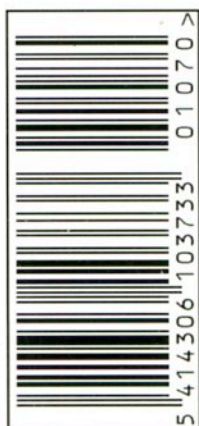


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 107 - FÉVRIER 2012 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : BE-9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Vous avez à nouveau été très nombreux à renouveler votre abonnement à la revue En Lignes, et je vous en remercie au nom de l'équipe d'animation. J'en profite pour accueillir les nouveaux abonnés qui, eux aussi, viennent grossir les rangs des lecteurs.

Tout au long de cette année, nous essaierons de ne pas vous décevoir. Outre les six numéros de la revue, un grand nombre de livres sont en chantier et devraient paraître en 2012. Vous les découvrirez au fur et à mesure des éditions.

Nous tenterons également de satisfaire au mieux les amateurs de voyages et manifestations en leur proposant un programme riche et varié, en collaboration avec les trois sociétés du Groupe SNCB et les associations. L'agenda ci-dessous vous permettra de déjà réserver les dates susceptibles de vous intéresser. Enfin, grâce à vous, nous pouvons poursuivre les différents objectifs majeurs de l'association que sont l'acquisition, la préservation et la restauration de matériel ferroviaire belge, la mise en valeur de celui-ci au Musée du rail de Saint-Ghislain et l'exploitation du Chemin de fer du Bocq, ex. ligne 128. Et, croyez-moi, le travail ne manque pas... Vous êtes intéressé et avez un peu de temps à nous consacrer ? Venez rejoindre une des équipes. Le nom des responsables est repris en page 3.

Bonne lecture !

Le président, DIEU B.



Ce numéro 107 est le dernier pour ceux qui n'ont pas encore renouvelé leur abonnement. Les modalités sont reprises en détail dans les pages centrales du numéro 106, ou à la page 3.



NOUVEAUTÉ LA SÉRIE 51



VOIR ENCART CENTRAL

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

À VENDRE : un lot d'une soixantaine de livres ferroviaires. Liste sur demande et renseignements à jeanmarie.debois@jedi.be

Le PFT recherche, pour présenter sa collection d'uniformes, des mannequins hommes et dames.

Merci de contacter le PFT par courriel : pftsp@gmail.com.

À VENDRE : un lot de 12 classeurs contenant plus de 1000 photos prises en Belgique dans les années 1990-2000. Contacter : louis@bihin.be, GSM 0496/709.636.

Précisions

A propos de notre article sur la renumérotation du parc vapeur de la SNCB au 1er octobre 1931 (EN LIGNES 106 pages 54 à 63).

Le nombre total de services à assurer par les remises d'Anvers-Sud, Bertrix, Hasselt, Saint-Ghislain, Saint-Nicolas et Walcourt comprend également ceux des abris pour locomotives, respectivement de Boom, Bastogne et Moerbeke, Florennes et Mariembourg. Cela explique le nombre parfois important de services à assurer, comme par exemple à Walcourt où il est de 45.

Rectification

EN LIGNES 106 page 19 : dans la photo en bas de page, la 961 est sortie dans la nouvelle livrée postale en juin 2000 et non le 3 septembre 1997.

PFT-agenda

- **Samedi 11 et dimanche 12 février** : « Valentrain 2012 ». Voir programme en pages centrales et sur www.valentrain.be
- **Samedi 24 mars** : voyage PFT - adieu aux locomotives électriques de la série 26.
- **Dimanche 22 avril** : dernière ouverture de l'abri-musée de Leuven - parade de locomotives vapeur.
- **Samedi 28 avril** : voyage PFT : adieu aux locomotives électriques de la série 12.
- **Samedi 5 mai** : grande bourse d'échange au Musée du rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 5 et dimanche 6 mai** : festival au Stoomcentrum Maldegem. Train spécial vapeur au départ de Bruxelles le samedi.
- **Samedi 17 et dimanche 18 mars** : week-end "Wallonie Bienvenue". Ouverture du Musée du Rail de St-Ghislain de 10 à 16h.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Armand BEERLANDT, Johny BRAUNS, Lucien CLAEYS, Freddy DELARBRE, Remy DEN HARTOG, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Sandrine DOBBELSTEIN, Pierre-Alain DUCHARON, FUF, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, André KOREVAAR, Jean-Yves LAMBIET, Edwin MOS, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIERART, François POBEZ, Michel POHA, J-R RENAUD, Werner RUDOLPH, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, Philippe TOUWAIDE, TUBIZE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - 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 2012

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 38 (étranger : € 44) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "En Lignes 2012". 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 BE57 0011 2017 8935 du PFT Mons.
- 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 107-01 Le 9 janvier 1985, la 6042 du dépôt de Saint-Ghislain affronte une tempête de neige en gare de Lessines, en tête d'un omnibus vers Geraardsbergen en remplacement d'un autorail de la série 46.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 107 - FÉVRIER 2012

sommaire



15

La 6325 reprend du service

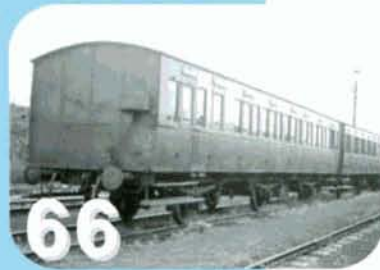


18

Le parc des voitures de la SNCB



Née en Belgique



66

Les voitures De Rechter

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

8 Actualité belge

8 statistiques - locomotives

8 locomotives électriques

14 locomotives Diesel

17 automotrices - TGV

18 le parc des voitures

38 actualité diverse

42 Sociétés privées

42 Europorte - Captrain

43 Transport - Railtraxx

44 Antwerp Rail Feeding

45 Actualité étrangère

45 Allemagne - telex

46 France

48 Pays-Bas

49 Tchéquie

50 Royaume-Uni - Suisse

51 Luxembourg

52 Pays-Bas

54 Le rail en Macédoine

58 Nées en Belgique

64 Hier - aujourd'hui

65 Les plus beaux sites

66 Les voitures De Rechter

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 107-02 Depuis le 1er janvier, le trafic de chaux entre Hermalle-sous-Huy et Veendam (NL) est repris par HUSA. Vu que la société ne possède pas encore de licence pour la Belgique, la traction du train est assurée par RailTraxx. Pour l'instant c'est la Class 66 MRCE 653-05 de RailTraxx louée par HUSA qui assure les trains. Le 4 janvier, passage à Hermalle-sous-Argenteau du train vide 49667 Veendam - Hermalle-sous-Huy. Laurent JOSEPH.

Une nouvelle décoration pour les 62 d'Infrabel ? Non, il s'agit de l'ex. 6702 d'ACTS (et ex. 6325 SNCB) acquise par Locon (voir p. 15). Remy den HARTOG.



Musée du Rail Saint-Ghislain

L'année s'est terminée le 3 décembre par la traditionnelle bourse d'échange au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Beaucoup d'exposants, beaucoup de visiteurs...

A l'arrière, les quatre locomotives polytensions de la première génération - 1504, 1608, 1805 et 2551 - de la collection du PFT ont été exposées aux côtés de la 64.169 accessible au public.

Atelier de traction Saint-Ghislain

A Saint-Ghislain, le rythme des travaux a été influencé par la réhabilitation progressive de l'ancien Atelier Diesel que nous louons depuis l'an dernier.

La tâche est immense : avant de pouvoir commencer à travailler, il faut (ré)aménager les lieux : eau, électricité, réfectoire, douches, toilettes, vestiaire, sécurisation. Il faut aussi nettoyer les fosses, réparer les volets électriques et remplacer les carreaux cassés des verrières supérieures, fermer les accès qui permettent encore aux rôdeurs d'approcher le bâtiment.

Actuellement, le lieu est sécurisé et son aménagement a commencé. De hauts murs ont remplacés les baies vitrées inférieures et toutes les portes - sauf une - ont été obturées. L'aménagement des locaux - réfectoire, vestiaires, toilettes - a commencé et un premier transfert de matériel en excédent (locomotives préservées pour pièces notamment) a pu être réalisé.

PHOTO 107-03 Lors de nos portes ouvertes du 3 décembre 2011 au Musée du Rail, nos quatre locomotives polycourant furent réunies pour la première fois. *Johny BRAUNS.*

Vous désirez participer activement aux activités de Saint-Ghislain ?
Contactez Baudouin Dieu au
00.32.(0)475/95.68.93.

Voyages

samedi 29 octobre 2011
On découvre nos régions !

Deux cents amateurs s'étaient donné rendez-vous pour ce voyage un peu particulier qui leur a permis de découvrir des lignes ferrées, tant au nord qu'au sud du pays, avec une variété incroyable de paysages dans un décor automnal, sous un soleil généreux et une météo plus que clémente... Voyage particulier parce qu'aucun arrêt-photo en ligne n'était prévu. Juste rouler pour le plaisir du train...

Embarquement à Bruxelles vers 9 heures pour une première étape jusque Libramont par le chemin des écoliers : Leuven, Ottignies, Fleurus, Auvélais, Namur, Dinant et Bertrix.

Après changement sens à Bertrix et Libramont, direction Marloie, la ligne de l'Ourthe, Angleur, Visé et la ligne 24 jusque Tongeren. Repos quelques minutes... Et on attaque la dernière étape : Bif.

Noord-Hasselt, Aarschot, Bruxelles. Fondamentalement différent des autres voyages, celui-ci a permis aux participants de se retrouver pour une agréable balade, sans stress, sur des lignes méconnues, autour d'un bon verre servi dans la voiture-buffet.

MATERIEL

La saison creuse d'un point de vue touristique laisse plus de temps à nos bénévoles pour s'occuper du matériel et nous permet du travail plus approfondi que lorsqu'il est en exploitation, notamment pour des travaux à la carrosserie qui subit inexorablement l'outrage des ans et que le climat belge ne ménage pas.

Un autre problème, d'ordre administratif cette fois, faisait planer sur nos activités une terrible épée de Damoclès : la fin de notre contrat d'occupation à l'atelier Diesel de Schaerbeek qui arrivait à échéance le 31 décembre 2011 et que *B-Technics* menace de ne plus vouloir renouveler.

Le PFT entrepose du matériel roulant dans cet atelier depuis qu'il existe, c.à.d. près de 25 ans ; entre-autres nos voitures voyageurs, la machine à vapeur en exploitation (la 26, puis la P8), des engins en cours de restauration comme la 5927, la 082 et le 553.29, et enfin le matériel dont l'état nécessite le levage, c'est-à-dire la séparation des bogies de la caisse. Nous nous sommes en effet payé notre propre stand de levage il y a quelques années afin de pouvoir effectuer nos entretiens et révisions méticuleusement et sans précipitation, donc un travail de bien meilleure qualité et avec bien plus de sérieux.

Nous en sommes arrivés au fil des ans à louer 5 voies dans la partie désaffectée de l'atelier. Le non-renouvellement du contrat d'occupation signifiait pour nous le départ des lieux, le déménagement coûteux de tout notre matériel (renové et en cours de rénovation) et la fin pure et simple de nos activités dans la région bruxelloise, avec pour conséquences un ralentissement dramatique de nos activités d'entretien et de rénovation causé par la perte de tout un groupe de bénévoles venant de Bruxelles et de Flandre ; l'impossibilité d'effectuer de grandes révisions sans stand de levage (donc à terme la perte de l'homologation de notre matériel et l'interdiction de rouler sur le réseau belge); mais également le débordement de l'atelier de Saint Ghislain avec l'éventualité de devoir se séparer de plusieurs engins par manque de place; et enfin la complexité de l'exploitation de notre parc de voitures, sachant que nos trains partent de Bruxelles et souvent en pool avec les voitures à voyageurs de B-Holding qui sont également garées à Schaerbeek. Bref, une véritable catastrophe.





PHOTO 107-04 Notre dernier grand voyage de l'année "A la découverte de nos régions" a permis aux participants de parcourir des lignes moins connues du sud et du nord du pays dans un superbe décor automnal. Passage du train à Vonèche. Michel HANSSENS.

Nous avons pu obtenir du dirigeant local le prolongement de six mois de notre présence sur place. Ce n'est guère long, mais cela nous accorde un petit sursis. Prochaine échéance : 30 juin 2012.

Autorails

Avec la rentrée scolaire, les travaux ont repris sur le Brossel 551.26 à l'école technique TIO à Overpelt. La rénovation est repartie de plus belle comme en témoigne la photo page suivante. Les portes ont été reconstruites et l'habillage du plafond est presque terminé. Ce sont à présent des travaux plus précis, comme le rhabillage des fenêtres, qui attendent les élèves.

La restauration du 4605 progresse toujours. La caisse a été mise en peinture jaune / rouge début janvier, ce qui permettra le remontage des fenêtres et des phares dans le courant du mois de février. Il restera la nouvelle sérigraphie à appliquer, la révision technique et le laborieux contrôle approfondi des essieux afin de réactiver son homologation pour 15 ans. Il est toujours prévu de le sortir pour la saison 2012.



↑ **PHOTO 107-05** C'est le 22 octobre 2011 que le PFT a été chercher la 1608 à Oostende. La 1602, sauvegardée par B-Holding, a par la même occasion été incorporée dans le convoi. La traction fut assurée par la 5941, tandis que la 202.020 et la 6077 accompagnaient pour servir de poids-frein. PFT.

↓ **PHOTO 107-06** Pour la dernière fois, les sept 16 encore existantes (la 1607 ayant été ferraillée) furent réunies pour une ultime photo de famille. PFT.





PHOTO 107-07 Le 23 octobre 2011, le PFT a pris possession des deux voitures-restaurants Mitropa de l'ex. Vennbahn. Voici le convoi prêt au départ en gare de Raeren. Derrière la 210.077 se trouve la 8051, acquise pour pièces, qui accompagna le convoi jusque Schaerbeek. PFT.

Voitures voyageurs

Le reconditionnement des voitures K rachetées au SSN a pris bien plus longtemps que prévu. L'état lors de l'achat laissait présager une remise en état facile, mais c'était sans compter sur les innombrables cloques de rouille et l'épaisse couche de crasse collée au châssis qui en ont fait voir de toutes les couleurs aux quelques acharnés bénévoles. C'est un travail long, sale et pénible mais à présent, le résultat est là. Elles ont été nettoyées, mises en peinture, dotées d'une nouvelle sérigraphie, les aspects techniques ont été vérifiés, les essieux ainsi que le frein ont été révisés par *SNCB-Technics*. Il ne restait plus que la stressante visite technique par l'organisme agréé *Belgorail* pour obtenir le précieux sésame : le document d'homologation. A l'heure où vous lirez ces lignes, ce devrait être chose faite. Voilà donc le PFT pourvu d'une superbe rame de 4 voitures K1 de 1935, dont une avec un magnifique intérieur en bois.

Le prochain véhicule sur lequel se concentreront les forces à l'atelier de Schaerbeek sera notre M1 de 2e classe. Les travaux préparatifs à la caisse avaient été réalisés à Saint-Ghislain, si bien qu'il reste la finition et la peinture, et le rafraîchissement de l'aménagement intérieur. Par contre, demeurent quelques points épineux à régler comme le nettoyage des soubassements, la révision des organes de roulement, du frein ainsi que l'archaïque système des portes coulissantes qui nous promet, rien qu'à lui, bien du plaisir...

Locomotives

Notre P8 - 64.169 - a subi diverses petites réparations. La firme agréée de Chatham (UK) a procédé au remplacement nécessaire d'entretoises de la chaudière qui bordaient l'ancienne bouche du brûleur à gasoil. Une mesure aux ultrasons a été effectuée en divers points où l'épaisseur de la tôle est susceptible de diminuer au fil du temps due à la corrosion; elle est tout-à-fait rassurante quant à la bonne santé de

la chaudière. La pompe à air, qui nous avait posé quelques soucis en fin de saison, a également été réparée : le piston de l'étage Haute Pression qui s'était brisé en 3 morceaux a été remplacé, ainsi que les graisseurs automatiques.

La vapeur Ty2 - 7173, revendue à un amateur, reprend des airs dignes. Elle est pourvue d'une cabine entièrement reconstruite, le corps cylindrique a été partiellement retôlé. Le chantier promet d'être une belle réussite.

La 5927 a dû être entièrement reponcée, la peinture finale appliquée l'été dernier de ayant mal réagi avec la couche de primer. Les masquages ont été effectués et un deuxième essai aura été effectué. Il faudra ensuite opérer un dépoussiérage de la salle des machines et la loco sera enfin refermée. Il restera la remise en état technique, sur laquelle nous nous étendrons dans le prochain article.

Le « Gros Nez » 202.020 est toujours en réparation, non que la panne soit à priori gravissime, mais à cause du manque de

temps. Une fuite électrique à la génératrice principale nous donne du souci, mais la météo humide de cette fin d'année n'est pas propice aux travaux électriques à la haute tension. Nous espérons en venir à bout dès le printemps.

La 2551, qui avait quelque peu servi de banque d'organes pour des 23 lors de son long garage à Antwerpen-Noord, a été remise à niveau. Les essais basse et haute-tension se sont révélés concluants. Elle a subi un bon nettoyage ainsi que quelques réparations localisées à la caisse. Elle a rejoint sa nouvelle demeure à Saint-Ghislain avec la réputation de machine bonne pour le service. Ceux qui ont eu l'occasion de l'admirer lors de la bourse du 3 décembre ont pu se rendre compte de son bel état.

La 1608 a été rééquipée de batteries 72V, ce qui a permis de rétablir l'éclairage et lui redonne un air nettement plus vivant. Les essais basse tension se sont bien déroulés, mais il n'en est hélas pas de même de l'armoire haute tension qui souffre d'une avarie d'origine encore indéterminée...Affaire à suivre donc. Bien que l'Arrêté Ministériel sous couvert duquel nous parcourons le réseau belge n'autorise pas l'emploi de locomotives électriques pour le moment, le PFT préfère mettre toutes les cartes de son côté en garant ses machines en bon état technique. C'est également la fierté de l'association que d'avoir du matériel en parfait état de fonctionnement !

Si l'envie vous prend de poncer, nettoyer, peindre, restaurer, réparer, n'hésitez pas une seule seconde à vous joindre à l'équipe de Schaerbeek. Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473.39.35.54. Les séances de travail se déroulent tous les samedis et il est également possible de travailler en semaine, au mieux des convenances personnelles.

↓ Avec la rentrée scolaire de septembre 2011, la restauration de notre autorail Brossel 551.26 a pu reprendre à l'Ecole technique d'Overpelt. L'habillage intérieur est en voie de finition. Une vue prise le 15 novembre 2011. Freddy DELARBRE / PFT.





CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison 2011 s'est officiellement terminée le 11 décembre avec la journée de circulation hivernale et le marché de Noël de Spontin. Précédent ce week-end, les journées de Saint-Nicolas qui, comme à l'accoutumée, rencontrèrent un succès énorme, si bien que de nombreuses demandes de réservation n'ont pu être acceptées ! Des circulations supplémentaires auraient pu être organisées lors de ces journées, mais cela aurait été au détriment de la qualité, ce que les amateurs du PFT ne souhaitent pas.

Les travaux de voie n'ont pas attendu la fin de la saison pour débuter. En effet, dès octobre, un cœur d'aiguillage et ses pièces de bois ont été entièrement renouvelés à Dorinne-Durnal et, en novembre, plusieurs pièces de bois d'un autre aiguillage ont également été remplacées. Toujours en novembre, à l'entrée du tunnel de Durnal, un tronçon de voie partiellement révisé lors de la remise en service de ce tronçon en 2007 a été entièrement reconstruit.

En décembre a eu lieu la préparation du gros chantier hivernal; les deux courbes situées entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal seront entièrement reconstruites. En effet, ces deux courbes sont situées sur le tronçon le plus utilisé de la ligne (notamment à cause des transferts réguliers de matériel entre les deux gares encadrantes) et, même si depuis 2000 - année de réouverture de cette section - des traverses sont régulièrement remplacées pour circuler en toute sécurité à cet endroit, un remplacement intégral s'imposait. Les matériaux de remplissage utilisés à l'époque n'offraient plus suffisamment de garanties sur le long terme, si bien qu'il fut donc décidé de renouveler toutes les traverses pour pérenniser cette section de ligne et ne plus être astreint à une surveillance et un entretien réguliers.

N'hésitez pas à proposer votre aide; aucune qualification n'est requise car le travail s'effectue en groupe et les instructions sont données sur le terrain.
 Contact : Alain Defechereux
 +32.(0)477/989.123 ou info@cfbocq.be

↗ Travaux de remplacement des pièces de bois de l'aiguillage de sortie de la gare de Dorinne-Durnal, côté Purnode. PFT, 15 novembre 2011.



Le Grand Saint lors de sa visite sur le Chemin de Fer du Bocq, le 26 novembre 2011. Que d'émotions chez les petits et que de souvenirs chez les moins jeunes ! PFT.



Locomotives

série 12

● Le roulement de la série 12 a disparu le 11 décembre 2011. Les services ont été partagés entre les locomotives des séries 13, 29 et les BB 36000. Mais suite au retard pris dans l'initiation aux 13 des conducteurs de différents dépôts, les 12 interviennent très régulièrement dans le roulement F4 (voir série 13).

série 13

● Comme prévu, la mise en service massive des 18 a permis le transfert de 13 vers *SNCB-Logistics*. Les 13 font leur grande apparition dans le Nord de la France (nouveau roulement F4) en remplacement des 12 ainsi qu'en trafic intérieur (nouveau roulement F5) permettant le retrait de toutes les 26 et l'allègement des services des 20.

Le roulement *Sibelit* commun aux 13 et aux 3000 CFL se voit quand à lui réduit, passant de 31 à 27 journées.

