wagon 21 88 415 1 004-1.

Charles OCSINBERG.



Le wagon 3000B3 Lklps, n° UIC 21 88 417 4 002-8, photographié en 1984. On remarquera les contrepoids sous forme de rouleaux, permettant d'équilibrer le wagon.
Jean-Pierre STEFFEN.



Une photo d'un ancien wagon à chevalet amovible Llp du type 3000B1, n° UIC 21 88 402 7 304-7, photographié en 1974.
Jean-Pierre STEFFEN.