Ci-dessous, nous publions les trains du roulement F4 :

- 44801 ①-⑤ XFTGR 19.39 – LNC 23.00
- 44824 ①-⑤ LNC 15.41 – XFTGR 18.55
- 47802 ①-⑤ FNND 02.35 – XFVS 06.55
- 47802 ⑥ FNND 03.18 – XFVS 06.57
- 47807 ①-⑥ XFVS 09.14 – FNWHZ 12.27
- 47826 ①-⑤ LNC 03.42 – XFFAR 05.45
- 47849 ①-⑤ XFFAR 08.14 – GLI 10.34
- 48700 ④ FIZG 03.39 – XFTGR 06.52
- 48728 ③ FNND 23.55 – XFTGR 06.49
- 48732 ①④ FLS 20.12 – XFTGR 23.14
- 49803 ② XFTGR 00.18 – LNC 02.25/15.00 – FNND 17.57

- 49803 ④ XFTGR 07.34 – LNC 09.41/13.36 – FNND 16.06
- 49803 ⑥ XFTGR 07.30 – FNND 11.27
- 49821 ③ XFTGR 00.18 – LNC 02.25
- 49821 ⑥ XFTGR 08.30 – FLS 12.20
- 49824 ② FNND 19.32 – XFTGR 23.14
- 49824 ③ FNND 21.07 – XFTGR 00.42
- 49824 ⑥ LNC 04.46 – XFTGR 06.49
- 49826 ② FGZH 03.24 – XFTGR 06.52
- 49835 ③ XFTGR 07.34 – FGZH 17.36
- 49847 ⑤ XFTGR 07.30 – FNND 11.47
- 49849 ⑥ XFTGR 18.50 – FSR 22.53
- 59202 ③ FGZH 19.11 – FNND 20.27

Abréviations : FGZH : Gent-Zeehaven, FIZG : Muizen-Goederen, FLS : Aalst, FNND : Antwerpen-Noord, FNWHZ : Antwerpen-Waasland-haven-Zuid, FSR : Schaerbeek-Formation, GLI : La Louvière Industrielle, LNC : Monceau, XFFAR : Fargnier (F), XFTGR : Tergnier (F), XFVS : Valenciennes (F)

①②③④⑤⑥⑦ : lundi au dimanche

Voici le nouveau roulement de trafic intérieur F5 (uniquement les trains de jour) :

Du lundi au vendredi

- F501+02**
- 33740 FKGG 06.53 – FCLF 09.50
 - 37340 FCLF 10.52 – FKGG 13.40
 - 33741 ①③⑤ FKGG 14.09 – FCLF 17.11
 - 47864 ①③⑤ FKGG 14.09 – FCLF 17.11
 - 37341 ①②⑤ FCLF 18.33 – FKGG 21.40
 - 48785 ①③⑤ FCLF 18.33 – FKGG 21.40

- F503**
- 37945 GLI 08.14 – FGZH 10.20
 - 39741 ①③④⑤ FGZH 13.28 – FEQ 16.04
 - 39741 ③ FGZH 13.11 – FEQ 15.36
 - 37941 ①③④⑤ FEQ 17.40 – FGZH 19.09
 - 37941 ③ FEQ 16.22 – FGZH 18.30

- F504**
- 37944 GLI 05.10 – FGZH 07.29
 - 39746 FGZH 08.58 – GLI 11.31
 - 37946 GLI 13.30 – FGZH 15.50
 - 39748 FGZH 16.40 – GLI 19.29
 - 37948 GLI 20.19 – FGZH 22.49

- F505**
- 44864 ②-⑤ FNND 06.16 – LNC 08.57
 - 57200 LNC 09.59 – FNND 12.28
 - 52700 FNND 14.11 – FEQ 16.18
 - 57205 FEQ 18.41 – FNND 20.37

- F506**
- 57201 ②-⑤ LNC 07.59 – FNND 10.37
 - 52702 ②-⑤ FNND 12.26 – LNC 14.53
 - 57202 ②-⑤ LNC 16.03 – FNND 18.40
 - 44862 ②-⑤ FNND 19.41 – LNC 22.23

F507

- uniquement de nuit

Samedi

F501+02

- uniquement de nuit

- F503**
- 37945 GLI 08.14 – FGZH 10.20
 - 39745 FGZH 12.39 – GLI 14.48

- F504**
- 37944 GLI 05.10 – FGZH 07.29
 - 39746 FGZH 08.58 – GLI 11.31

- F505**
- 52702 FNND 10.48 – LNC 13.42
 - 57200 LNC 14.52 – FNND 17.00

- F506**
- 57201 LNC 07.59 – FNND 10.25
 - 52704 FNND 11.50 – LNC 14.18

- F507**
- 33181 FKGG 14.55 – LZR 18.00
 - 31381 LZR 18.57 – FKGG 22.16

Dimanche

F501 + 502 + 507

- Réserve FKGG

F503 + 604 + 506

- Réserve LNC

- F505**
- 44866 FNND 23.32 – LNC 01.50

Abréviations :

FCLF : Châtelet-Formation, FEQ : Clabecq, FGZH : Gent-Zeehaven, FKGG : Genk-Goederen, FNND : Antwerpen-Noord, GLI : La Louvière-Industrielle, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge.

①②③④⑤⑥⑦ : lundi au dimanche

MISES EN SERVICE	MISES HORS SERVICE		
1806 : 08-11-2011 NK	255 : 11-12-2011 NK	2606 : 11-12-2011 GCR	2633 : 11-12-2011 GCR
1813 : 10-11-2011 NK	2010 : 11-12-2011 FNND	2607 : 11-12-2011 GCR	2634 : 11-12-2011 GCR
1825 : 26-09-2011 NK	2303 : 11-12-2011 FNND	2608 : 11-12-2011 GCR	2635 : 11-12-2011 GCR
1827 : 26-09-2011 NK	2304 : 11-12-2011 FNND	2609 : 11-12-2011 GCR	
1828 : 11-10-2011 NK	2310 : 11-12-2011 FNND	2610 : 11-12-2011 GCR	DÉMOLITION
1830 : 11-10-2011 NK	2312 : 11-12-2011 FNND	2611 : 11-12-2011 GCR	1501 : 11-11 Recylux, Aubange
1831 : 11-10-2011 NK	2317 : 11-12-2011 FNND	2612 : 11-12-2011 GCR	5103 : 10-11 Recylux, Aubange
1832 : 11-10-2011 NK	2323 : 11-12-2011 FNND	2613 : 11-12-2011 GCR	5125 : 11-11 Recylux, Aubange
1833 : 11-10-2011 NK	2329 : 11-12-2011 FNND	2614 : 11-12-2011 GCR	5162 : 11-11 Recylux, Aubange
1834 : 11-10-2011 NK	2329 : 11-12-2011 FNND	2615 : 11-12-2011 GCR	6298 : 11-11 Recylux, Aubange
1835 : 08-11-2011 NK	2330 : 11-12-2011 FNND	2617 : 11-12-2011 GCR	
1836 : 10-11-2011 NK	2335 : 11-12-2011 FNND	2618 : 11-12-2011 GCR	ABRÉVIATIONS
1839 : 10-11-2011 NK	2338 : 11-12-2011 FNND	2619 : 11-12-2011 GCR	CR : CityRail
1843 : 26-09-2011 NK	2344 : 11-12-2011 FNND	2620 : 11-12-2011 GCR	FHS : Hasselt
1844 : 08-11-2011 NK	2345 : 11-12-2011 FNND	2621 : 11-12-2011 GCR	FKR : Merelbeke
1845 : 08-11-2011 NK	2346 : 11-12-2011 FNND	2622 : 11-12-2011 GCR	FNND : Antwerpen-Noord
1846 : 08-11-2011 NK	2348 : 11-12-2011 FNND	2623 : 11-12-2011 GCR	FSD : Oostende
1847 : 08-11-2011 NK	2350 : 11-12-2011 FNND	2624 : 11-12-2011 GCR	FSR : Schaerbeek
1848 : 08-11-2011 NK	2352 : 11-12-2011 FNND	2625 : 11-12-2011 GCR	GCR : Charleroi-Sud
1849 : 08-11-2011 NK	2363 : 11-12-2011 FNND	2626 : 11-12-2011 GCR	GR : grande révision
1850 : 10-11-2011 NK	2601 : 11-12-2011 GCR	2627 : 11-12-2011 GCR	M CR : modernisation City Rail
1851 : 10-11-2011 NK	2602 : 11-12-2011 GCR	2628 : 11-12-2011 GCR	MKM : Stockem
1853 : 10-11-2011 NK	2603 : 11-12-2011 GCR	2629 : 11-12-2011 GCR	MOD : modernisée
	2604 : 11-12-2011 GCR	2630 : 11-12-2011 GCR	NK : Kinkempois
	2605 : 11-12-2011 GCR	2631 : 11-12-2011 GCR	RI : révision intermédiaire
			RI2 : 2e révision intermédiaire



Le 2 novembre 2011, la 1349 remplace les deux locomotives de la série 26 en tête du train de brames 37340 Châtelet - Genk-Goe-
deren pour l'initiation des conducteurs de Genk. Sandrine DOBBELSTEIN.

Une seconde carrière pour les 16 ?

La société slovaque LOCORAIL, basée à Bratislava, est très intéressée par le rachat des cinq locomotives de la série 16 subsistantes (1601, 1603, 1604, 1605 et 1606). Etant donné que ces machines ont été vendues à un ferrailleur dans le port de Gent, il a fallu l'autorisation de la SNCB pour cette revente. Locorail engagerait les 16 sur un trafic d'automobiles pour le compte du groupe PSA (Peugeot) entre la Hongrie et la Slovaquie.

série 18

● La mise en service des nouvelles locomotives de la série 18 se poursuit à un rythme soutenu. Au nouvel horaire du 11 décembre 2011, le roulement était doté de pas moins de 31 journées. Par rapport à ce que nous avons annoncé dans le *EN LIGNES 106*, il faut ajouter 10 journées englobant les IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal et les IC-N Charleroi-Sud - Essen.

PHOTO 107-08 Pour l'homologation du logiciel version E, les 1831, 1840, 1841 ont effectué le tour des différents lieux d'essais habituels du réseau. Du 28 novembre au 1er décembre, elles furent testées au site du Coucou pour les essais de mesure sous 3 kV. Voici les 1841 et 1840 (en véhicule) suivies d'une rame d'IC-O (composition : 111B+110B+16A+111A+111B+111 Bdx) et de la 1831 à l'autre extrémité. Ch. AUQUIERE.

Durant les mois de novembre et de décembre, des essais se sont déroulés en vue de constituer le dossier d'autorisation d'un nouveau logiciel de commande (la version E). Les essais se sont déroulés du 8 au 10 novembre sur le site des Epioux, suivis de parcours entre Bertrix et Virton du 16 au 22 novembre, d'un passage sur le site du Coucou du 28 novembre au 1er décembre, et enfin de parcours Tournai - St-Ghislain du 5 au 9 décembre.



Atelier Central de Salzinnes Programme des passages en révision pour 2012

- série 13 : 18 RI
- série 21 : 6 GR
- série 27 : 13 RI (dont 8 équipées d'attelage GF)

GR = Grande Révision
RI = Révision Intermédiaire.

série 19

● A la fin de l'année 2011, les deux premières locomotives de la série 19 étaient testées au centre d'essais de Velim en Tchéquie.

Elles effectuaient des parcours accouplées entr'elles par leur attelage automatique GF (voir photo du milieu) et accompagnées d'une voiture-pilote du type I11 BDx, de façon à former une rame réversible.

Ces trois vues ont été réalisées le 23 novembre 2011 le long du circuit de Velim.
Michal POHA.





Chaque semaine, deux nouvelles locomotives de la série 18 arrivent en Belgique. Elles sont mises en service après avoir assuré leur parcours de rodage : un trajet aller-retour de Forest-Voitures à Liège-Guillemins via la L2, et un circuit au départ de Liège vers Rivage, Marloie, Jemelle, Arlon, Athus, Virton, Bertrix, Dinant, Namur et retour à Liège.



Ces quatre photos montrent des parcours de transfert des 18 entre l'usine Siemens de München et le circuit d'essai Siemens de Wildenrath.

Les deux photos du haut montrent le transfert des 1850 + 1851 + 1836 et 1839, remorquées par la locomotive Diesel ER20-2007 appartenant à Siemens. Passage à Hörbach en direction d'Augsburg, le 15 octobre 2011.

Sur les deux photos du bas, on voit la même locomotive Diesel, renommée PCW-7 (ER20-2007) et repeinte dans une autre décoration, remorquant les 1894 + 1889 + 1882 + 1877 et 1842. Le train passe au même endroit, le 19 novembre 2011.

Photos Werner RUDOLPH.





Le 27 novembre 2011, le train d'essai franchit le Hammerbrück entre Hergenrath et Herbesthal. La 2711 était accompagnée de trois voitures de mesures allemandes appartenant à DB AG Systemtechnik. Jean-Yves LAMBIET.

Train d'essai allemand avec la 2711

Le 16 novembre 2011, la 2711 a été expédiée chez Siemens à München pour le montage d'un pantographe expérimental Schunk semblable à ceux équipant les 18. Durant trois jours fin novembre 2011, la 2711 effectua des parcours d'essais avec ce panto entre Aachen Hbf et Welkenraedt, dans le but de tester la caténaire allemande entre Aachen Hbf et la frontière belge. Pour ces essais, la DB exige en effet l'utilisation d'un pantographe allemand. On se rappellera que la 2706 avait été équipée d'un pantographe similaire en novembre 2008, pour procéder à des essais semblables (voir EN LIGNES 89 pages 14-15).

En provenance d'Aachen, passage du convoi à Herbesthal. A l'avant-plan, on voit la ligne 49 vers Eupen. Maarten SCHOUBBEN, 27-11-2011.



série 20

● Le retrait des 26 n'aura pas vraiment profité aux 20, au contraire, puisque ces dernières perdent deux journées de roulement, passant de 13 à 11 jours, au profit des 13. SNCB-Logistics a par ailleurs annoncé son intention de s'en séparer en 2015 au plus tard. Une locomotive a déjà été mise hors service le 11 décembre. Il s'agit de la 2010 qui a assuré son dernier train le 1er décembre entre Gent-Zeehaven - Antwerpen-Noord (train 59201). Voici la liste des nouveaux trains et des parcours dont les horaires ont été modifiés :

31282 ①-⑤ LZR 11.41 – FNND 13.48
31283 ①-⑤ LZR 16.26 – FNND 18.48

31290 ①③④ LZR 14.02 – FNND 16.17
31290 ②⑤ LZR 12.41 – FNND 14.48
32182 ②-⑤ FNND 08.05 – LZR 10.17
32182 ⑥ FNND 07.49 – LZR 09.58
32183 ①-⑤ FNND 12.48 – LZR 15.09
32184 ①-⑤ FNND 16.03 – LZR 18.35
33181 ③④⑤ FKGG 16.28 – LZR 19.57
40305 ① FIZG 12.41 – LZR 15.00
40330 ⑥ LZR 16.04 – FNND 18.10
43568 ②-⑤ FNND 17.04 – LZR 19.35
44820 ⑥ FNND 11.38 – FGZH 12.57
46443 ⑥ FGZH 10.44 – RHODE 12.15
49993 ② LZR 09.05 – FNND 11.06
51200 ②④⑤ LZR 12.48 – FNND 14.55
51200 ⑥ LZR 10.55 – FNND 13.08
52904 ① FNND 10.50 – FGZH 12.14

Abréviations :

FGZH : Gent-Zeehaven, FIZG : Muizen-Goederen, FKGG : Genk-Goederen, FNND : Antwerpen-Noord, LZR : Zeebrugge, RHODE : Antwerpen-Rhodesië
①②③④⑤⑥⑦ : lundi au dimanche

série 21

● Depuis le 11 décembre, une rame de voiture M4 tirée par une 21 assure un aller-retour IC-D Lille - Herstal, en remplacement d'automotrices du type AM96. Il s'agit de pallier au manque de place assise sur les trains du matin et du soir :

906 : Tournai 07.00 - Herstal 09.27
938 : Herstal 15.28 - Tournai 18.00.

série 23

● La série 23 joue les prolongations, même si 17 machines ont été réformées au 11 décembre 2011 (2303, 2304, 2310, 2312, 2317, 2323, 2329, 2330, 2335, 2338, 2344, 2345, 2346, 2348, 2350, 2352 et 2363) et profitent de l'arrêt complet des 26. Au 11 décembre 2011, l'effectif comptait encore 26 unités : 2314, 2316, 2320, 2321, 2325, 2328, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2349, 2351, 2355, 2357, 2360, 2362, 2364, 2365, 2367, 2368, 2370, 2371, 2372, 2374 et 2375.

série 26

● Contre toute attente, l'ensemble des 26 ont été mises hors service en bloc officiellement le 11 décembre 2011. Des trains ont toutefois encore été remorqués par des 26 les 12 et 13 décembre. Les dernières locomotives ayant circulé furent les 2604, 2622, 2623 et 2627. Le 12 décembre, les 2604 et 2623 assurèrent en double le train 39710 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Châtelet - (Aisemont); le lendemain, le même couplage remorquait le train 39610 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Kinkempois - (Jemelle), tandis que les 2622 et 2627 assuraient le 52400 Antwerpen-Noord - Kinkempois. Après 47 années passées sur le réseau, c'est donc par le plus grand des hasards que la carrière des 4 dernières 26 s'est achevée à quelques dizaines de minutes d'intervalle à Kinkempois. Nous reviendrons plus en détails sur cette série dans un prochain numéro.



PHOTO 107-09 Les 26 garées à l'atelier de Charleroi-Sud au lendemain de leur arrêt définitif. Pierre HERBIET, 13 décembre 2011.

série 29

● Malgré la reprise de certains trains anciennement confiés aux 12, les 29 passent de 5 à 3 journées de roulement. Depuis le 11 décembre 2011, elles se rendent régulièrement à Calais-Frethun et sur la plate-forme multimodale Delta 3 située à Dourges.

Voici la liste des trains de jour :

- 40431 ②④ XFCAF 07.50 – FIZG 11.35
- 40433 ① LKV 10.56 – FIZG 12.36
- 40433 ⑥ XFCAF 16.06 – LKV 17.41
- 40434 ②④ FIZG 19.00 – XFCAF 22.43

- 40436 ⑥ FIZG 10.54 – XFCAF 14.50
- 41811 ② XFDOU 08.51 – FNND 12.35
- 43112 ①③⑤ FNND 14.42 – LKV 17.03/
18.04 – XFVON 22.47
- 43115 ②④ XFVON 00.53 – FNND 07.24
- 43194 ②④ FNND 14.42 – LKV 17.03/18.04
– XFVON 22.47
- 43197 ③⑤ XFVON 00.53 – FNND 07.24

Abréviations :

FIZG : Muizen-Goederen, FNND : Antwerpen-Noord, LKV : Kortrijk, XFCAF : Calais-Frethun (F), XFDOU : Dourges Delta 3 (F), XFVON : Valenton (F).

PHOTO 107-10 Un des deux derniers services assurés par des 26 : le train 39710 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Châtelet - (Aisemont) assuré par les 2604 et 2623. Familleureux, 12 décembre 2011. Philippe GOUSSET.



série 55

● La 5538 a trouvé un amateur en Serbie. On se rappellera que cette machine avait été acquise par *Rails et Traction* en décembre 2008 pour le compte de la société CFCO (Chemin de Fer Congo-Océan) à Pointe-Noire, au Congo-Brazzaville. Elle avait été modifiée à l'atelier de Kinkempois pour recevoir un attelage automatique et avait reçu une décoration bleue agrémentée de trois fines bandes de teintes verte, jaune et rouge, les couleurs du drapeau national (voir *EL 93* p. 15). Ce projet fut suspendu à la suite de difficultés financières de la société *Rails et Traction*, laquelle fut finalement déclarée en faillite au début de 2010. Une nouvelle société baptisée *Rails et Traction International* a pris la relève quelques mois plus tard. Fin 2011, un amateur en Serbie s'est manifesté pour le rachat de la 5538. Après avoir été à nouveau pourvue des ses tampons et attelages à vis d'origine, elle a quitté Kinkempois le 14 décembre pour rejoindre l'atelier *Rails et Traction International* de Raeren, où elle sera préparée avant son départ éventuel pour la Serbie.

série 57 (G2000)

● Depuis le 11 décembre, les 57 ne gardent plus que trois journées de roulement, dont une de réserve. Les machines seront prioritairement affectées à OSR France. En outre, toujours depuis le 11 décembre, la 5704 est louée à *Europorte France*. Cette location a toutefois été suspendue suite à un contentieux entre la SNCB et *Europorte* après une panne sur la machine lors de sa prise en main par *Europorte*...

Voici le nouveau roulement des 57 (pas de service le dimanche) :

Du lundi au vendredi

GP01

- 48857 ①-⑤ LKV 03.30 - LTD 06.10
- 48846 ①-⑤ LTD 08.50 - XFBG 14.43
- 48857 ①-⑤ XFBG 18.57 - LKV 20.13
- 39289 ①-⑤ LKV 22.06 - FNND 00.19

GP02

- 32980 ②-⑤ FNND 02.25 - LKV 04.35
- 49804 ①-③⑤ FLS 11.03 - XFNES 15.26
- 49807 ①-③⑤ XFNES 19.43 - FLS 00.07

GP03 : réserve LKV

Samedi

GP01

- 48857 LKV 03.30 - LTD 06.10
- 48846 LTD 08.00 - XFBG 14.43
- 48857 XFBG 18.47 - LKV 20.10

GP02

- 32980 FNND 02.25 - LKV 04.35
- 49804 FLS 12.57 - XFNES 17.13
- 49807 XFNES 19.43 - FLS 00.00

GP03 : réserve LKV

Abréviations : FLS : Aalst, FNND : Antwerpen-Noord, LKV : Kortrijk, LTD : Tessenderlo, XFBG : Bully-Grenay (F), XFNES : Nesle (F).



↑ **PHOTO 107-12** Transfert des 7404 et 7410 d'Antwerpen-Noord à Salzinnes via Kinkempois. Passage à Marche-les-Dames le 28 novembre 2011. Philippe GOUSSET.

↓ **PHOTO 107-13** Après les 91, 92, 80 et 82, c'est au tour des 74 de manoeuvrer à l'Atelier Central de Salzinnes. Le 6 décembre 2011, la 7410 manoeuvre la 1345. Pierre HERBIET.



Un nouvel autorail pour Infrabel

PHOTO 107-11 Infrabel a mis en service au début de 2012 un nouvel autorail de mesure construit par Geismar pour ausculter les lignes équipées de l'ETCS. Avant d'entrer en service, il doit subir différents essais pour obtenir son homologation. Le 12 janvier, il effectua des parcours entre Braine-le-Comte et Ecaussinnes pour tester la TBL1+. Le voici à son départ de Schaerbeek vers Braine-le-Comte. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

série 74

● Les 7401, 7404, 7406 et 7410 ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord le 28 novembre 2011 à destination de Kinkempois. Les 7401 et 7406 y sont restées pour le montage du GSM-R, tandis que les 7404 et 7410 ont poursuivi leur route vers l'Atelier Central de Salzinnes où elles remplacent les machines de la série 82. Le 29 décembre, la 7401 est retournée à Antwerpen-Schijnpoort où elle manoeuvre les rames au tour en fosse. La 7406 devrait rejoindre Hasselt pour y assurer les manoeuvres à l'atelier de traction.

→ Le 26 octobre 2011, cinq voitures-couchettes 15 à destination du chantier de démolition Luxfer d'Aubange, étaient incorporées dans le train 52400 Antwerpen-Noord - Kinkempois, ici en passage à Argenteau, sur la ligne 40 Visé - Liège. Ces voitures ont été ferraillées dans le courant du mois de décembre.

Laurent JOSEPH.



■ Une troisième vie pour la 6325

Le 15 octobre 2011, LOCON Benelux (voir page 48 et EN LIGNES 106 page 37) est devenu propriétaire des quatre locomotives série 6700 de HUSA Transportation (anciennement ACTS). Les 6701 (ex-6321 SNCB), 6702 (ex-6325), 6703 (ex-6391) et 6705 (ex-6392) ont été acheminées de Rotterdam à Apeldoorn le 16 octobre, avant d'être transportées fin octobre vers Amersfoort où les travaux de remise en service sont effectués.

Deux locomotives devaient être révisées. La 6702, dont la caisse était dans un état déplorable mais qui fut la dernière en service chez HUSA, fut la première prise en main. Renommée 9802, elle a reçu la livrée orange et blanc caractéristique de Locon (voir aussi page 68).

Un accord serait aussi intervenu avec les propriétaires des locomotives électriques série 1200 ex-NS de ACTS, qui ont servi d'intermédiaire dans l'opération de vente : lorsque Locon n'aura plus l'usage des 6700, une locomotive leur sera cédée. Ainsi, le couplage 1200+6700, utilisé par ACTS de 1999 à 2008, pourra être reconstitué.

L'ex. 6325 a débuté une troisième vie chez HUSA Transportation. La voici dans sa nouvelle robe à Amersfoort le 29 novembre 2011. On aperçoit les trois autres ex. 63 à l'arrière (6703, 6705 et la 6701 noire). Edwin MOS.





↑ A l'occasion du match de foot opposant le club autrichien Sturm Graz à Anderlecht au stade Constant Vanden Stock à Bruxelles le 3 novembre 2011, un train spécial a été mis en marche entre Graz et Bruxelles-Midi. Au départ de Aachen Hbf, sa traction fut assurée par les 2838 et 2836. La rame était composée de 12 voitures-couchettes slovaques ex. DB et de deux voitures autrichiennes ÖBB. Passage au point d'arrêt de Fraipont, sur la ligne 37, le 3 novembre 2011.
Laurent JOSEPH.

PHOTO 107-14 ↑
PHOTO 107-15 →

Le 8 décembre, suite à des problèmes d'ETCS sur la ligne 3, l'ICE 11, assuré par la rame 4602, a dû être détourné par la ligne 37. Elle a ensuite été victime d'un incendie électrique à l'entrée de Welkenraedt. La rame défectueuse fut ramenée en Allemagne, tractée par les 6227 et 6225 jusqu'à Aachen Hbf, où elles furent relayées par deux locomotives de la série 228 de la DB. La photo ci-dessus a été réalisée à Herbesthal.
Ci-contre, passage du convoi à Eschweiler, avec la 228 833 en tête.
Michel HANSSENS.





← PHOTO 107-16

↓ PHOTO 107-17

Le 18 octobre 2011, une voiture du type M6 Bx a été transférée de Mons à Schaerbeek par l'automotrice Break 314 (parcours 17909). Cette composition particulière est justifiée par l'attelage GF qui équipe l'avant de cette voiture. Ces deux photos ont été prises lors du passage de cet acheminement particulier en gare de Tubize. Serge MARTIN.



↓ ↘ **Cherchez l'erreur !**

Les capots de protection des attelages des rames TGV souffrent énormément et doivent régulièrement être remplacés lors d'avarie. En cas de manque de pièces, il est nécessaire d'utiliser des éléments destinés à d'autres séries comme illustré sur ces deux photographies réalisées à Bruxelles-Midi le 20 novembre 2011, où l'on voit les rames TGV Réseau 4522 (à gauche) et 4540 (à droite).

Gwenaël PIERART.



Les Desiro bientôt en service

Le 2 décembre 2011, le SSICF a délivré une autorisation de mise en service pour 5 *Desiro* de la variante 3 kV (série 08.0). Actuellement, la validité de cette autorisation est limitée au 30 novembre 2012. Les cinq premières rames - les 08.001 à 08.005 - ont été réceptionnées à l'atelier de Charleroi-Sud. Les parcours de réception provisoire ont débuté avec un circuit en boucle au départ de Charleroi-Sud vers Luttre, Braine-le-Comte, Bruxelles-Midi, Liège, Namur, et Charleroi.

Le 25 novembre, la presse fut conviée à bord de la 08.003, pour un parcours de présentation entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve-Université. Passage au pont de Luttre lors de son retour à Charleroi-Sud. Dominique ALLARD.



Le parc des voitures voyageurs de la SNCB au 1-1-2012



PHOTO-THEME 107 Le 4 janvier 2010, passage à Chapois de l'IC J 2135 Luxembourg - Bruxelles-Midi. La rame est composée de cinq voitures du type M6. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Avec la livraison de la dernière voiture à deux niveaux du type M6 le 20 avril 2011 (la voiture-pilote Bx 69.076), il nous a paru intéressant de faire un récapitulatif de la situation du parc de voitures voyageurs au 1er janvier 2012.

En dix ans, le parc de véhicules à voyageurs a fortement évolué, avec la suppression des trains internationaux classiques, la réforme complète des voitures du type M2 (à l'exception de la voiture 00501 - voir plus loin), des voitures-lits et couchettes (sauf les I6 Bc), l'arrivée des voitures à deux niveaux du type M6, et la rénovation des voitures les plus anciennes : les M4 et les M5.

L'effectif de M6 atteint désormais 492 unités et s'approche du nombre de voitures du type M4 qui, avec un parc de 573 unités, reste le plus important du réseau. En nombre de places offertes, les M6 occupent toutefois la première place.

PHOTO 107-19 Depuis la suppression des trains internationaux classiques, les voitures internationales des types I6 et I10 se sont vues réutilisées en trafic intérieur, principalement dans des trains P. C'est le cas du train 8002 Schaerbeek - Oostende composé intégralement de I10. St-Joris-Maria-Aalter, 30 avril 2009. Serge MARTIN.

A elles seules, les M4 et les M6 représentent près de 70% du parc total de voitures !

Au total, le parc de voitures à voyageurs de la SNCB compte 1599 unités au 1er janvier 2012, soit une croissance de 146 unités par rapport au 1er janvier 2009, mais une diminution de 335 par rapport à 1990 où l'on comptait encore 1934 voi-

tures. Il est à remarquer que la SNCB est un des rares réseaux où le parc de voitures est en hausse, alors qu'il ne cesse de baisser dans tous les réseaux limitrophes, ceci à la suite de la mise en service d'un grand nombre de trains automoteurs, de TGV ou assimilés (ICE, AVE, ...), reprenant progressivement la place des rames tractées.



Le service de base est assuré par un ensemble de 1525 voitures réparties dans six séries différentes et affectées entre les gares de Bruxelles-Midi (Forest-Voitures), Schaerbeek, Antwerpen-Schijnpoort, Kortrijk, Hasselt, Liers, Châtelet et Oostende :

- M4 : 573
- M6 : 492
- I11 : 163
- M5 : 130
- I10 : 89
- I6 : 78

Il est à noter que toutes ces voitures arborent la nouvelle décoration grise, à l'exception toutefois de quelques I6 encore habillées de la livrée grise "Memling" et des 15 voitures-couchettes I6 Bc.

Le reste du parc est constitué de véhicules spéciaux (43), fourgons Dms (8), voitures-restaurants (4) et voitures-bar-dancing (2), auxquels il faut ajouter 17 voitures historiques de SNCB-Holding (5 K, 7 M2 et 5 L).

Voyons la situation par série.

Abréviations utilisées :

- A : voiture de 1e classe
- AD : voiture mixte 1e classe + fourgon
- ADx : voiture-pilote, 1e classe + fourgon
- B : voiture de seconde classe
- Bc : voiture-couchettes (2e classe)
- BD : voiture 2e classe + fourgon
- BDx : voiture-pilote, 2e classe + fourgon

Type M4

A	Effectif : 49
	N° SNCB : 51.001 à 51.049
B	Effectif : 426
	N° SNCB : 52.001 à 52.038
	52.040 à 52.128
	52.130 à 52.150
	52.152 à 52.374
	52.376 à 52.430
AD	Effectif : 33
	N° SNCB : 58.001 à 58.033
ADx	Effectif : 30
	N° SNCB : 58.034 à 58.041
	58.043 à 58.057
	58.059 à 58.065
BD	Effectif : 35
	N° SNCB : 59.901 à 59.935
TOTAL : 573	



PHOTO 107-20 Avec 573 unités, les voitures M4 sont les plus nombreuses du parc de la SNCB. Ici, la 59.930 (50 88 87-78 030-4), une des 35 voitures BD (2e classe / fourgon). Schaerbeek, 7 avril 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

- Bx : voiture-pilote, 2e classe
- Wr : voiture-restaurant

TYPE M4

Livrées de 1979 à 1984 à 580 unités et renouvelées de 1996 à 2009, les M4 sont les plus âgées du parc à l'exception des I6 datant de 1977-1978.

Ces voitures sont peu confortables, non climatisées, bruyantes et toujours pourvues de banquettes à 2 + 3 places de front (on devrait plutôt dire 1,5 et 2,5 places de front...).

Les M4 sont visibles sur pratiquement toutes les lignes électrifiées du réseau. Elles sont aujourd'hui engagées principa-

lement sur les trains P, mais sont aussi visibles sur des relations IC et IR, en particulier les IC-H Schaerbeek - Mouscron et IR-f Kortrijk - Leuven où elles assurent la quasi-totalité des trains, mais aussi sur des IC-C Kortrijk - Oostende, IC-F Liège - Bruxelles - Quiévrain, un aller-retour sur un IC-M Bruxelles - Namur - Liers et un aller-retour sur l'IC-D Tournai - Herstal.

Certaines rames circulent en réversibilité, ce qui n'est possible qu'avec les seules locomotives de la série 21 (ou 11), les autres séries de locomotives n'étant plus pourvues des câblots de réversibilité, mais bien du multiplexage "MUX" (13, 18 et 27).



PHOTO 107-21 Les voitures-pilotes M4 ADx sont au nombre de 30. Ici, la 58.036 (50 88 81-78 036-7) à Saint-Ghislain, le 26 juin 2010. Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO-THEME 107 Les M4 assurent encore quelques IC, malgré qu'elles ne soient pas climatisées. C'est le cas de l'IC-F 1733 Liège-Guillemins - Quiévrain. Hennuyères, 26 mars 2007. Serge MARTIN.

TYPE M5

Mises en service de 1984 à 1985, les M5 subissent une rénovation complète depuis 2008 (les 11 premières ont été remises en service le 8 mai 2009); les

dernières voitures sortiront de l'atelier de Cuesmes dans les prochaines semaines. Elles sont partagées entre les gares de Bruxelles-Midi et de Schaerbeek et sont engagées sur des trains P vers Huy, Jemelle, Tongeren, Hasselt, Geraardsbergen, Mouscron, Oudenaarde, ainsi que

sur tous les IR-n Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal.

Elles peuvent également fonctionner en réversibilité à l'aide des câblots d'unité multiple, et ne sont de ce fait accouplables qu'avec les locomotives des séries 11 et 21.

Type M5

A (1)

Effectif : 4
 N° SNCB : 51.505
 51.508
 51.110
 51.115

AB

Effectif : 12
 N° SNCB : 53.501 à 53.504
 53.506 à 53.507
 53.509 à 53.514

B

Effectif : 96
 N° SNCB : 52.501
 52.503 à 52.551
 52.553 à 52.581
 52.583 à 52.599

BDx

Effectif : 18
 N° SNCB : 59.951 à 59.968

TOTAL : 130

(1) Toutes les voitures A sont modifiées en AB lors de leur rénovation.



PHOTO 107-23 Une des 18 voitures-pilote M5 Bx, la 59967 (50 88 86- 38 017-1), photographiée à Forest-Voitures le 23 juin 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 107 ↑

Le train P8903 Schaerbeek - Oudenaarde est composé de voitures M5. Le 1er septembre 2011, il est photographié entre les gares de Welle et Haaltert sur la ligne 89 Denderleeuw - Kortrijk.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 107-25 →

La M5 n° 52.516 (50 88 26-38 016-6) est une des 98 voitures B. Saint-Ghislain, 26 juin 2010. Yves STEENEBRUGGEN.

TYPE M6

Mises en service à partir de 2002, les M6 ont révolutionné le trafic voyageurs, permettant d'accroître sensiblement le nombre de places offertes.

Confortables, elles sont généralement bien appréciées des voyageurs.

Elles sont engagées non seulement sur des trains P mais également sur de nombreuses relations IC et IR : IC-E Knokke / Blankenberge - Bruxelles -

Tongeren, IC-F Liège - Bruxelles - Quiévrain, IC-H Schaerbeek - Mouscron (1 aller-retour), IC-I Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud (la majorité des trains), IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg (3 allers-retours), IC-K Gent - Genk (pratiquement tous les trains), IC-L Poperinge - Bruxelles - Sint-Niklaas, IC-M Bruxelles-Midi - Liers / Dinant (2 allers-retours), IC-N Charleroi-Sud - Essen (la majorité des trains), IC-R Bruxelles-Midi - Turnhout, IR-g Antwerpen-Centraal - Turnhout, IR-i De Panne - Bruxelles -

Landen, IR-l Binche - Louvain-la-Neuve-Université, IR-s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen via la L4 (l'ensemble des trains).

Leur effectif comprend 64 voitures-pilotes Bx, de manières à former des rames réversibles. Celles-ci sont desservies par des locomotives des séries 13 (IR-s), 18 et 27. En outre, 41 voitures Bx sont pourvues d'un attelage automatique GF pour la circulation avec deux rames accouplées (IC-E et IC-M).

Type M6

A

Effectif : 76
N° SNCB : 61.001 à 61.076

B

Effectif : 276
N° SNCB : 62.001 à 62.276

Bx

Effectif : 64
N° SNCB : 65.001 à 65.037 (1)
65.038 à 65.060
65.061 à 65.064 (1)

BD

Effectif : 76
N° SNCB : 69.001 à 69.076

(1) avec attelage automatique GF à l'avant

TOTAL : 492



PHOTO 107-26 ↑ L'IC-E 1508 Knokke / Blankenberge - Tongeren, composé exceptionnellement d'une seule rame de M6. En tête, la voiture-pilote Bx 69.002 (50 88 80-72 002-6), une des 41 voitures Bx pourvues d'un attelage automatique GF à son extrémité. Zichem, 19 décembre 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 107-27 → La M6 BD 69.019 (50 88 82-72 019-8). Les 76 voitures de ce type disposent à l'étage inférieur d'un espace multifonctionnel comportant 43 sièges rabattables, un espace pour vélos, un espace pour les bagages et un compartiment pour l'agent d'accompagnement. Schaerbeek, 1er avril 2009. J-L VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 107 ↓ Le 3 octobre 2011, l'IR-L 3938 Louvain-la-Neuve-Université - Binche, aborde la bifurcation de Louvain-la-Neuve-Université. La rame de M6 est encadrée par les 2630 et 2614. Depuis le 11 décembre, les trois rames de M6 engagées sur cette relation sont assurées par les locomotives de la série 18, vu que la série 26 a été mise hors service. Serge MARTIN.



TYPES I6 ET I10

Avec la suppression des trains internationaux classiques, les voitures des types I6 et I10 se sont vues progressivement reléguées au trafic intérieur où elles sont principalement engagées sur des relations P au départ de Bruxelles (notamment vers Oostende et Hasselt) et sur les IR-m Liers - Gouvy - Luxembourg.

Des I6/I10 sont toutefois encore incorporées dans l'INT 91/90 "Vauban" entre Bruxelles-Midi ↔ Basel mais uniquement certains jours (une I6A et une I6B) et dans l'INT 97/96 "Iris" entre Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg (deux I10B).

De même, quelques voitures-couchettes I6 Bc sont actuellement réutilisées comme voitures à places assises dans des trains P, les autres étant garées en réserve. Certaines rames de trains P sont même composées d'un mélange de M4 avec des I6 et des I6 Bc!

Ces dernières années, deux voitures I6 et quatorze I10 ont été modifiées pour pouvoir circuler à 200 km/h. Elles sont incorporées dans les rames assurant les IC-A Oostende - Eupen circulant à 200 km/h sur la L2.

Type I6

A

Effectif : 20
N° SNCB : 11.601 à 11.620

B

Effectif : 43
N° SNCB : 12.601,
12.603 à 12.605
12.607 à 12.611
12.613 à 12.622
12.625 à 12.627
12.629 à 12.631
12.634 à 12.636
12.638
12.640 à 12.643
12.645 à 12.646
12.648
12.650 à 12.654
12.658 à 12.659

Bc

Effectif : 15
N° SNCB : 14.601 à 14.615

TOTAL : 78

Type I10

A

Effectif : 15
N° SNCB : 11.701 à 11.715

B

Effectif : 74
N° SNCB : 12.701 à 12.774 (1)

(1) les 12.746 à 12.774 sont pourvues de la climatisation.

TOTAL : 89



PHOTO 107-29 ↑ Deux voitures I6 de 1^e classe avec, à l'avant plan, la 11.608 (61 88 19-70 608-5), à Forest-Voitures le 30 décembre 2008. Pierre HERBIET.



PHOTO 107-30 ↑ Quelques voitures I6 sont encore habillées de l'ancienne livrée grise "Memling". Voiture I6 12.656 (61 88 21-70 656-0). Forest-Voitures, 5 octobre 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 107-31 ↓ Le parc comprend toujours les 15 voitures-couchettes du type I6. Certaines sont intégrées dans des trains P afin de renforcer la composition, les autres sont garées en réserve et sont parfois encore utilisées pour des spéciaux comme par exemple des trains de pèlerins vers Lourdes, où encore pour servir de poids-frein pour le transfert des nouvelles automotrices Desiro. La Bc 14.611 (61 88 50-70 611-9) est photographiée à Forest-Voitures le 23 juin 2010. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 107-32 ↑ Les voitures I6 assurent tous les IR-m Liers - Liège - Gouvy - Luxembourg. Le 20 août 2007, passage à Bellain de l'IR-m 114 Luxembourg - Liers, tracté par la 3011 CFL. Michel HANSSSENS.



PHOTO 107-33 ↑ Jusqu'au 10 décembre 2011, une rame composée de voitures diverses a remplacé une des journées de roulement des automotrices du type 96 sur des IC-J et un train P Bruxelles-Midi - Arlon (- Luxembourg). Le 27 septembre 2011, passage à Natoye du train P8606 Bruxelles-Midi - Arlon avec une rame composée de deux I10, trois I6 et 3 voitures-couchettes. Serge MARTIN.

PHOTO-THEME 107 ↓ Le train P 8067 Bruxelles-Midi - Denderleeuw est composé d'un mélange de voitures I10 (les trois premières) et de voitures M4. Sint-Martens-Bodegem, 1er juin 2011. Serge MARTIN.





PHOTO-THEME 107 ↑ Jusqu'au 10 décembre 2011, des I6, I6 couchettes Bc ou I10 renforçaient les INT "Iris" 96/97 entre Luxembourg et Bruxelles-Midi, et "Vauban" 90/91 entre Zürich et Bruxelles-Midi. Le 7 janvier 2006, passage à Bakenbos de l'INT 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich renforcé d'une I6 Bc et d'une I6 B. Depuis le 11 décembre 2011, 2 voitures I6 sont incorporées certains jours dans la rame du "Vauban" entre Bruxelles et Basel, et deux voitures I10 dans l'"Iris" entre Bruxelles-Midi et Luxembourg. J-L VANDERHAEGEN.

← Le 15 août 2011, une rame de voitures-couchettes I6 et un fourgon Dms ont assuré un spécial pour Lourdes. Passage à Floreffe. Laurent JOSEPH.

↓ Les voitures-couchettes sont souvent utilisées pour servir de poids-frein pour des transports spéciaux, comme pour celui des automotrices Desiro. Hoeselt, 21 novembre 2011. Maarten SCHOUBBEN.



TYPE I11

Mises en service de 1995 à 1998, les I11 sont exclusivement engagées sur les IC-A Oostende - Eupen, les IC-O Bruxelles-Midi - Visé et des trains P Schaerbeek - Oostende.

Type I11

A

Effectif : 36
N° SNCB : 11.801 à 11.836

B

Effectif : 106
N° SNCB : 12.801 à 12.906

BDx

Effectif : 21
N° SNCB : 19.801 à 19.821

TOTAL : 163



PHOTO 107-36 ↑ Tous les IC assurés par des voitures du type I11 sont formés de rames réversibles. Le 27 mai 1999, l'IC-A 512 Oostende - Eupen s'engouffre dans le tunnel de Trooz. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ Une ou deux I10 renforcent les rames de voitures I11 assurant les IC-A Oostende - Eupen et les IC-O Bruxelles-Midi - Visé. Ici, l'IC-O 481 Maastricht - Bruxelles-Midi, en passage à Oost-Maarland aux Pays-Bas, le 21 octobre 2011. Depuis le 11 décembre 2011, cette relation est limitée à Visé et ne dessert donc plus Maastricht. Michel de ESCH.



PHOTO-THEME 107 ↓ Composition standard pour des IC-A aujourd'hui : une 18 avec une rame réversible de voitures I11 (certaines renforcées avec des I10). Le 4 août 2011, passage à Nossegem de l'IC-A 536 pour Oostende. Christian VANHECK.



Voitures RESTO

Les quatre voitures-restaurants "RESTO" furent mises en service en 1999-2000, principalement dans les trains-autos. Elles proviennent en fait de la transformation des voitures I10 12.775 à 12.778. Ces voitures se retrouvèrent très rapidement sans affectation, lorsque furent supprimés les derniers trains-autos en septembre 2003...

Aujourd'hui, ces voitures sont le plus souvent utilisées pour servir dans des trains d'essais ou de mesures afin de constituer une charge minimum pour ce type de parcours, ou encore comme poids-frein dans des trains de transfert de matériel comme par exemple celui des automotrices *Desiro*. Ces utilisations peu gratifiantes ont toutefois le mérite de les maintenir en bon état de marche. Leur utilisation en tant que voiture-restaurant est extrêmement rare. A noter que ces voitures peuvent être louées; à cette fin, il existe un barème tenant compte de l'utilisation en ligne ou non.

RESTO

WR (I10R)

Effectif : 4
N° SNCB : 16.005 à 16.008

TOTAL : 4

PHOTO 107-39 ↓ Le 21 août 2011, deux automotrices *Desiro* (0501 et 0503) reprirent le chemin de l'Allemagne. Deux voitures RESTO (en tête de la rame), un fourgon DMS et une voiture I6 (en queue de la rame) servent de poids-frein. Une utilisation fort peu glorieuse pour ces voitures qui ont circulé régulièrement vers la France et l'Italie incorporées dans des trains-autos. Passage à Hasselet. Tim VAN ROOY.



PHOTO 107-38 ↑ La voiture-resto 16.006 (61 88 88-90 006-4) à Mons le 14 mars 2001. Elle n'a pas encore reçu ses inscriptions "RESTO". Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 107 ↑ Occasionnellement, les voitures RESTO interviennent dans des trains spéciaux. Ce fut le cas le 29 août 2004, lors du Grand Prix de Formule 1 de Belgique. Un train charter affrété par les organisateurs fut mis en marche entre Bruxelles et Verviers. Il était composé de deux voitures-restaurants et de la voiture bar-dancing 17.903. Le train attend son départ à Verviers-Central avant son retour vers Bruxelles. Michel HANSENS.



FOURGONS DMS

Les seuls fourgons subsistants à la SNCB sont les Dms. Construits de 1977 à 1978 à 36 unités (seules les caisses des deux derniers furent livrées et transformées en voiture bar-dancing et en voiture de mesures), il n'en subsiste aujourd'hui plus que 8 en tant que fourgon; certains ont été transformés en véhicules divers (voiture de secours, voiture de mesures, voiture bar-dancing, etc.). Ces véhicules ne sont plus utilisés en trafic régulier. On les rencontre le plus souvent incorporés dans des trains de mesures, d'essai ou de transfert de matériel, où encore dans des trains spéciaux de pèlerins à destination de Lourdes. Les 17.424 et 17.431 portent toujours la décoration orange C1 d'origine, les autres sont habillés de la décoration grise.

Type Dms

Effectif :	8
N° SNCB :	17.406
	17.412
	17.414
	17.419
	17.424 - 17.425
	17.428
	17.431

PHOTO 107-42 → *Fréquemment, des fourgons Dms sont incorporés dans des trains de mesures ou d'essai, comme ici le 31 mars 2006, où l'on voit le train B-Telecom composé de deux Dms encadrant la voiture 00800. Il effectua un parcours de Schaerbeek à Couvin et retour, à l'aide des 2369 et 2325. Entre Monceau et Couvin, les 7827 et 7830 furent ajoutées au convoi. Passage à Berzée en direction de Couvin. Michel HANSSENS.*

PHOTO-THEME 107 ↓ *Autre exemple avec le train d'essai de compatibilité électromagnétique de la TRAXX 186 112 au site du Coucou entre Silly et Ath le 9 décembre 2006. La rame est formée de 6 fourgons Dms. Yves STEENEBRUGGEN.*



PHOTO 107-41 ↑ *Le fourgon Dms 17.407 (aujourd'hui radié) à Oostende le 14 juin 1994, dans sa version d'origine. Il s'agit de la dernière série de véhicules à voyageurs entièrement construits dans une entreprise ferroviaire en région wallonne. J-L VANDERHAEGEN.*



VOITURES BAR-DANCING

Deux voitures bar-dancing figurent encore dans le parc de la SNCB et portent les numéros 17.902 et 17.903.

La 17.902 provient de la transformation du fourgon Dms 17.435, tandis que la 17.903 est l'ancienne voiture I10 12.779. Ces deux voitures ne sont pratiquement plus utilisées.

Type Bar-Dancing

Effectif : 2
N° SNCB : 17.902 - 17.903

TOTAL : 2



PHOTO 107-44 ↗

La voiture bar-dancing 17.903 (61 88 89 90 003-0) (ex. voiture I10 12.779 transformée) mise en service le 21 décembre 2001. Schaerbeek, 6 février 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 107-45 →

La voiture bar-dancing 17.902 (61 88 89 70 002-6) provient de la transformation du fourgon Dms 17.435. En fait, seule la caisse de ce fourgon avait été construite et transformée en voiture bar-disco; il n'a donc jamais été un fourgon Dms en tant que tel.

Forest-Voitures, 6 juin 2002. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 107-46 ↓ Une photo montrant l'utilisation devenue malheureusement la plus courante des voitures-bars et restaurants : leur incorporation dans des trains d'essai. Le 6 avril 2011, la 1860 effectua un parcours d'essai au départ de Forest-Midi vers Braine-le-Comte - Manage - Charleroi - Namur - Liège - Leuven - Forest-Midi. La rame était composée de la voiture bar-dancing 17.902, une I6, trois voitures RESTO et une seconde I6. Passage de ce convoi peu ordinaire à Veltem (L36). Christian VANHECK.



VOITURES SPECIALES

Le restant du parc est constitué par 43 voitures spéciales. Il s'agit de voitures de mesures (4), de secours (7), pour trains-dortoirs (24), Expo (7) et 1 voiture pour le transport du personnel vers l'Atelier Central de Cuesmes. Toutes proviennent de la transformation d'anciennes voitures ou de fourgons Dms.

Voitures de mesures

La SNCB dispose de 4 voitures de mesures :

- 00013 : ex. fourgon Dms 17.436 en 1981, et servant pour le département du Matériel (mis en service le 5 octobre 1981);
- 00014 : ex. voiture-restaurant 16.001 (ex. Grill-Express de la SNCF) sortie de transformation le 20 décembre 2004, servant pour la direction B-Technics (département du frein);
- 00015 : ex. fourgon Dms 17.401, sorti de transformation le 22 août 2005; servant pour la direction B-Technics (département du frein). Elle était déjà à disposition de ce service depuis mars 2004;
- 00800 : ex. voiture prototype *Bombardier* commune pour les I11 et automotrices type 96, rachetée par la SNCB et transformée, sortie de Brugge le 7 septembre 2000 avec le numéro 00800. Utilisée par B-Telecom pour contrôler le réseau de télécommunication (GSM-R).

Voitures de mesures

Effectif : 4
N° SNCB : 00013 à 00015
00800

Photos de haut en bas :

La voiture de mesures 00013 (60 88 99-70 013-2) est utilisée par la direction B-Technics. Elle a été construite à partir de la caisse du fourgon Dms qui aurait dû porter le numéro 17436. Antwerpen-Oost 7 juin 1997. Roger CRIKELAIRE.

PHOTO 107-47 *La voiture de mesures 00014 (60 88 99-70 014-0) provient de la transformation de la voiture-restaurant 16.001, ex. Grill-Express de la SNCF. Schaerbeek, 16 novembre 2009. J-L VANDERHAEGEN.*

PHOTO 107-48 *La voiture de mesures 00015 (60 88 99-70 015-7) provient de la transformation du fourgon Dms 17.401. Ce fourgon était utilisé par Railtour sur les trains *Frecia Del Sol* et *Camino Azul*. Il avait, en début de carrière, reçu une adaptation pour le local du personnel d'accompagnement. Cette modification comprenait le remplacement d'une fenêtre d'origine par un châssis plus grand. Il s'agit sur la présente photo de la deuxième fenêtre partant de la droite. Schaerbeek, 21 novembre 2009. J-L VANDERHAEGEN.*

PHOTO 107-49 *La voiture de mesures 00800 (60 88 99-99 800-9) provient de l'habillage de la caisse prototype des voitures I11. Schaerbeek, 29 mars 2011. J-L VANDERHAEGEN.*





PHOTO-THEME 107 La voiture de mesures 00800 parcourt plusieurs fois par an toutes les lignes du réseau. Le 22 mars 2011, elle était encadrée par les 5540 et 5515, afin de pouvoir circuler sur la ligne 17 Diest - Tessenderlo non électrifiée. La rame comprend également deux voitures I6 dont une toujours habillée de la décoration "Memling". Passage à Zichem. Simon DERIDDER.

Voitures de secours

Les 7 voitures de secours sont incorporées dans les différents trains de relevage :

- 00051 : ex. I1 12.004, modifiée en 1980, affectée à Antwerpen-Noord;
- 00052 : ex. I1 12.005, modifiée en 1979, affectée à Schaerbeek;
- 00053 : ex. I1 12.008, modifiée en 1979, affectée à Charleroi-Sud;
- 00054 : ex. I1 12.009, modifiée en 1979, affectée à Kinkempois;
- 00055 : ex. I1 12.013, modifiée en 1980, affectée à Merelbeke;
- 00056 : ex. Dms 17.415, modifié en 1998, affecté à Stockem;
- 00057 : ex. Dms 17.416, modifié en 1999, affecté à Hasselt.



Voitures de secours

Effectif : 7

N° SNCB : 00051 à 00057

PHOTO 107-51 → La voiture 00052 du train de secours de Schaerbeek. Dans le futur, ces anciennes voitures seront remplacées par de nouveaux véhicules provenant de la transformation de fourgons Dms, comme les 00056 et 00057. Schaerbeek, 25 septembre 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 107-52 → La voiture de secours 00051 d'Antwerpen-Noord (60 88 99-69 051-5) est peinte en rouge depuis 2007. Cette voiture, ainsi que les 00052, 00053, 00054 et 00055, sont en cours de remplacement par deux autres véhicules issus de la transformation de fourgons Dms.

Tommy MAEREMANS, 30 novembre 2007.





PHOTO 107-53 ↑ La voiture de secours 00057 (60 88 99-29 057-4) de Hasselt provient de la transformation du fourgon Dms 17.416 (sortie de l'atelier des voitures d'Oostende le 5 juillet 1999); elle passe à Schaffen, sur la ligne 17 Tessenlo - Diest, au crochet de la 7852, le 20 janvier 2006. Peter VAN GESTEL.



← **PHOTO 107-54**
La voiture de secours 00056 (60 88 99-29 056-3) provient de la transformation du fourgon Dms 17.415 en 1997-1998 (sortie de l'atelier des voitures d'Oostende le 11 mai 1998). Oostende, 23 avril 1998. Christian VANHECK.

↓ Les quatre voitures du Train Ecole de la Signalisation sont garées à Ronet sur une portion de voie qui n'est plus reliée au réseau, le long du CLI (Centre Logistic Infrastructure, ex. atelier de traction). De gauche à droite, les 00063, 00062, 00065 et 00064. Ronet, 8 décembre 2011. Michel THIRY.

Voitures du Train Ecole de la Signalisation (TES)

Le service de la signalisation d'*Infrabel* possède un train-école composé de quatre anciennes voitures internationales du type I1, transformées entre 1981 et 1985 et renumérotées 00062 à 00065 (ex. voitures 12.050, 12.058, 12.078 et 12.079). Le TES est toujours utilisé et garé à Ronet.

Les deux plus vieilles voitures du parc sont les 00064 et 00065. Elles furent en effet construites en tant que voitures I1 13.003 et 13.004 (puis 12.078 et 12.079), mises en service en 1931-1932 (la date précise n'est pas connue), soit il y a 80 ans !

Voitures du TES

Effectif : 4
N° SNCB : 00062 à 00065



Voitures-dortoirs

Vingt voitures sont utilisées dans des trains-dortoirs d'*Infrabel*, permettant au personnel de loger sur place lors de gros chantiers de renouvellement de voie. Elles sont aménagées en chambres à coucher, salles de bain, cuisines-réfectoires, ateliers, magasins et réserves à outillage :

- 00201 : ex. I1 12.014, aménagée en atelier et magasin;
- 00202 : ex. I1 12.025, aménagée avec cuisine, réfectoire, salle de bain et WC;
- 00203 : ex. I1 12.026, aménagée en voiture-lits;
- 00204 : ex. I1 12.057, aménagée en voiture-lits;
- 00205 : ex. I1 12.070, aménagée en voiture-lits (train P811S);
- 00206 : ex. remorque d'automotrice de 1935, aménagée avec salle de bain, magasin et atelier (voir *EL 103* p. 38) (train P93);
- 00207 : ex. remorque d'automotrice de 1935, aménagée avec cuisine et réfectoire (voir *EL 103* p. 38) (train P93);
- 00208 : ex. remorque d'automotrice de 1935, aménagée en voiture-lits (voir *EL 103* p. 38) (train P93);
- 00209 : ex. remorque d'automotrice de 1935, aménagée en voiture-lits (voir *EL 103* p. 38) (train P93);
- 00210 : ex. I1 12.002, aménagée en voiture-lits;



PHOTO 107-55 ↑ Les voitures 00206 à 00209 (dans l'ordre, de gauche à droite de la photo) en cours de transfert vers un autre chantier. Il s'agit d'anciennes remorques d'automotrices de 1935 transformées en 1970. Elles sont actuellement utilisées dans le train de renouvellement P93. Nijlen, 15 mars 2011. Tim VAN ROOY.

- 00211 : ex. I1 12.015, aménagée en voiture-lits, garée à Aalst sans utilisation;
- 00212 : ex. I1 12.003, aménagée avec cuisine, réfectoire, salle de bain et WC;
- 00213 : ex. I1 12.062, aménagée en atelier et magasin;
- 00214 : ex. I1 12.016, aménagée en voiture-lits (train P811S);
- 00215 : ex. I1 12.019, aménagée en voiture-lits (train P811S);
- 00216 : ex. I1 12.018, aménagée avec cuisine et réfectoire (train P811S);
- 00217 : ex. I1 12.033, aménagée en voiture-lits (train P811S);
- 00218 : ex. I1 12.017, aménagée en atelier (train P811S);
- 00224 : ex. I3 14.012, servant de voiture-lits (train P811S);
- 00226 : ex. remorque d'automotrice de 1935, aménagée avec chambres à coucher, cuisine et réfectoire (voir *EL 103* p. 38).

Voitures-dortoirs

Effectif : 20
N° SNCB : 00201 à 218
00224
00226



↑ Les voitures 00201 à 00205 du train de renouvellement P811S proviennent de la transformation de voitures internationales du type I1. Ces quatre photos montrent, dans l'ordre, les 00202 à 00204, à leur arrivée à Mol le 17 mars 2010. Johnny BRAUNS.





PHOTO 107-56 ↑ Les voitures 00201 à 00205 (dans l'ordre, de gauche à droite de la photo) sont transférées vers un autre chantier. Il s'agit d'anciennes voitures internationales transformées entre 1981 et 1983. Hennuyères, 1er février 1996.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **PHOTO 107-57** La voiture 00211 (60 88 99-29 211-4) provient de la transformation de la I1 n° 12.015 (sortie en 1979). Elle était incorporée dans le train de criblage n°1 et se trouve garée sans emploi à Aalst. J-L VANDERHAEGEN, 25 août 2011.



↑ La voiture 00214 (60 88 99-29 214-8) provient de la transformation de la voiture I1 n° 12.016 en 1979 (ou 1980). Elle est aménagée en voiture-lits. Mol, 17 mars 2010.
Johny BRAUNS.



↑ La voiture 00215 (60 88 99-29 215-5) provient de la transformation de la voiture I1 n° 12.019 en 1979 (sortie en 1980). Elle est utilisée comme voiture-lits. Vilvoorde, 25 juillet 2010.
Lucien CLAEYS.



↑ La voiture 00216 (60 88 99-29 216-3) provient de la transformation de la voiture I1 n° 12.018 en 1979 (sortie en 1980). Elle sert de cuisine et réfectoire. Mol, 17 mars 2010.
Johny BRAUNS.



↑ La voiture 00217 (60 88 99-29 217-1) provient de la transformation de la voiture I1 n° 12.033 en 1979. Mise en service en janvier 1980, elle sert de voiture-lits. Vilvoorde, 25 juillet 2010. Lucien CLAEYS.



↑ La voiture 00218 (60 88 99-29 218-1) provient de la transformation de la voiture I1 n° 12.017 en 1979. Sortie d'atelier en 1980, elle est aménagée en atelier. A noter que l'ensemble de ces véhicules n'a pas reçu à l'origine un n° UIC de voiture, mais bien de wagon. La gérance "voitures" n'a repris les dossiers qu'au début des années 1990. Mol, 17 mars 2010. Johnny BRAUNS.

→ La voiture 00224 (60 88 99-29 224-1) provient de la transformation de la voiture-couchettes I3 n° 14.012 en 1990-1991 (sortie d'atelier le 28 février 1991). Il s'agit de la toute dernière voiture-couchettes du type I3 encore présente en Belgique. Elle est utilisée comme voiture-lits. Vilvoorde, 25 juillet 2010. Lucien CLAEYS.



Voiture 00501

Pour permettre au personnel de l'Atelier Central de Cuesmes de se rendre sur place au départ de la gare de Mons, un service de navettes est instauré le matin (Z15081 D. 07h35) et en fin d'après-midi (Z15082 A. 16h22). Ces parcours sont assurés par la voiture 00501 et une locomotive de la série 77/78. La 00501 est l'ex. voiture M2 42.329, renumérotée le 1er août 2008. Cette voiture circule sans aucune modification et est classée WMS (Wagon Maintenance Service)



↑ PHOTO 107-58 La voiture 00501 (60 88 99-38 501-7) sert pour le transport du personnel de l'Atelier Central de Cuesmes au départ de la gare de Mons. Elle porte toujours son ancien numéro 42.329 sur ses parois d'about. Mons, 23 décembre 2011. Serge MARTIN.

Voiture WMS

Effectif : 1
N° SNCB : 00501

Voitures EXPO

Le parc de la SNCB possède encore 7 voitures EXPO. Leur utilisation est devenue extrêmement rare.

- 17.805 : ex. voiture l1 n° 13.021
sortie de transformation le 20-02-1995;
- 17.806 : ex. voiture l1 n° 13.017
sortie de transformation le 28-02-1995;
- 17.807 : ex. voiture l1 n° 13.016
sortie de transformation le 29-03-1995;
- 17.808 : ex. voiture l1 n° 13.020
sortie de transformation le 12-03-1995;
- 17.809 : ex. voiture l1 n° 13.024
sortie de transformation le 05-04-1995;
- 17.810 : ex. voiture l1 n° 13.012
sortie de transformation le 15-04-1995;
- 17.817 : ex. fourgon Dms 17.430
transformé en 1993, sert
de fourgon-générateur
220 V pour l'alimentation
d'installations dans les
trains ou dans les gares.



Voitures EXPO

Effectif : 7
N° SNCB : 17.805 à 17.810
17.817

PHOTO 107-59 ↗↗ *La voiture Expo 17.806 ((60 88 99-40 026-1), ex. voiture l1 n° 13.017 sortie de transformation le 28 février 1985. Schaerbeek, 5 juin 1996. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO 107-60 ↗ *La voiture Expo 17.809 (60 88 99-40 029-5), ex. voiture l1 n° 13.024, sortie de transformation le 5 avril 1985. Sur cette photo prise à Schaerbeek le 18 octobre 1991, ce véhicule portait la décoration du train exposition "Technorame" qui parcourut le réseau wallon et bruxellois en 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO 107-61 → *La voiture Expo 17.810 (60 88 99-40 030-3) encore habillée de la décoration rouge-bordeaux. Elle provient de la voiture l1 13.012 sortie de transformation le 15 avril 1985. Schaerbeek, 18 octobre 1991. J-L VANDERHAEGEN.*

PHOTO 107-62 →
Le fourgon Dms 17.430 est sorti le 1er avril 1993, transformé en fourgon-générateur et renuméroté 17.817 (60 88 99-70 037-1) . Il est utilisé pour alimenter des installations en 220 V, comme par exemple des trains-expositions ou des installations dans des gares lors d'événements particulier. Il portait d'abord la livrée rouge-bordeaux. Il fut repeint dans la livrée grise en avril 2005. Le voici garé à Schaerbeek le 25 avril 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Voitures historiques

B-Holding possède 17 voitures :

- cinq voitures du type K1, toutes de 1e classe;
- sept du type M2 (quatre B, une A, une mixte AB et une mixte BD (en fait une BDr d'origine dont l'aménagement snack a été enlevé, servant comme voiture d'accompagnement pour le personnel de conduite de la 29.013);
- cinq du type L (une A, trois B et une mixte BD; cette dernière sert également de voiture d'accompagnement pour la 29.013).



↑ **PHOTO 107-63** Le 14 août 2011, une rame historique composée de trois voitures L et de trois voitures K de B-Holding assure des parcours entre Gent et Eeklo. Le train vient de quitter Eeklo. Tim VAN ROOY.

↓ **PHOTO 107-64** Le 17 novembre 2010, un train spécial composé de quatre voitures K1 et de la 204.004 arrive à Hasselt. Johny BRAUNS.

↓↓ **PHOTO 107-65** Le 5 décembre 2010, B-Holding organisait un train spécial vers le marché de Noël de Spa. il était composé des 6 voitures M2 et remorqué entre Bruxelles et Pepinster par la 201.001. Voici le train débouchant du tunnel de Pepinster. Simon DERIDDER.

Voitures historiques - TOTAL : 17

K	Effectif :	5 (toutes A)
	N° SNCB :	21.008, 21.015, 21.017, 21.026, 21.030
M2	Effectif :	7
	N° SNCB :	41.022 (A), 42.306 (B), 42.367 (B), 42.503 (B), 52.506 (B), 43.269 (AB), 49.911 (BD)
L	Effectif :	5
	N° SNCB :	31.105 (A), 32.011 (B), 32.037 (B), 32.143 (B), 39.025 (BD)



Des « light trains » à la SNCB ?

Depuis quelques années, la SNCB réfléchit à la possibilité d'exploiter certaines lignes à l'aide de « light-trains » (trains légers). Ces trains ne sont pas à confondre avec le train-tram qui lui peut passer d'une infrastructure ferroviaire vers une ligne de tram. Le light-train ne sera composé que d'une ou deux voitures, desservi par le seul conducteur, de façon à réduire considérablement les coûts d'exploitation. Il s'avère intéressant pour

des relations ne dépassant pas 40 km. L'étude réalisée par la SNCB, a retenu 5 lignes où son exploitation peut s'avérer judicieuse : Liège – Flémalle, Nivelles – Basse-Wavre, Hasselt – Weert, Zelzate – Maldegem, et autour d'Antwerpen. Cela nécessiterait la reconstruction de plusieurs lignes déferées depuis parfois très longtemps.

La ligne 260 hors service

Avec la fermeture de la cokerie de Marchienne, l'arrêt du haut fourneau *Carsid* de Marcinelle et du laminoir de Thy-Marcinelle, la ligne industrielle électrifiée 260

reliant Monceau (Y Docherie) à Charleroi-Ouest via le faisceau Blanchisserie a été mise hors service le 7 octobre 2011.

Hamont sera desservi par train en 2013

Hamont est situé sur la ligne 19 entre Neerpelt et Weert aux Pays-Bas. Le service voyageurs a été supprimé le 4 octobre 1953. En 2013, Hamont sera à nouveau desservi par train, par prolongation de certains IR-e Antwerpen – Neerpelt (la SNCB étudie encore quels trains seraient prolongés, peut-être tous). Fin 2012 ou début 2013, *Infrabel* procé-

Vers le rétablissement de la ligne Athus - Mont-Saint-Martin?

Auparavant, quatre lignes aboutissaient en gare d'Athus : la L165 en provenance de Virton et Bertrix ("Athus-Meuse"), la L167 en provenance d'Arlon, la L167 en provenance de Mont-Saint-Martin et Longwy (F) et la L171 en provenance de Rodange et Pétange (L); cette dernière antenne a été renumérotée L167 en novembre 2002.

Le 26 septembre 1993, la section Athus - Mont-Saint-Martin a été mise hors service et déferée, malgré le fait qu'elle avait été électrifiée en 25 kV en 1988. Sa suppression permit l'établissement d'un raccord direct entre la L165 et Rodange sans passer par Athus; Cette liaison fut mise en service le 26 septembre 1994 et numérotée L165/1.



dera à la pose d'une seconde voie à Hamont, afin de permettre le passage d'un autre convoi lorsqu'un train de voyageurs stationnera à Hamont, la ligne 19 étant à simple voie.

7,5 € de plus pour les voyageurs sans billet

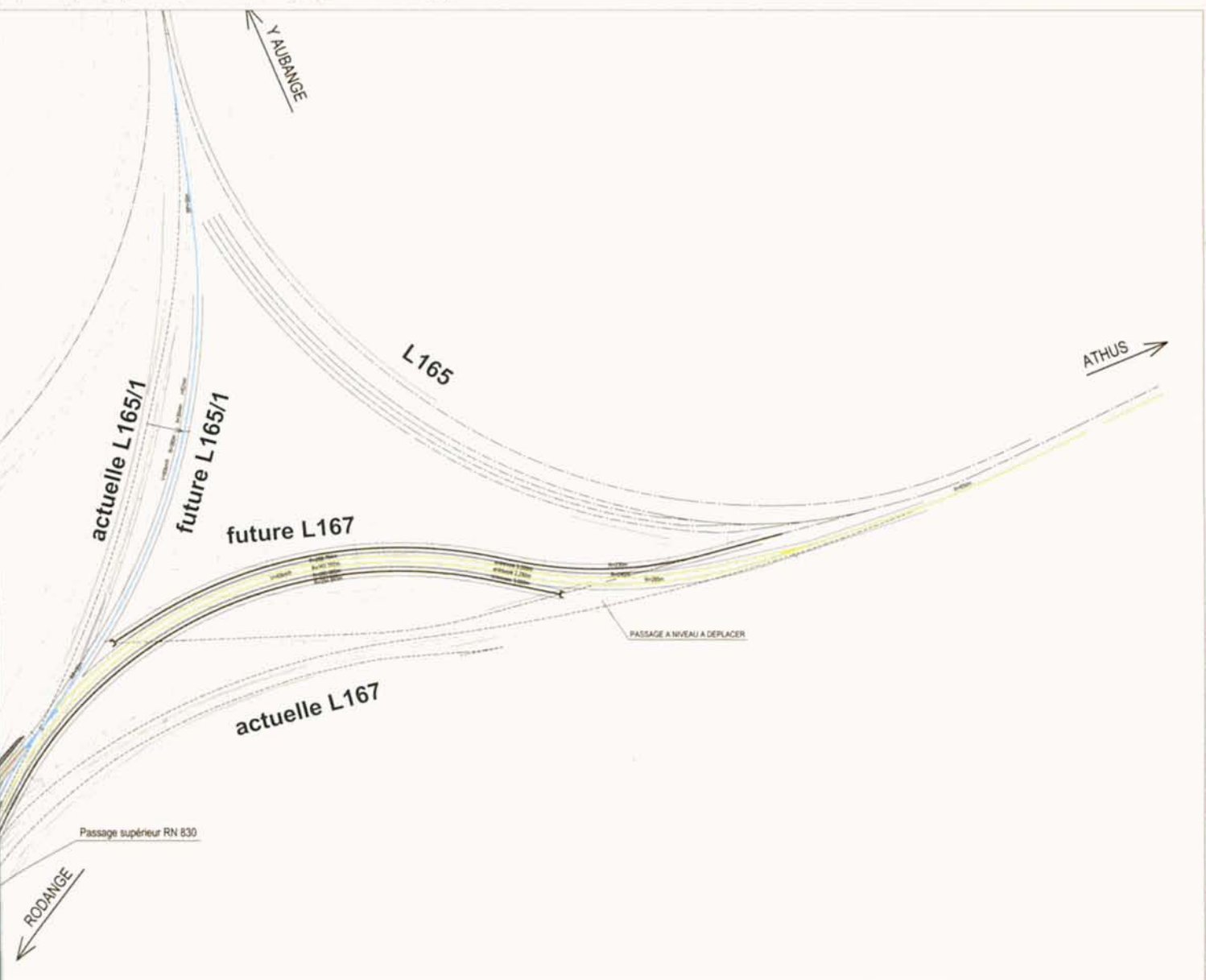
La SNCB a décidé de faire payer un supplément de 7,5 € aux voyageurs qui embarqueront à bord d'un train alors qu'ils ne sont pas munis d'un billet, même dans les points d'arrêt ou les gares dans lesquelles le guichet est fermé. Avant d'embarquer, les voyageurs devront

être munis d'un billet qu'ils auront eu la possibilité d'acheter au guichet d'une gare ouverte, sur Internet ou aux distributeurs automatiques qui équiperont d'ici la fin de 2012 toutes les gares et points d'arrêt. La SNCB entend ainsi mettre fin aux interminables discussions entre les voyageurs et le personnel d'accompagnement, qui sont souvent cause de conflits et peuvent mener à l'agression souvent verbale et, plus rarement, physique. Le billet que l'accompagnateur de train délivrera sera automatiquement majoré des 7,5 €, de telle sorte qu'il ne sera plus possible, quelles que soient les circonstances, d'appliquer ou non la surtaxe réglementaire.

La SNCB s'aligne ainsi sur les autres réseaux de transports en commun belges ou européens où un billet acheté dans le transport même coûte toujours plus cher que celui obtenu par un autre canal. La mission du personnel d'accompagnement sera alors recentrée sur le service à la clientèle et le contrôle, la notion commerciale découlant de la vente des billets n'étant plus d'application. *Ecolo* et *Groen !* ont vivement réagi contre ce projet : « Comment peut-on facturer un supplément à un voyageur qui embarque sans ticket et en même temps fermer des guichets partout dans le pays ? ».

Le 8 décembre 2004, une nouvelle courbe fut inaugurée pour permettre aux trains venant de l'"Athus-Meuse" de se rendre directement vers la France par Mont-Saint-Martin et Longwy, sans passer par Rodange et le Luxembourg. Ce raccord est numéroté L165/2.

Infrabel planifie de rétablir la ligne entre la gare d'Athus et Mont-Saint-Martin et par la même occasion de remodeler entièrement les L165/1 et 165/2. Ainsi, la L165/1 (en bleu sur le plan) sera déplacée d'une vingtaine de mètres par allongement de son rayon de courbure, ce qui permettra d'y porter la vitesse de 40 à 60 km/h. La L165/2 sera également reconstruite et portée de 1 à 2 voies (en jaune sur le plan). La deuxième voie permettra de rejoindre la nouvelle L165/3 (en rouge sur le plan) vers Mont-Saint-Martin (avec possibilité de bifurquer vers Rodange).



Le nouveau service des trains du 11 décembre 2011

- Les trains INT 90 «*Vauban*» Zürich HB - Bruxelles-Midi, 91 «*Vauban*» Bruxelles-Midi - Chur, 96 «*Iris*» Chur - Bruxelles-Midi et 97 «*Iris*» Bruxelles-Midi - Zürich HB circulent entre Saverne et Saint Louis Haut Rhin (et vice-versa) à 200 km/h. Ils sont en fait intégrés dans le schéma des trains TER200 Alsace, permettant ainsi un gain de temps d'une dizaine de minutes entre Metz (et au-delà) et Basel (et au-delà), et vice-versa. Ils sont de ce fait composés uniquement de voitures CFF aptes à 200 km/h.

De plus, le 96 a son origine reportée à Chur au lieu de Zürich HB, avec arrêts supplémentaires à Landquart, Bad Ragaz, Sargans, Ziegelbrücke, Pfäffikon SZ, Wädenswil et Thalwil, et circule sans arrêt intermédiaire entre Zürich HB et Basel SBB, via Lenzburg, Aarau, Däniken, Dulliken et la ligne du Hauenstein au lieu de la ligne du Bözberg, ne s'arrêtant donc plus à Baden, Brugg, Frick, Stein Säckingen et Rheinfelden. Ceci permet un gain de temps d'une dizaine de minutes et la possibilité d'un départ plus tardif de Zürich HB.

Le train 97 circule sans arrêt intermé-

diaire entre Basel SBB et Zürich HB, via la ligne du Hauenstein, Dulliken, Däniken, Aarau et Lenzburg au lieu de la ligne du Bözberg, ne s'arrêtant donc plus à Rheinfelden, Stein Säckingen, Frick, Brugg AG et Baden, permettant un gain de temps d'une dizaine de minutes et la possibilité d'une correspondance immédiate à Zürich HB avec le train 1791 vers Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Ziegelbrücke, Sargans, Bad Ragaz, Landquart et Chur.

- Comme prévu, les IC-O ont leur terminus ou origine reporté à Visé au lieu de Maastricht. Les IC 458, 462, 481, 485

et 489 sont toutefois totalement supprimés.

- Les IC-D Liège - Tournai sont exclusivement assurés par des automotrices du type 96. Toutefois, depuis le 12 décembre, les IC 906 Tournai - Liège et 938 Liège - Tournai sont assurés par une rame de six voitures M4 et une locomotive de la série 21 (voir page 12).

- Les horaires des trains desservant la ligne 37 Liège - Welkenraedt ont été légèrement adaptés suite à la fin des travaux qui nécessitaient la circulation à voie unique.

DEBET VALABLE POUR UN VOYAGE SIMPLE 1e classe

02/12/2011 17:03
903
042323339888
GEMBLoux

De : GEMBLoux
A : SAINT-GHISLAIN

Le : 03/12/2011

Organe n° 2338
N° de P2/Matr.: A141300
Prix Organe 17,30 EUR
Uniquement valable avec le titre de légitimation.
DEBET non remboursable
Les Conditions de Transport de SNCB Mobility sont d'application. Info sur www.sncb.be

Réd. 100% 0,00 EUR



Depuis la fin de 2011, de nouvelles imprimantes sont utilisées dans les guichets des gares pour imprimer les billets. Voici leur nouveau "look".

Modernisation de la gare d'Oostende

Dans les prochains mois, la gare d'Oostende et son environnement subiront une rénovation en profondeur. Le point principal du projet sera la construction d'une imposante marquise qui couvrira les voies de chemin de fer ainsi que la gare de tram et de bus, de manière à former une vaste esplanade couverte. Le parking pour autos et vélos qui sépare actuellement les voies de la gare des trams et bus sera supprimé. Un parking souterrain de 680 places sera construit sous cette esplanade. Tous les quais seront renouvelés et modernisés.

A l'arrière de la gare, l'actuel terminal des ferries sera remplacé par un hall maritime dont d'imposantes parois vitrées offriront une vue spectaculaire sur le port. C'est ici que devrait prendre place une partie de la collection de matériel ancien de la SNCB-Holding. Le coût pour l'ensemble du projet s'élève à €150 millions. Au milieu de cette année, le hall de la gare sera réaménagé et la façade du bâtiment aura subi une cure de rajeunissement. En 2013, le parking en sous-sol et le hall maritime seront opérationnels, de même que l'avant-quai de la marquise. L'achèvement complet des travaux est attendu pour 2017 avec la rénovation des quais.





Deux vues de la construction du nouveau raccordement vers la zone d'activité économique de Courtil. Dans la photo du bas à l'extrême droite, on distingue les caténaires de la ligne 42. Laurent JOSEPH, 25 septembre 2011.



Le nouveau raccordement Courtil à Gouvy

La Région wallonne, l'intercommunale *Idélux* et la commune de Gouvy sont en train d'aménager une toute nouvelle zone d'activité économique essentiellement consacrée au bois, à Courtil, près de Gouvy. Elle sera reliée au réseau *Infrabel* par une ligne industrielle en cours de construction depuis 2010. Au départ de Gouvy, ce raccordement d'une longueur approximative de 2 kilomètres, empruntera sur une longueur de près d'un kilomètre l'assiette de l'ancienne ligne 163 qui reliait autrefois Gouvy à Saint-Vith.

La scierie *Barthels Pauls* devrait délocaliser son site de Bullange vers le zoning de Courtil. On se rappellera que cette société fut la dernière à utiliser la *Vennbahn* au départ de Bullange, pour l'acheminement de trains complets de grumes qui circulaient plusieurs fois par semaine. Ce trafic par rail fut obligé de cesser lorsqu'*Infra*bel décida unilatéralement la fermeture complète de la *Vennbahn* le 31 décembre 2004.

Deux milliards pour le rail wallon

Le ministre de la Mobilité Philippe Henri (Ecolo) a lancé un vaste plan ambitieux de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie. Au total, 34 projets prioritaires ont été étudiés, pour un montant de quelque 2,15 milliards d'euros. Ces projets devraient s'insérer dans le plan d'investissement 2013-2025. Les principaux projets sont les suivants :

- Augmentation de la vitesse de la ligne Mouscron – Tournai – Hal – (Bruxelles) de 140 à 160 km/h ;
- Utilisation partielle de la LGV1 pour les IC Mouscron – Tournai – Bruxelles ;
- Modernisation de la ligne 96 Bruxelles – Mons et augmentation de sa capacité ;
- Mise à 4 voies de la section Ottignies – Gembloux (L161) ;
- Augmentation de la capacité de l'axe Fleurus – Auvélais – Namur ;
- Travaux d'adaptation de la ligne du Luxembourg pour le passage de trains pendulaires, et commande de trains pendulaires ;
- Optimisation de l'axe Athus-Meuse ;
- Construction de la desserte de l'aéroport de Gosselies ;
- Modernisation de la ligne 139 Leuven – Ottignies ;
- Création d'un réseau RER autour de Liège ;
- Augmentation de la capacité de la ligne 43 Liège – Marloie – (Jemelle) ;
- Réouverture de la ligne 45 entre Trois-Ponts et Malmedy,
- Réouverture des lignes 48-49 entre Eupen et la frontière allemande ;
- Réouverture de la ligne 86 entre Blaton, Leuze et Renaix ;
- Réouverture de la ligne 115 Braine-l'Alleud – Tubize ;
- Réouverture de la ligne 123 Braine-le-Comte – Enghien ;
- Réouverture de la ligne 141 entre (Nivelles) - Baulers et Court-Saint-Etienne ;
- Création d'un terminus RER à Nivelles-Sud (sur l'ancienne ligne 141 Baulers – Manage) ;
- Réouverture de la ligne 141 Baulers – Manage ;
- Réouverture de la ligne 154 entre Dinant et Givet ;
- Réouverture de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne ;
- Réouverture de la ligne 164 entre Bastogne et la frontière luxembourgeoise (Benonchamps).

Parmi ces projets, les plus coûteux sont la construction de la ligne vers l'aéroport de Gosselies (€ 600 millions), la mise à trois voies de la ligne 130 entre Auvélais et Ronet (€ 179 millions), l'achat de trains pendulaires pour la ligne du Luxembourg (€ 145 millions), la modernisation et l'augmentation de la capacité de la ligne 96 Bruxelles – Mons (€ 150 millions), l'optimisation de l'axe Athus-Meuse (€ 114 millions) et le réseau RER liégeois (€ 100 millions).

PHOTO 107-66 → Le 26 octobre 2011, la 4004 d'Europorte passe à Houraing en tête du train 49710 Lessines - Thourotte (entre Noyon et Compiègne, France). Nicolas GOUSSET.

↓ Le 31 octobre 2011, Captrain a remorqué pour la première fois un nouveau trafic de coke entre Seraing (cokerie Arcelor Mittal) et Bottrop (D). A Bottrop, le train est relayé par le TWE qui poursuit son parcours jusqu'à sa destination finale qui est Bremerhaven. Il s'agit d'un trafic à l'essai pour quelques mois, avec une fréquence de trois trains par semaine. Notre photo montre le passage de la rame vide 26410 Bottrop - Seraing à Warsage sur la ligne 24 entre Montzen et Visé. André KOREVAAR.



↓ Depuis quelques semaines, Transport / Rurtalbahnhof a pris en location chez MRCE la 513-10 (numéro NEV 92 80 1266 037-1-D-DISPO). Il s'agit de l'ex. 6303 de Crossrail. Le 22 octobre 2011, elle passe à Bassenge en tête d'un train de sucre vide d'Antwerpen à Aachen West. Maarten SCHOUBBEN.



↑ La V261 (numéro NEV 92 90 1266 115-5 D-DISPO) de Transport / Rurtalbahn est ressortie de révision, repeinte dans la livrée noire de MRCE (Mitsui Rail Capital Europ). Le 19 novembre 2011, elle remorquait un train d'autos entre Glons et Aachen West, ici photographié peu avant la bifurcation de Glons (L 34 entre Tongeren et Glons). François POBEZ.

→ Deux jours plus tard, la revoici en tête du train de minerais de zinc 48511 Antwerpen-D.S.-Groenland (11.15) - Montzen (14.38/47) - Stolberg (17.23). Ce train circule les lundi, mercredi et vendredi. Martin BILS, 21 novembre 2011.

↓ Depuis octobre 2011, la nouvelle société RailTraxx assure ses trains à l'aide de la PB20 louée chez Ascendos Rail. Le seul parcours régulier visible de jour est un train de conteneurs Bierset - Segrate (It) circulant le samedi (47511 Bierset 14.00 - Montzen 15.53/16.38 (pour prise de gasoil) - Aachen West 17.02). Passage du 47511 sur le viaduc de Renory sur la ligne 36A Voroux - Kinkempois, le 26 novembre 2011. Maarten SCHOUBBEN.





↑ Antwerp Rail Feeding (ARF) assure de plus en plus de trains en Belgique. Il s'agit notamment d'un train de céréales en provenance de Hongrie à destination de Sas-van-Gent, remorqué entre Aachen West et Sas-van-Gent par une G2000 d'ARF. Le 1er décembre 2011, ARF a assuré un train de pétrole entre Gent-Rodenhuize et Montzen, remorqué par les 1101 + 1102, ici en passage à s'Herenelderen sur la ligne 34 entre Bilzen et Tongeren. Maarten SCHOUBBEN.

← Le 29 novembre 2011, un train de mesures composé de l'autorail Eurailscout mP "Jules" (ex. automotrice postale mP3032), attelé à la 1102, a parcouru les lignes frontalières du sud-est du pays : Maastricht - Visé - Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Sittard - Born - Sittard - Weert - Budel - Weert. Cette photo est prise à Budel. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Le 21 novembre 2011, un train de conteneurs Crossrail et un train de céréales ARF se côtoient à Hasselt. Tim VAN ROOY.



☞ **PHOTO 107-67** Une automotrice 440 du NWB marque l'arrêt en gare de Bassum, avec un Regio-S-Bahn pour Twistringen. Philippe DE GIETER, 29 octobre 2011.



Allemagne

Le premier S-Bahn exploité par le privé

Le groupe Veolia, via sa filiale Nord West Bahn (NWB), est devenu le premier exploitant privé d'un réseau S-Bahn (réseau de type RER) en Allemagne. Depuis décembre 2010, les automotrices série 440 du NWB ont remplacé les rames tractées par les locomotives électriques série 110 de la DB sur les 270 km de lignes du S-Bahn de Bremen (Bremerhaven - Lehe - Twistringen, Bremen - Oldenburg - Bad Zwischenahn, et Bremen - Nordenham). Pour éviter un conflit potentiel avec la DBAG pour l'utilisation du label S-Bahn, le nouveau service est dénommé Regio-S-Bahn. Les automotrices série 440 sont du type Coradia Continental de Alstom. Construites à Salzgitter, elles peuvent circuler à 160 km/h et sont apparues sur le réseau allemand en mars 2009. Elles sont disponibles en plusieurs versions : triple, quadruple et quintuple, et avec des caisses de différentes longueurs pour les voitures d'extrémité. Trois sociétés en possèdent : DB-Regio (76 rames, utilisées autour d'Augsburg, Würzburg et Passau), Agilis (26, à Regensburg) et le NWB (35, pour le Regio-S-Bahn Bremen). Leur niveau de confort est critiqué par les voyageurs, en particulier la taille réduite des fenêtres qui est une source de récriminations.



↑ La 218 392-9, achetée par DB Netz AG - l'équivalent allemand d'Infrabel - est sortie de révision en juillet 2011 dans une nouvelle livrée à dominante jaune. Le schéma appliqué est identique à celui de la livrée "verkehrsrot" des 218 de DB (le rouge et le blanc étant remplacés par le jaune et le gris) et rappelle que DB Netz est une filiale à 100% de la DB AG. La 218 392-9 a été mise en service le 29 juin 1975 (MaK 2000114), garée le 13 septembre 2010 et radiée par DB-Regio le 17 mars 2010. La voici à Eschweiler-Nothbergen en tête d'un train de mesure en direction d'Aachen le 2 novembre 2011. François POBEZ.

TELEX....

ALLEMAGNE

● Une nouvelle cabine de signalisation a été mise en service à Köln Gremberg entre le 15 et 21 novembre 2011. Cette gare bien connue des amateurs et fréquentée par les locomotives de la série 28 de la SNCB, a de ce fait perdu sa signalisation mécanique. La nouvelle cabine remplace les deux anciens postes Gnf et Bn datant de 1927 et 1941.

TRAFIC MONDIAL

● En 2010, au niveau mondial, le trafic fret a connu une hausse du tonnage transporté par kilomètre de 3,4%. A lui seul, le trafic en Russie représente le quart du trafic mondial par t/km. Ensemble, le trafic des USA et du Canada est en hausse de 4%, et représente également 25% du trafic mondial. En Asie, la Chine assure 70% du trafic, tandis que le trafic en Inde est

en hausse de 9%. En Europe, le trafic a augmenté de 7% et en Afrique de 1,5%. Le trafic voyageurs a globalement augmenté de 3,5% par km. En Asie, 50% est assuré par l'Inde (+ 8%). Par contre, en Russie, le trafic a diminué de 9%.

FRANCE - MAROC

● La SNCF, via sa filiale Akiem, va louer une vingtaine de locomotives de la série 36001 à 36030 à l'Office Chérifien des Phosphates au Maroc, pour faire face à l'énorme augmentation de son trafic. De ce fait, il restera moins d'une dizaine de 36000 utilisables pour le trafic entre le nord de la France et la Belgique, d'autant plus que 3 autres sont louées à Thello.

AUTRICHE

● En avril 2010, Rail Cargo Austria, la filiale fret des chemins de fer autrichiens, a lancé un service intermodal baptisé NINA (National Intermodal Network Austria). Le service comprend aujourd'hui des terminaux à

Wien Nordwest, Wels, Salzburg, Villach, St. Michael, Graz, Hall, Wolfurt, Bludenz, Linz et Krems, Wels étant le hub de départ. Les trains circulent de nuit avec un haut niveau de ponctualité et une occupation atteignant 80%.

● Le réseau à voie étroite desservant l'institut médical de Lainz (voir EL 91 p. 49) a été définitivement fermé le 1er janvier 2012. Il fut utilisé pour la dernière fois le 27 novembre 2011.

ROYAUME-UNI

● La société Abellio, une filiale des NS (Chemins de fer néerlandais), a été choisie par le département britannique des transports pour remplacer National Express pour l'exploitation du réseau East Anglia à partir du 5 février 2012. La franchise couvre au départ de London Liverpool Street les relations vers Stansted Airport, Cambridge, King's Lynn, Colchester, Ipswich et Norwich.

France

La SNCF perd le réseau corse

Depuis le 1er janvier 2012, les *Chemins de Fer corses* (CFC) ne sont plus exploités par la SNCF mais bien, et ce pour une période de dix ans, par une société d'économie mixte (SEM), marquant ainsi le divorce entre la Collectivité territoriale de Corse (CTC) et la SNCF, l'opérateur historique. Lors du dernier appel d'offre, celle de la SNCF était de € 52,5 millions par année, soit le double de ce que souhaitaient les élus ! L'Office des transports de la CTC (propriétaire du réseau depuis 2002) a jugé l'offre inacceptable. Le capital de la SEM est détenu à 55% par la CTC, dont les principaux actionnaires publics sont les Conseils généraux de Haute-Corse et de Corse-du-Sud, les chambres consulaires et les deux grandes communautés d'agglomération de Bastia et Ajaccio. La SNCF, en qualité de partenaire privé, à une participation de 15%. Le réseau corse emploie 250 salariés et exploite deux lignes : Bastia - Ajaccio et Bastia - Calvi (232 km au total). La CTC doit faire face à de grands défis, comme l'amélioration du service



Depuis mai 2009, lors de sa transformation pour la circulation en réversibilité, la BB7321 (construite par Alstom et MTE et mise en service le 13 mars 1981) circule dans la livrée TER Bourgogne, soit gris avec cabine jaune d'un côté et rouge de l'autre. De nombreux autorails et automotrices de la Région Bourgogne portent cette décoration, mais la 7321 est la seule locomotive concernée. L'arrivée d'une nouvelle livrée unifiée gris et carmillon généralisée pour tout le matériel de la SNCF devrait faire prochainement disparaître cette particularité. La voici en queue d'une rame réversible, en passage à Villeneuve-Saint-Georges en direction de Paris-gare de Lyon le 31 août 2011. Armand BEERLANDT.

qui est fortement pénalisé par l'immobilisation des 12 nouveaux autorails AMG800, victimes de dysfonctionne-

ments graves. Quatre de ces autorails ont toutefois été remis en service le 27 novembre 2011.

Emmené par la BB 22340, le train 17 Moscou - Nice passe dans la rade de Villefranche-sur-Mer, quelques minutes avant son terminus, le samedi 27 août 2011. Gwenaël PIÉRART.



Thello

Le 30 septembre 2011, à Paris, *Veolia Transdev* et *Trenitalia* ont annoncé la naissance de *Thello*, le premier opérateur ferroviaire privé de transport de voyageurs en France.

Thello a démarré ses premiers trains le 11 décembre 2011, avec une liaison de nuit sur Paris - Milano - Venezia. La gamme des prix débute à seulement € 35. Les réservations se font sur le site www.thello.com ou par téléphone au + 33 (0)1 83 82 00 00, de 8h à 21h, 7 jours sur 7, et ce jusqu'au moment du départ. En quelques clics, les passagers sélectionnent leur itinéraire direct entre Paris, Milano et Venezia ou, s'ils souhaitent prolonger leur voyage, avec une correspondance pour un service *Trenitalia* vers toute autre destination en Italie, par exemple, Firenze, Bologna ou Roma. Puis, ils choisissent leur niveau de confort.

Avec la solution *ticketless*, plus besoin d'imprimer ou de retirer un billet en gare avant son départ. Seule la référence de la réservation est à communiquer au personnel de bord. Il suffit aux voyageurs de se présenter 30 minutes avant le départ. Les trains desservent dans chaque sens Paris, Dijon, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padoue et Venezia (horaire voir tableau).

L'offre propose 3 niveaux de confort à bord :

- le plus économique, en compartiment à 6 couchettes,
- en compartiment 4 couchettes,
- en cabine avec lits et un lavabo pour 1 à 3 passagers.

A terme, un quatrième niveau de confort sera disponible en compartiment avec des lits et un cabinet de toilette intégrant une douche, pour 1 à 3 passagers.

Pour les clientes voyageant seules, des



La traction des trains Thello est assurée par trois locomotives de la série 36000 louées à Akiem. Voici la 36015 qui vient de sortie de pelliculage. Paris R.O., 9 décembre 2011. Pierre-Alain DUCHIRON.

compartiments couchettes leur sont exclusivement réservés.

Une voiture-restaurant offre des menus élaborés par des grands noms de la gastronomie régionale et internationale.

Un espace bar/vente à emporter reste ouvert durant toute la durée du voyage. En voiture-couchettes, un service de vente ambulante de sandwiches, boissons et articles divers est assuré pour le diner ainsi que pour le petit-déjeuner.

Le petit-déjeuner servi à table est inclus pour les passagers en voiture-lit et optionnel avec supplément pour les passagers des voitures-couchettes.

Alors que les voitures sont louées à *Trenitalia*, ce sont les BB 36000 de la SNCF (louées via sa filiale *Akiem*) qui sont utilisées pour la

remorque des trains. Initialement conçues tant pour les services marchandises que voyageurs, elles ont été affectées à Fret SNCF, et ces trains de nuit seront leur première utilisation en tête de trains de voyageurs. Les locomotives utilisées sont prélevées dans la sous-série 36001 à 36030, actuellement utilisée pour les relations vers la Belgique.

En 2012, une relation vers Roma pourrait être mise sur les rails.

Paris Lyon :	↓ 20:43 - ↑ 08:14
Dijon :	↓ 23:18 - ↑ 05:41
Milano Centrale :	↓ 05:38 - ↑ 23:35
Brescia :	↓ 06:43 - ↑ 22:06
Verona :	↓ 07:25 - ↑ 21:24
Vicenza :	↓ 08:13 - ↑ 20:52
Padova :	↓ 08:51 - ↑ 20:32
Mestre Venezia Mestre :	↓ 09:21 - ↑ 20:09
Venezia Santa Lucia :	↓ 09:34 - ↑ 19:57

Italie

Curiosité ferroviaire

Suite à l'incendie survenu dans le tunnel du Simplon le 9 juin 2011, deux 185 de *Railpool*, les 185 704 et 185.705, ont été transférées à Domodossola. Elles doivent servir, en cas de besoin, à la compensation de la puissance réactive. L'incendie a, en effet, endommagé un câble qui transporte du courant à 132 kV. Les deux machines sont utilisées comme sous-station fixe, et sont raccordées via leur panto à une sorte de caténaire.

Alessandro ALBE.



Pays-Bas

LOCON reprend à ACTS les 4 ex. 63 de la SNCB

Le 15 octobre 2011, LOCON Benelux (voir EL 106 p. 37) est devenu propriétaire des quatre locomotives série 6700 (ex. 6321, 6325, 6391, 6392) de HUSA Transportation (anciennement ACTS). Voir à ce sujet les pages 15 et 68).

L'opérateur LOCON Logistik & Consulting AG a été créé en Allemagne en 2002, avec siège à Seehausen, au nord de Berlin. LOCON était au départ principalement actif sur les chantiers d'infrastructure avant de diversifier ses activités et s'engager dans le transport de fret.

Depuis le 3 janvier 2009, sous la couverture de la licence d'ACTS, LOCON circule sur le réseau néerlandais avec un train de pâte à papier Sloe - Amstetten (Autriche), circulant deux fois par semaine. Le 21 février 2011, LOCON et Haetberting b.v., ont créé une filiale néerlandaise basée à Zwolle : LOCON Benelux b.v.. Le 1er juillet 2011, LOCON a repris à ACTS (entretemps devenu HUSA Transportation) une grande partie du trafic de déchets aux Pays-Bas, représentant plusieurs trains quotidiens, et ce pour une durée de 5 ans et demi. Les immondices sont transportées par LOCON au départ de Maastricht Beatrixhaven, Tilburg, Apeldoorn et Noordwijkerhout vers les centrales de traitement de Moerdijk et Wijster.

Jusqu'alors, LOCON utilisait sur le réseau néerlandais des locomotives électriques série 186 ou 189 en leasing, mais ce nouveau trafic nécessita l'extension du parc de traction.



LOCON Benelux a repris à HUSA (ex. ACTS) une grande partie des trains d'immondices. Pour le trafic vers Haanrade et Maastricht Beatrixhaven, Locon utilise une ex. 202/203 allemande du NBE (Nord Bayerische Eisenbahn). Le 18 juillet 2011, la 203 163 arrive à Haanrade. Michel de ESCH.

Fin 2011, le parc de LOCON Benelux se compose de :

- deux locomotives Diesel type V100 originaires de la Deutsche Reichbahn : la 220 (ex-202 615 DB) appartenant à LOCON et la 203 163 (ex-202 613 DB) louée au NBE (Nord Bayerische Eisenbahn gmbh);
- deux locomotives Diesel G1206 Vossloh de MRCE (5001511 et 5001572, auparavant utilisées par ACTS sous les numéros 7107 et 7110);
- une locomotive Diesel V60D (LEW 18001/1982) appartenant à EETC, ex-716 511 du Heizwerk Varnsdorf en République tchèque, et importée aux Pays-Bas en 2002 par ACTS sous le numéro 6005;
- quatre locomotives électriques série 1800 des NS : les 1827 et 1834, acquises le 23 juin 2011, et les 1831 et

1836 achetées le 4 novembre 2011, renumérotées 9901 à 9904;

- trois locomotives Eurosprinter ES64F4 de Siemens en leasing chez MRCE (189 102, 206 et 984).

Auxquelles s'ajoutent donc les quatre 63 ex-SNCB.

La maison-mère allemande LOCON Logistik & Consulting AG dispose d'un parc d'une trentaine de locomotives Diesel dont 4 V60D est-allemandes, 12 V100 ex-DR (séries 201/202), 6 V100 ex-DB (série 212), la 301 (ex-228 656 DB), la Maxima 40CC 401 (Voith L06-40005, en leasing) et quelques locotracteurs. Deux locomotives électriques Eurosprinter, numérotées 501 et 502, ont été achetées neuves à Siemens en 2011 et diverses locomotives électriques modernes (Traxx et Eurosprinter) sont régulièrement prises en location.

CFF Cargo assure en partenariat avec ERS un nouveau train de conteneurs entre le port de Rotterdam et la Suisse. Le 19 octobre 2011, passage à Oisterwijk de la 186 181-4 de CFF Cargo remorquant le train 42674 Frenkendorf (CH) - Maasvlakte. Michel de ESCH.



Le FStM en faillite

On se rappellera que la *Stichting Stoomtrein Fryslân* (voir EN LIGNES 94 page 52) devait assurer à partir de 2010 des trains réguliers entre Sneek et Stavoren, remorqués en traction vapeur, en supplément des services assurés par *Arriva* avec des autorails GTW.

L'exploitation de la relation vapeur entre Sneek et Stavoren a pris du retard, et dut être reportée, au grand dam des nombreux bénévoles du FStM et du tourisme dans la région. Ces reports de l'exploitation sont la conséquence de l'accident de Barendrecht. La province demanda en effet des mesures de sécurité supplémentaires pour la circulation en vapeur. Prévues pour 2011, l'exploitation ne put débuter suite à de nouveaux problèmes liés à la locomotive ainsi qu'à l'homologation du matériel remorqué, avec comme conséquence un nouveau report pour 2012.

Ces reports ont eu raison des moyens financiers du FStM, si bien que la société n'a eu aucune autre alternative que de demander sa mise en faillite le 2 novembre 2011. Les membres du FStM ont pourtant investi ces dernières années un effort énorme et passionné pour mené à bien ce rêve.

↓ *Les trois locomotives Diesel de la série 363 de DB Schenker (voir EN LIGNES 102 page 30) ont quitté Terneuzen en octobre 2011. Ces trois machines arrivées en janvier et février 2011 n'ont pratiquement pas été utilisées en Flandre zélandaise. De ce fait, DB Schenker n'utilise plus que deux locomotives de la série 6400/6500 dans cette enclave néerlandaise. Le 23 septembre 2011, la 6513 remorquait le train de charbon 48577 Terneuzen - Garching (D), ici en passage à Sluiskil. La rame comporte 52 wagons trémies du type Fcs.*

Michel de ESCH.

Tchéquie

L'automotrice du Pape en Tchéquie

Entre 2005 et 2008, neuf automotrices type 14WE ont été construites par *Newag* à Nowy Sacz en Pologne par transformation profonde d'automotrices de la série EN57 des PKP. Elles sont composées de trois voitures, dont une seule est motorisée (2'2' + Bo'Bo' + 2'2'), et destinées au trafic suburbain de la capitale polonaise. Huit ont été mises en service par SKM ("Szybka Kolej Miejska") à partir de 2005 sur le S1 Wars-

zawa Zachodnia - Warszawa-Falenica (devenu en 2006 le S2 et étendu au trajet Pruszków - Sulejówek), et une par les PKP. Les 14WE offrent 192 places assises et 255 places debout et peuvent circuler à 110 km/h.

L'automotrice PKP portant le numéro EN61-01, revêt une livrée dorée et est utilisée entre Krakow et Wadowice, ville natale du pape Jean-Paul II, sous le label "pociąg Papieski" (train du pape). Du 22 au 27 septembre 2009, le Pape a effectué une visite en Tchéquie et a circulé à bord de cette automotrice.



PHOTO 107-68 ↑ L'automotrice du Pape "pociąg Papieski" en gare de Praha, le 27 septembre 2011. Johny BRAUNS.



Royaume Uni

Les desiro 380 de First ScotRail en service

Avec quelques mois de retard causés par des problèmes de software, *First ScotRail* a mis en service en décembre 2010 ses premières rames *Desiro* série 380. Ces automotrices, construites par *Siemens* à Krefeld (Allemagne), ont été commandées en juillet 2008 en 38 exemplaires (22 rames triples et 16 rames quadruples) en vue de la création d'une relation ferrée entre Glasgow et son aéroport. Le souhait de *First ScotRail* d'avoir une intercirculation entre les rames accouplées et les nouvelles spécifications relatives à la résistance en cas de collision sont à l'origine du design plutôt étrange des postes de conduite.

Le projet de ligne nouvelle vers l'aéroport ayant été entretemps abandonné, les Class 380 sont affectées au dépôt de Glasgow Shields Road et circulent sur les lignes d'Ayrshire, Inverclyde et North Berwick, électrifiées en 25 kV 50 Hz.



PHOTO 107-69 Le 1er août 2011, la rame *Desiro* 380.105 de *First ScotRail* arrive à *Lochwinnoch*. Philippe DE GIETER.

Elles peuvent atteindre 160 km/h.

Les automotrices *Desiro UK* sont aussi exploitées par *London Midland* (67 Class 350), *National Express East Anglia* (21

Class 360/1), *Heathrow Connect* (5 Class 360/2) et *South West Trains* (45 Class 444 et 127 Class 450). *First Trans-Pennine* est la seule société utilisant la version Diesel (51 autorails Class 185).

Suisse : nouvelle décoration pour le Goldenpass

PHOTO 107-70 "Goldenpass" (ex MOB) a appliqué une nouvelle décoration alliant des teintes dorée, ocre et blanche sur quelques voitures et la locomotive GDe 4/4 6005. Le 18 novembre 2011, passage à Gruben d'un "Goldenpass", dont la GDe 4/4 6005 et la dernière voiture arborent la nouvelle livrée. Michel HANSSSENS.



Luxembourg

en bref...

● La démolition d'une des deux rotondes du dépôt de Luxembourg a débuté le 3 novembre 2011. La seconde rotonde, encore partiellement utilisée, survivra encore quelques mois.

● Les deux dernières locomotives de la série 3600 non préservées des CFL - les 3609 et 3612 - ont été démolies en novembre 2011. Il ne subsiste ainsi plus que la 3608 appartenant au *Service des Sites et Monuments* (voir *EN LIGNES 106* page 33) et la 3602 se trouvant au *Bahnpark Augsburg*.

Simultanément, la caisse de la 3001 a également été ferrillée. Pour rappel, cette locomotive avait été victime d'un incendie le 19 janvier 2000 en gare de Kautenbach, et ne fut jamais réparée.

● Les 16 voitures *Corail* des CFL ont été vendues au Maroc. Quatorze voitures ont été acheminées le 22 octobre au port d'Antwerpen dans un train remorqué par les 1329 et 1318. Elles sont garées aux faisceaux Rhodesië et Ijsland en attendant leur embarquement à bord d'un cargo.



La démolition de la première rotonde du dépôt de Luxembourg, le 27 novembre 2011. Philippe TOUWAIDE.



↗ Les voitures *Corail* des CFL garées au port d'Antwerpen. Ci-dessus, les voitures 61 82 30-71 521-0 et 522-8 à Antwerpen-Ijsland. Ces deux voitures ont servi au mois d'août 2011 pour le tournage d'une scène pour un film réalisé en gare de Binche.
↓ Ci-dessous, les 14 autres voitures garées à Antwerpen-Rhodesië. Lucien CLAEYS.



↘ Une vue du ferrillage des 3001, 3609 et 3612 à Luxembourg, le 27 novembre 2011. Les restes de la 3609 sont visibles à droite de la 3612. Philippe TOUWAIDE.



Pays-Bas

Les 1200 fêtent leur 60 ans

A l'occasion du 60e anniversaire de la mise en service des 1200, le *Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen* (NVBS) a organisé la réunion des huit locomotives encore existantes de la série en gare d'Amersfoort, le 12 novembre 2011. A l'exception de la livrée noire et orange portée par la 1255 ACTS de 1999 à 2002, toutes les livrées portées par ces locomotives remarquables au cours de leur carrière étaient représentées. A cette occasion, trois locomotives (1201, 1218 et 1251) faisaient leur première apparition publique dans leur nouvelle robe.

La série 1200 comptait 25 exemplaires et a été en service pour les NS de 1952 à 1998. De 1999 à 2009, cinq rescapées furent utilisées par la société privée ACTS, et trois d'entre elles sont maintenant en service pour EETC (voir *EN LIGNES 99*, page 49). Basées sur un concept américain de Baldwin et

PHOTO 107-73 ↓
Aux NS, les 1200 ont porté quatre décorations différentes rassemblées ici. De gauche à droite : la 1201 dans la livrée turquoise que reçurent d'origine les 1201 à 1214; la 1218; la 1202 dans la livrée bleue des années '60 et '70; et la 1211 dans la décoration finale avec nouveaux phares. Maarten SCHOUBBEN.



PHOTO 107-71 ↑ La 1201 dans sa livrée turquoise d'origine. Philippe DE GIETER.

PHOTO 107-72 ↓ La 1218 dans la robe brune qui habilla à l'origine les 1215 à 1225. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 107-74** La 1202 en bleu "Berlin".
Tim VAN ROOY.

→ **PHOTO 107-75** La 1211 dans la livrée jaune des NS. Cette locomotive a quitté les Pays-Bas pour être exposée au musée "Bahnpark Augsburg". Tim VAN ROOY.

Westinghouse, elles ont été assemblées par Werkspoor à Utrecht.

Les locomotives suivantes étaient présentes :

- 1201 de l'association "Stichting Klassieke Locomotieven" dans la livrée turquoise portée par les 1201 à 1214 lors de leur livraison;
- 1202 du Musée National des Chemins de fer, en livrée bleu "Berlin";
- 1211, appartenant au également au Musée National des Chemins de fer, en livrée gris et jaune. Cette locomotive faisait ses adieux au public néerlandais avant son départ pour le musée Bahnpark Augsburg, où elle représentera les Pays-Bas;
- 1218 (ex-1253 ACTS), du Stichting Klassieke Locomotieven, dans la livrée brune portée par les 1215 à 1225 à l'origine;
- 1251 ex-ACTS (ex-NS 1215), dans la livrée rouge et jaune de la société EETC, pour laquelle elle est désormais en service;
- 1252 ex-ACTS (ex-NS 1225), de EETC, encore dans la livrée bleue et jaune ACTS;
- 1254 ex-ACTS (ex-NS 1214), en livrée rouge et jaune EETC avec logos NVBS;
- 1255 ex-ACTS (ex-NS 1221), appartenant au Stichting Klassieke Locomotieven, dans la livrée bleue et jaune ACTS.



↑ **PHOTO 107-76**
La 1251 d'EETC a récemment été repeinte dans la nouvelle décoration de la société.
Philippe DE GIETER.

← **PHOTO 107-77**
La 1252 d'EETC arbore toujours la décoration d'ACTS.
Philippe DE GIETER.

Le rail en Macédoine



Issue de la dissolution de l'ex-Yougoslavie en 1991, la Macédoine (ou plutôt l'ancienne République yougoslave de Macédoine) est un pays des Balkans de 2,077 millions d'habitants. Le réseau ferré de 925 km rayonne autour de la capitale Skopje et est articulé autour d'une ligne électrifiée reliant les frontières serbe et grecque, et complété d'une section internationale (thermique) vers le Kosovo et de trois lignes en traction Diesel vers Kicevo (à l'ouest), Bitola (au sud-ouest) et Kocani (à l'est).

Les amateurs de locomotives Diesel GM bruyantes doivent absolument se rendre sur la plus belle ligne de Macédoine qui relie Skopje à Bitola. A la sortie de Veles, la 661.146 remorque le train IR 4903 en direction de Prilep et Bitola. Jean-François HUART, 16 juin 2011.

Veles (à 50 kilomètres au sud-est de Skopje) est une gare importante puisque tête de ligne vers Bitola au sud-ouest et Kocani à l'est. Le train interrégional 1903 reliant Skopje à Gevgelija entre en gare; il est tracté par la locomotive 441.754 des Chemins de fer macédoniens. Jean-François HUART, 18 juin 2011.





Le long de la ligne de Kicevo, à proximité de Rudnik Radusa, le train IR 6903 à destination de Skopje est remorqué par la locomotive Diesel 642.403, une des quatre locomotives de la série 642 modernisées par les ateliers de Maribor des Chemins de fer slovènes (et par ailleurs revêtues d'une nouvelle livrée). Jean-François HUART, 17 juin 2011.

La traction des trains interrégionaux (que l'on pourrait toutefois qualifier d'omnibus) est répartie entre rames tractées et automotrices ou autorails. Sur la seule ligne électrifiée du pays, le train IR 3904 qui relie Gevgelija à Skopje, entre dans la gare de croisement de Kri-volak (à mi-chemin entre ces deux localités). Il est assuré par l'automotrice 412.055 en livrée bleue. Jean-François HUART, 18 juin 2011.





Sur la ligne reliant Kicevo à Skopje, l'autorail 712.108/712.107 (Duro Dankovic, sous licence Macosa, 1981) des Chemins de fer macédoniens (MZ) assure le train IR 6901 pour Skopje et approche, sous les premiers rayons du soleil, de la gare de Dolno Svilare. Jean-François HUART, 17 juin 2011.

La Macédoine produit quelques excellents crus méconnus. Après une poursuite rapide le long de l'autoroute, une seconde photo du train interrégional 1903 Skopje-Gevgelija, tracté par la locomotive 441.754 des MZ, a pu être prise au milieu des vignobles du petit village de Krivolak. Jean-François HUART, 18 juin 2011.





La ligne reliant Tabanovici (à la frontière serbe) à Gevgelija (à la frontière grecque) est électrifiée en 25kV50Hz. Si plus aucun train de voyageurs ne circule actuellement entre Skopje et Thessalonique, il est toujours possible de se rendre de la capitale macédonienne à Belgrade en empruntant le train Ex 336, remorqué le 17 juin 2011 par la locomotive 462.001 (une ex-461 reconstruite en 2009 par Koncar) et composé d'une voiture serbe et d'une voiture macédonienne fortement taguées. Jean-François HUART.

En raison du caractère sauvage et (semi-) montagneux de la ligne de Bitola, la photographie ferroviaire n'est guère aisée. A Gorno Orizari, un petit dégagement permet toutefois d'observer la locomotive 661.238 des MZ en tête du train IR 4903 (Skopje-Bitola). Jean-François HUART, 17 juin 2011.



Nées en Belgique

Chine :

LES 1E1 ET 2C1 BELGES POUR LE CHEMIN DE FER DE LUNG-TSING-U-HAI

Historique

La *Compagnie générale de Chemins de fer et Tramways en Chine* (en abrégé *Compagnie générale* dans la suite du texte) a été constituée à Bruxelles le 26 mars 1900. Dans la 29e année de l'Empereur Kouang su, correspondant à l'année 1903 du calendrier occidental, la compagnie conclut le 12 novembre avec le Gouvernement chinois un contrat pour un emprunt destiné à la construction du chemin de fer de Kaifong-fou à Honan-fou dans la province du Honan, dont la construction fut menée à bien de 1904 à 1910. L'article 23 du contrat prévoyait le prolongement de ce chemin de fer vers l'ouest jusqu'à Sian-fu. La *Compagnie générale* fit à plusieurs reprises des tentatives pour conclure avec le Gouvernement chinois un contrat définitif pour ce prolongement.

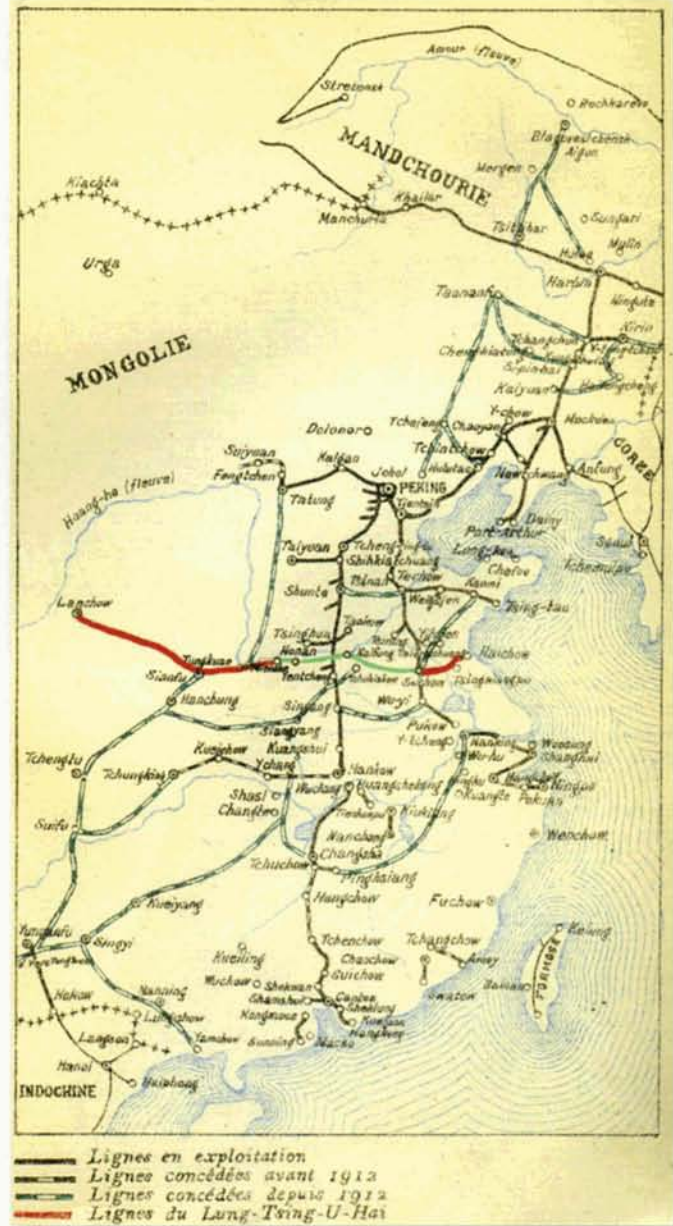
En 1912, les chinois proposèrent à la *Société Belge de Chemins de fer en Chine* la construction d'un grand chemin de fer d'une longueur de 1800 km, entre la Mer de Chine jusqu'au Kanshu en passant par Sianfu dont la section centrale était la ligne de Kaifong-fou à Honan-fou déjà construite. La *Compagnie générale* avait toutefois des droits indiscutables sur cette section centrale. L'article 23 du contrat du 12 novembre 1903 stipulait en effet que, dans le cas où le Gouvernement chinois décidait de prolonger le chemin de fer de Honan-Fou jusqu'à Sian-fu, le Directeur général de la *Compagnie Impériale des Chemins de fer chinois* s'engageait à s'entendre de préférence et à donner l'option d'emprunt de ce projet à la *Compagnie générale* pour autant que les travaux du Chemin de fer de Kaifong-fou à Honan-fou aient été exécutés en respectant strictement les clauses prescrites du contrat, ce qui avait été le cas.

C'est ainsi que le 24 septembre 1912 (an 1 de la République chinoise), la *Compagnie générale*, représentée par Monsieur Robert de Vos, obtint la concession pour le prolongement de cette ligne entre Lanchow-fu (aujourd'hui Lanzhou), capitale du Kansuh, à la Mer de Chine, en passant par Sian-fu (capitale du Shensi, aujourd'hui Xian ou Xi'an), Tung-Kwan, Honan-fou (aujourd'hui Luoyang), Kaifong-fou (capitale du Honan), Kweite-fou et Suchow-fou (aujourd'hui Zuzhou). Ce chemin de fer fut appelé Lung-Tsing-U-Hai et désigné généralement par l'abréviation Lung-Hai ou Long Hai.

Vers l'est, la ligne atteint Zuzhou en 1916, Haizhou en 1925 et Lianyungang en bordure de la Mer de Chine en 1934. Vers l'ouest, la ligne atteint Lingbao en 1927, Xian en 1935, Baoji en 1936, achevant ainsi la construction par la *Compagnie générale* (longueur totale 1256 km).

Aujourd'hui, la Long Hai est entièrement terminée et est arrivée à Lanzhou en août 1954, soit une longueur totale de 1759 km. Elle constitue la principale artère est-ouest en Chine. Depuis le 24 décembre 1994, elle est intégralement exploitée à double voie. De 1980 à 1986, la ligne a été électrifiée en 25 kV entre Zhuzhou et Lanzhou (1536 km). Une ligne à grande vitesse est en cours de construction parallèlement à la Long Hai. La section Zhengzhou - Xian (458 km) a été ouverte en février 2010. La *Compagnie générale* était chargée de toutes les fournitures nécessaires à la construction et à l'équipement de la ligne, ainsi que pour les besoins de l'exploitation.

Plusieurs types de locomotives à vapeur furent utilisées pour l'exploitation de la ligne, dont 54 construites par l'industrie belge. En 1937, le parc comprenait des 1C, 1C1t (dont 11 four-



Carte des chemins de fer en Chine en 1912. En vert, la ligne Kaifong-fou à Honan-fou concédée à la Compagnie générale en 1903; en rouge, les prolongements de la Long Hai, longue de 1759 km. Elle s'étend de la Mer de Chine au départ de Lianyungang (Haichow sur la carte) à Lanzhou (Lanshow sur la carte) en passant par Sochow (aujourd'hui Zuzhou), Kaifung (aujourd'hui Kaifeng), Honan (aujourd'hui Luoyang), Sianfu (aujourd'hui Xian). Depuis lors, le réseau chinois s'est considérablement développé. Un centimètre de cette carte vaut +/- 360 kilomètres. Collection PFT.

nies par Tubize en 1914) 2C (dont 2 Tubize fournies en 1920), 2C1 (12 machines fournies par Cockerill (4), Haine-Saint-Pierre (4) et Tubize (4) de 1935 à 1937), 1D (dont 20 Tubize fournies en 1920 et 1924, et 2 Haine-Saint-Pierre fournies en 1930), 1D1, E et 1E1 (7 locomotives fournies par Tubize en 1937), complétés par des petites Ct et Dt.



PHOTO 107-78 Cette photo a été prise le 21 avril 2006 sur la ligne du Long Hai, à Weinan, au km 1027, non loin de Xian. En tête du train : la SS1-0730. Les SS1 furent les premières locomotives électriques produites en Chine, construites à 826 unités entre 1957 et 1988 par l'usine de Zhuzhou. D'une masse totale de 138t et d'une puissance de 3900 à 4200 kW, elles peuvent circuler à 90 km/h. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les locomotives Pacific

L'industrie belge fournit de 1935 à 1937 un total de 12 locomotives du type *Pacific* 2C1 pour la ligne du Long Hai, classées dans la série SL13 et numérotées 501 à 512. Trois constructeurs participèrent à cette commande à raison de 4 unités chacun : *Cockerill*, *Tubize* et *Haine-Saint-Pierre* (FUF) :

- 501 Cockerill 3270 / 1937
- 502 Cockerill 3271 / 1937
- 503 Cockerill 3272 / 1937
- 504 Cockerill 3273 / 1937
- 505 FUF 1739 / 1935
- 506 FUF 1740 / 1935
- 507 FUF 1741 / 1935
- 508 FUF 1742 / 1935
- 509 Tubize 2193 / 1935

- 510 Tubize 2194 / 1935
- 511 Tubize 2195 / 1935
- 512 Tubize 2196 / 1935

En outre, *Cockerill* fournit une chaudière de rechange (numéro de construction 3274 / 1937).

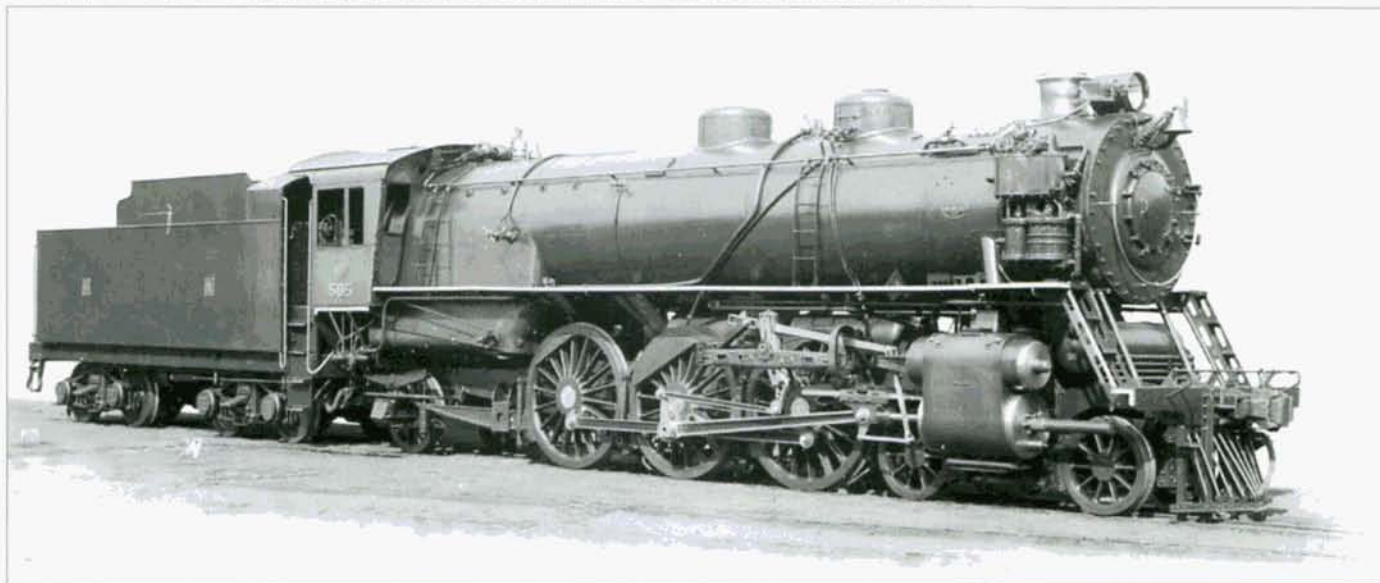
Ces locomotives à simple expansion pouvaient circuler à 110 km/h. Elles pesaient (sans tender) 76,5 t à vide et 85,4 t à charge. La masse adhérente était de 54 t.

Les cylindres avaient un diamètre de 500 mm et une course de 710 mm. Leur chaudière timbrée à 15,4 kg/cm² avait une surface de chauffe totale de 191,1 m² et de surchauffe de 53,0 m². La grille avait une surface de 4,60 m².

Les roues motrices avaient un diamètre de 1,750 m.

Après la nationalisation des chemins de fer chinois, nous ignorons dans quelle série elles furent renumérotées, ni leur date de réforme.

La 505 (FUF 1739 / 1937) photographiée à sa sortie d'usine. Photo FUF, collection PFT.





La 509 fournie par Tubize sous le numéro de construction 2193 de 1935. Photo TUBIZE, collection PFT.



Les locomotives 1E1

Pratiquement simultanément à la commande des *Pacific*, la *Compagnie générale* commanda à *Tubize* une série de 7 énormes "Santa Fe" 1E1, plus une chaudière de rechange qui portait le numéro de construction 2206 de 1936 :

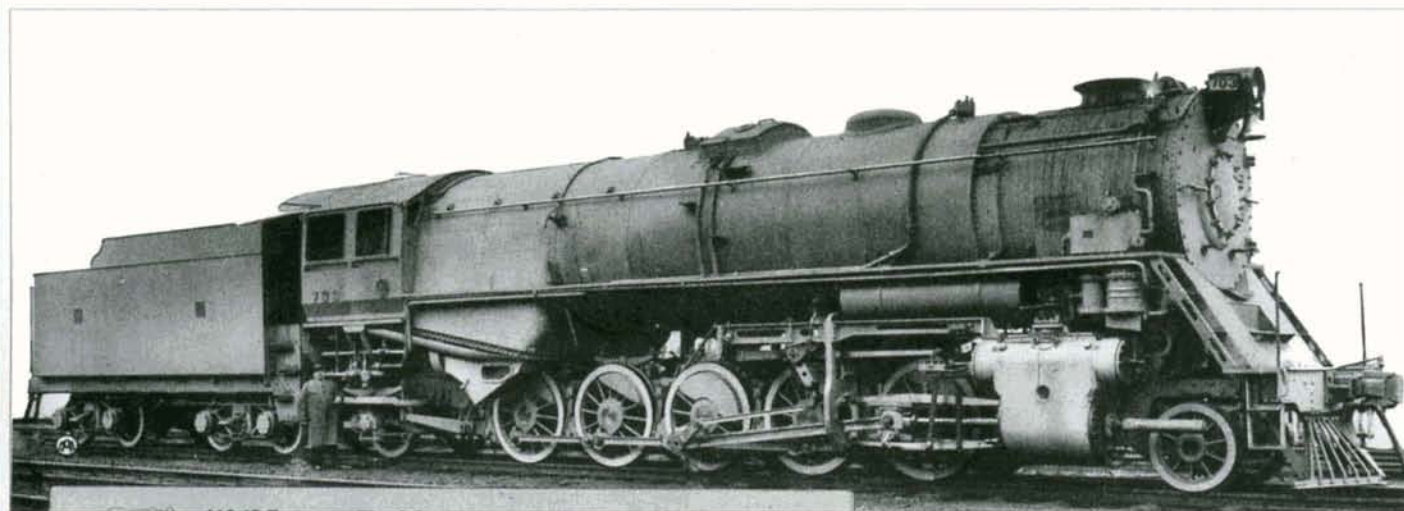
- 701 Tubize 2199 / 1936
- 702 Tubize 2200 / 1936
- 703 Tubize 2201 / 1936
- 704 Tubize 2202 / 1936
- 705 Tubize 2203 / 1936
- 706 Tubize 2204 / 1936
- 707 Tubize 2205 / 1936

Ces mastodontes furent les plus grosses machines, exception faites des machines articulées, produites par *Tubize*. Leur poids s'élevait sans tender à 118,42 t à vide et 134,87 t en charge, pour une masse adhérente de 100,62 t.

Leur chaudière était timbrée à 14 kg/cm² et avait une surface de chauffe totale de 324,80 m² et de surchauffe de 114,0 m². La surface de la grille était de 8,5 m². Elles furent les seules lo-

← *Embarquement au port d'Antwerpen des quatre Pacific construites par Tubize. Le cargo norvégien Belray prend une inclinaison impressionnante par le poids de la locomotive suspendue à ses mâts !* Photo TUBIZE, collection PFT.

↓ *La 703 à sa sortie des ateliers de Tubize. Ces mastodontes étaient les plus lourdes locomotives non articulées construites par Tubize. La machine n'a pas reçu sa peinture définitive.* Photo TUBIZE, collection PFT.



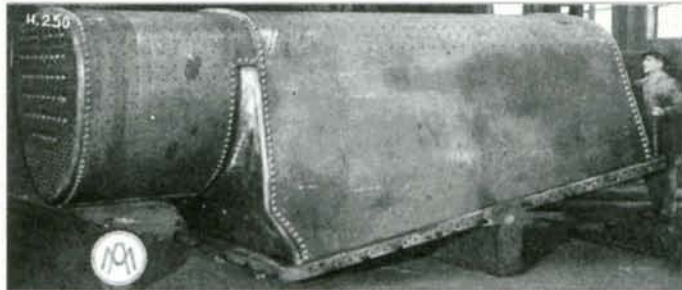
comotives construites en Belgique munies d'un chargement mécanique par stocker.

Elles étaient à expansion simple, avec des cylindres de 645 mm de diamètre et de 711 mm de course.

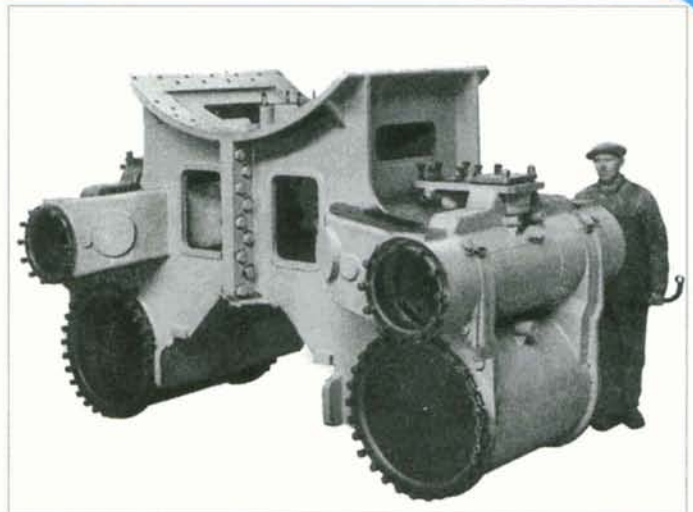
Leurs roues motrices avaient un diamètre de 1,400 m.

Comme pour les *Pacific*, nous ignorons dans quelle série elles furent renumérotées après la nationalisation des chemins de fer chinois, ainsi que la date de leur réforme.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ Gros plan sur la boîte à feu. Le foyer n'est pas encore installé. Sur la partie supérieure, les trous pour les entretoises sont déjà forés. Photo TUBIZE, collection PFT.

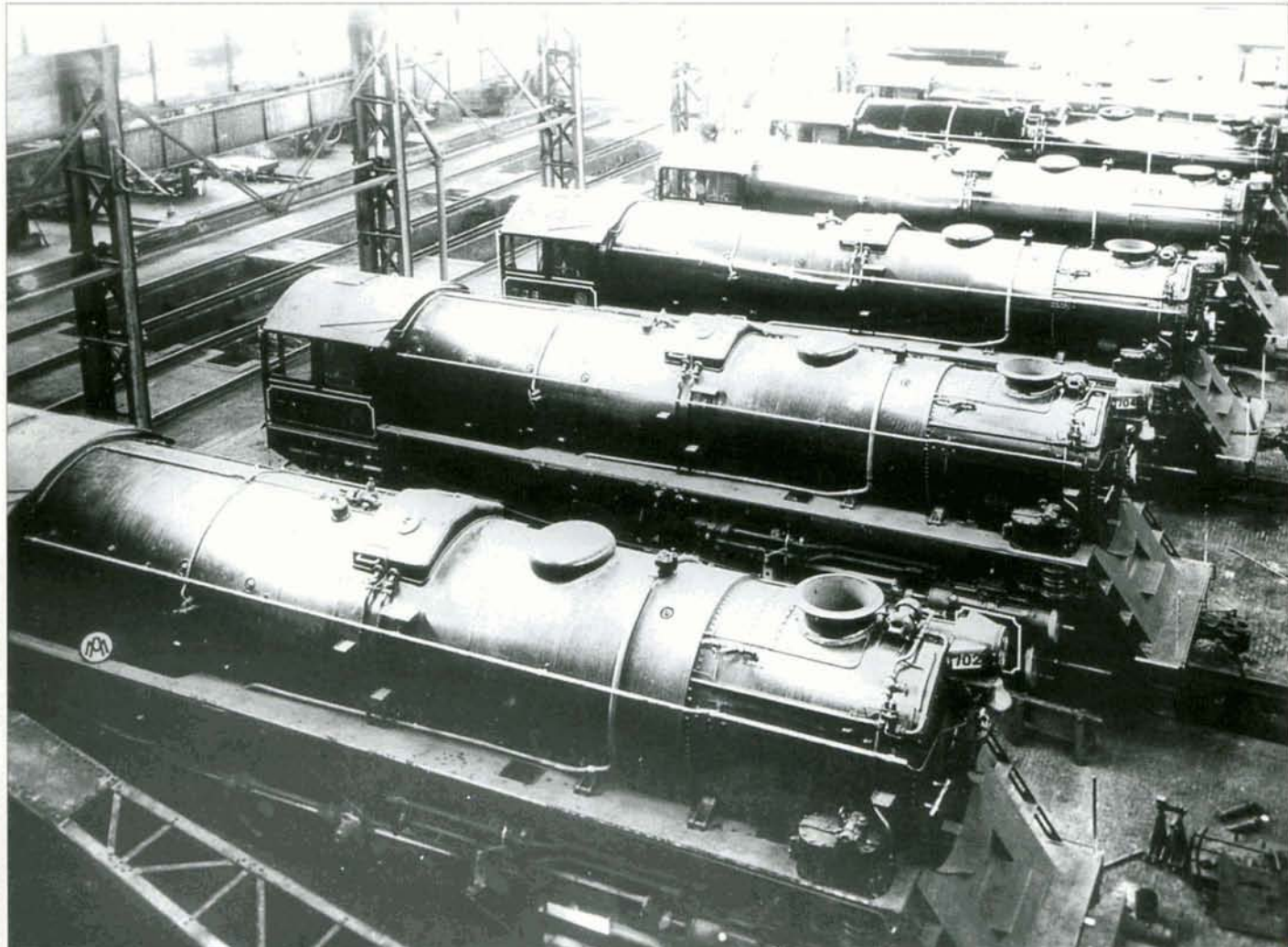


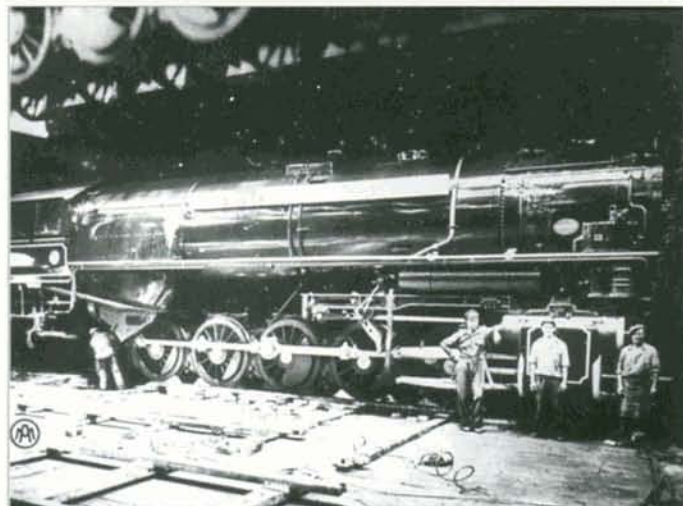
↑ L'énorme bloc moteur était constitué de deux parties assemblées par boulons. Photo TUBIZE, collection PFT.



↑ Cette vue permet de comparer l'énorme chaudière des Santa Fe par rapport à celle d'une locomotive de manoeuvres. Photo TUBIZE, collection PFT.

↓ Une vue de la chaîne de montage sur laquelle 6 des 7 locomotives sont visibles. Les premières machines sont les 702, 704, 706 et 703. Photo TUBIZE, collection PFT.



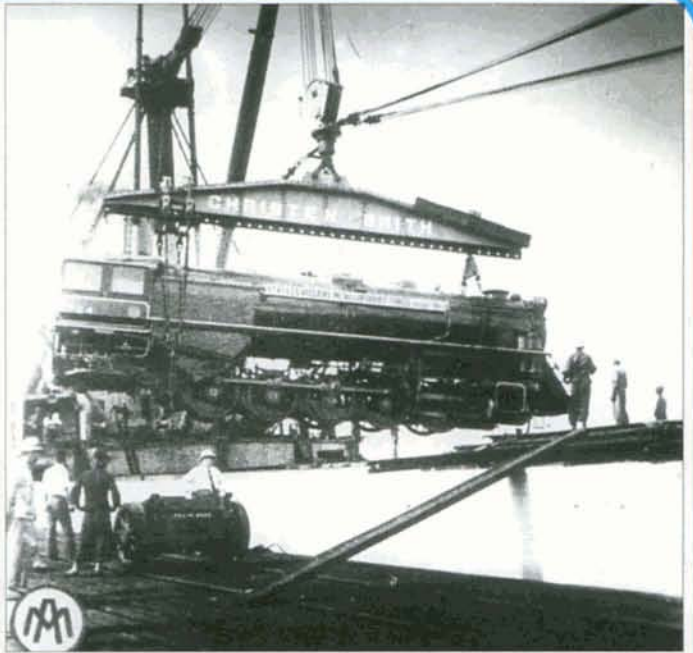
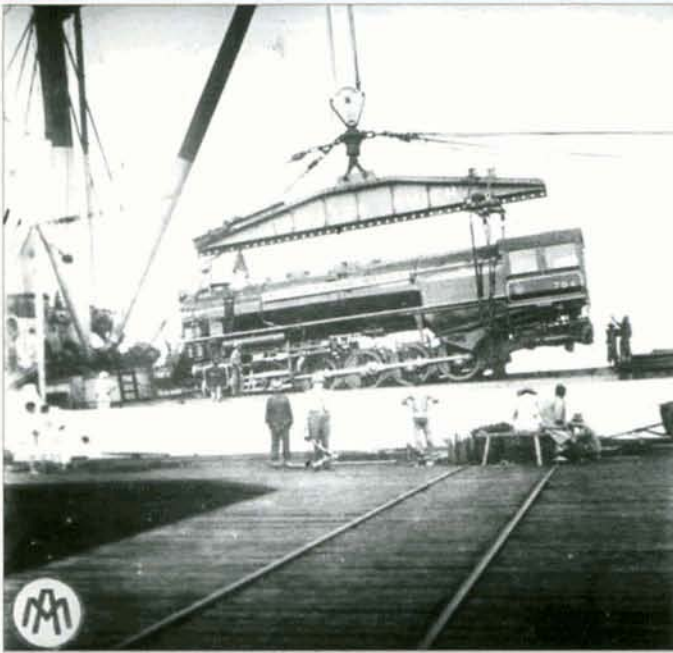


↑ Calage d'une locomotive dans la cale du cargo Belray. En haut de la photo, on voit une seconde machine en cours de descente vers le fond de la cale. Le cargo Belray appartenait à l'armateur norvégien Christen Smith qui fonda la société Belships ASA en 1918. Le Belray, ainsi que son frère jumeau le "Belnor", étaient spécialement conçus pour transporter des pièces très lourdes, en particulier des locomotives. Le Belray fut construit par Armstrong Whitworth & Co. Ltd., à Newcastle upon Tyne. Il fut mis à l'eau le 15 février 1926 et livré à Oslo en mai 1926. Il était propulsé par un moteur Diesel Sulzer DM (Armstrong Whitworth) de 1350 CV. Son mât principal de levage était capable de soulever une charge de 120 t. Photo TUBIZE, collection PFT.

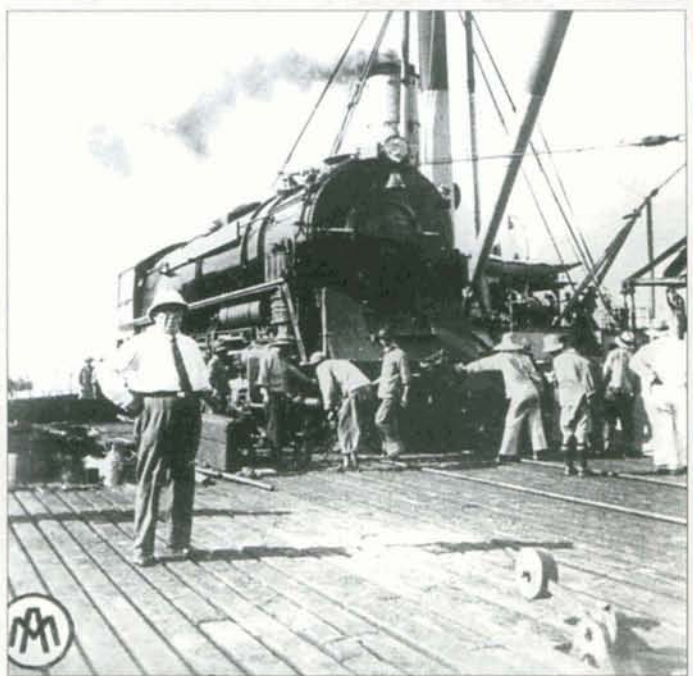
← La 703 vue de face. Photo TUBIZE, collection PFT.

↓ Les locomotives en attente d'embarquement sur un quai du port d'Antwerpen. En tête, la 702. Photo TUBIZE, collection PFT.





↑ ↗ → ↓ Embarquement au port d'Antwerpen des Santa Fe, toujours à bord du cargo Belray. Photos TUBIZE, collection PFT.



↑ L'inclinaison du Belray devient impressionnante sous le poids des Santa Fe. Photo TUBIZE, collection PFT.

↑ Débarquement d'une 700 en Chine. Photo TUBIZE, collection PFT.

FOREST-MIDI - VORST-ZUID

Hier



Voici une photo réalisée à l'entrée de la gare de Forest-Midi le 9 juillet 1955. On y voit la 38.013 du dépôt de Monceau remorquant le train de marchandises 71303 Monceau - Forest-Midi. Le convoi circule sur la ligne 96 et va passer au-dessus de la Senne dont on voit, à droite, les tabliers des ponts et le parapet. A droite de la photo, on voit la ligne 96A (la troisième voie établie entre Bruxelles-Midi et Halle), et des voies de raccordements vers diverses usines. Cette locomotive, construite par ALCO aux USA, a été prise en écriture par l'Etat Belge le 30 juillet 1920. Elle portait alors le numéro 5213. Elle fut renumérotée à deux reprises : 3813 le 1er octobre 1931 et 38.013 le 1er janvier 1946. Elle fut réformée quelques mois après la prise de cette photo, le 2 février 1956, toujours au dépôt de Monceau. Aujourd'hui, le pont au-dessus de la Senne n'est plus visible. A gauche se trouve le faisceau de l'usine Audi (ex. VW) de Forest. La ligne 96 a été mise à quatre voies (L96 et L96N), tandis que les raccordements ont disparu. Le 7 décembre 2010, l'Eu-rostar 9139 (vu de l'arrière) à destination de London passe au même endroit. Le pont de la Senne n'est plus visible, à l'exception du parapet en béton à droite. Photos : J.R., RENAUD, collection PFT.

Aujourd'hui





Les plus beaux sites de Belgique

HAVERSIN

162

Trois kilomètres en aval de la gare d'Haversin en direction d'Arlon, la ligne 162 est établie dans une tranchée dont les roches étaient très instables. Pour éviter tout accident, Infrabel procède depuis 2010 au rognage de ces roches. Cette opération a permis de dégager la ligne de toute végétation et d'offrir ainsi de nouvelles perspectives pour les photographes.

↑ **PHOTO 107-79** Le 16 septembre 2011, passage du train de grumes 48771 Laroche Migennes (F) - Marloie, assuré par les 67553 et 67559. La 67553 est la dernière représentante bleue de la série autorisée en Belgique suite au transfert vers le dépôt de Bordeaux de la 67629. Toutes les autres 67400 circulant en Belgique arborent la livrée verte "Fret SNCF". Christian AUQUIERE.

↓ **PHOTO 107-80** En sens inverse, le 10 avril 2011, passage de l'IC-J 2140 Luxembourg - Bruxelles-Midi. Pierre HERBIET

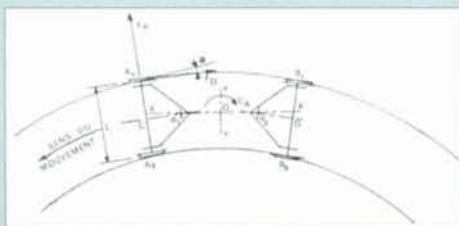


Les voitures Etat Belge / SNCB "De Rechter"

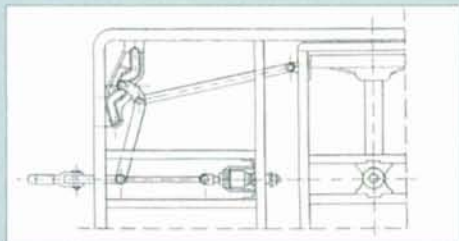
Au début des années 1920 l'Etat Belge fit construire quatre voitures prototypes dites "De Rechter". Elles doivent leur nom au fait qu'elles étaient équipées de bissels "De Rechter", un système appliqué aux essieux de voitures de chemins de fer et tramways qui facilitait le passage des véhicules dans les courbes, par le pivotement des essieux. Conçu par François De Rechter, ingénieur à l'Etat Belge, ce système fit l'objet d'un brevet déposé le 5 janvier 1892. Il a été appliqué non seulement à des véhicules des chemins de fer belges et français, mais surtout sur de nombreux réseaux à voie étroite (SNCV, Chemins de fer des Côtes du Nord, Tramways de l'Ardèche, et encore bien d'autres dont la liste serait trop longue à énumérer). En Belgique, l'Etat Belge fit appliquer ce système à des voitures des types GC et GCI, puis aux voitures "De Rechter", sujet de cet article.

Les GC étaient déjà équipées de bissels "De Rechter" depuis 1889 et servirent donc de cobayes pour l'amélioration du système. Quatre série de voitures GCI ont également été équipées de bissels "De Rechter". Deux de ces voitures sont sauvegardées : une par le Patrimoine historique de B-Holding et une en Allemagne (celle-ci n'en était toutefois pas équipée d'origine, mais reçut en fin de carrière un autre châssis qui en était pourvu).

En 1920, l'Etat Belge mit en service deux nouvelles voitures : la 4801 de 3e classe et la 6201 mixte 1e/2e classe. Elles sont sui-

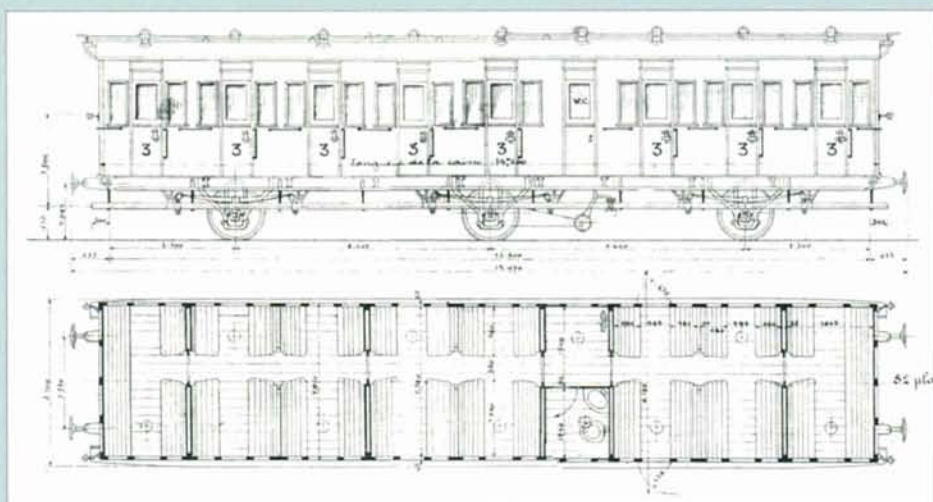


Le bissel « De Rechter » permettait aux essieux de pivoter dans les courbes à fort rayon. Ci-dessous, on voit le système de pivotement : une barre reliée au bissel coulisse dans une équerre.

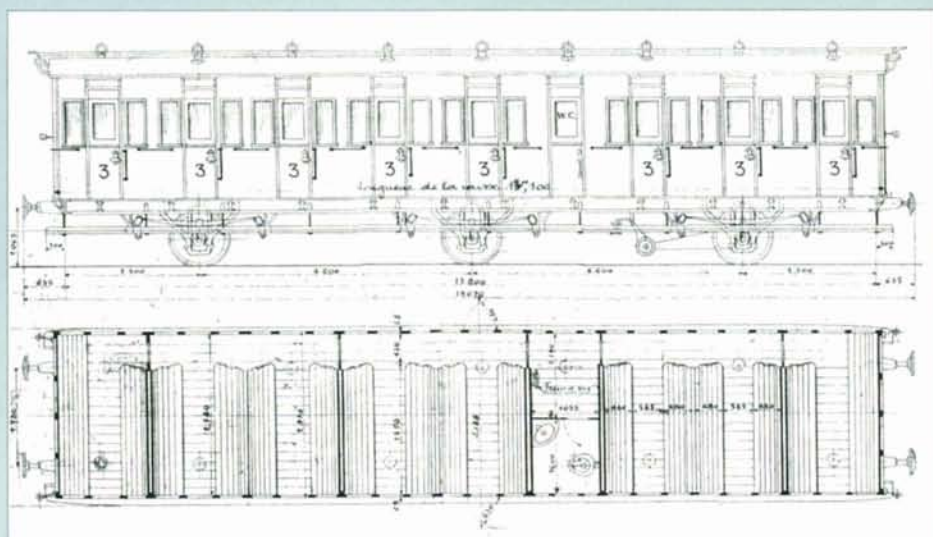


vies en 1922 par la voiture 6202 également de 1e et 2e classe, mais avec une autre disposition des banquettes. Une quatrième voiture apparut en 1923, la 4802 de 3e classe, avec cette fois un couloir latéral. Ces quatre voitures furent construites à l'Atelier Central de Mechelen.

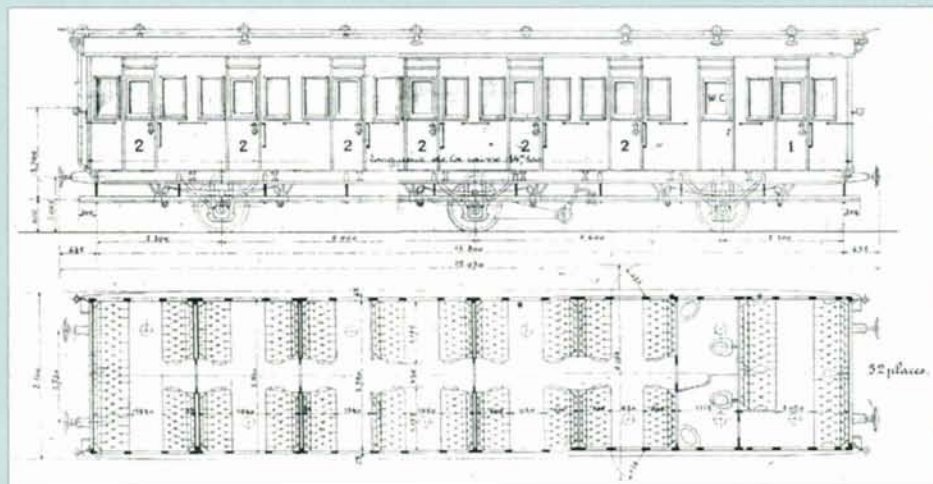
Avec leur caisse tolée, elles se voulaient plus modernes que les GCI à caisse en bois. Leur conception était toutefois déjà



Plan de la voiture "De Rechter" 4801 de 3e classe, future 89.002.



Plan de la voiture "De Rechter" 4802 de 3e classe, à couloir latéral, future 89.003.



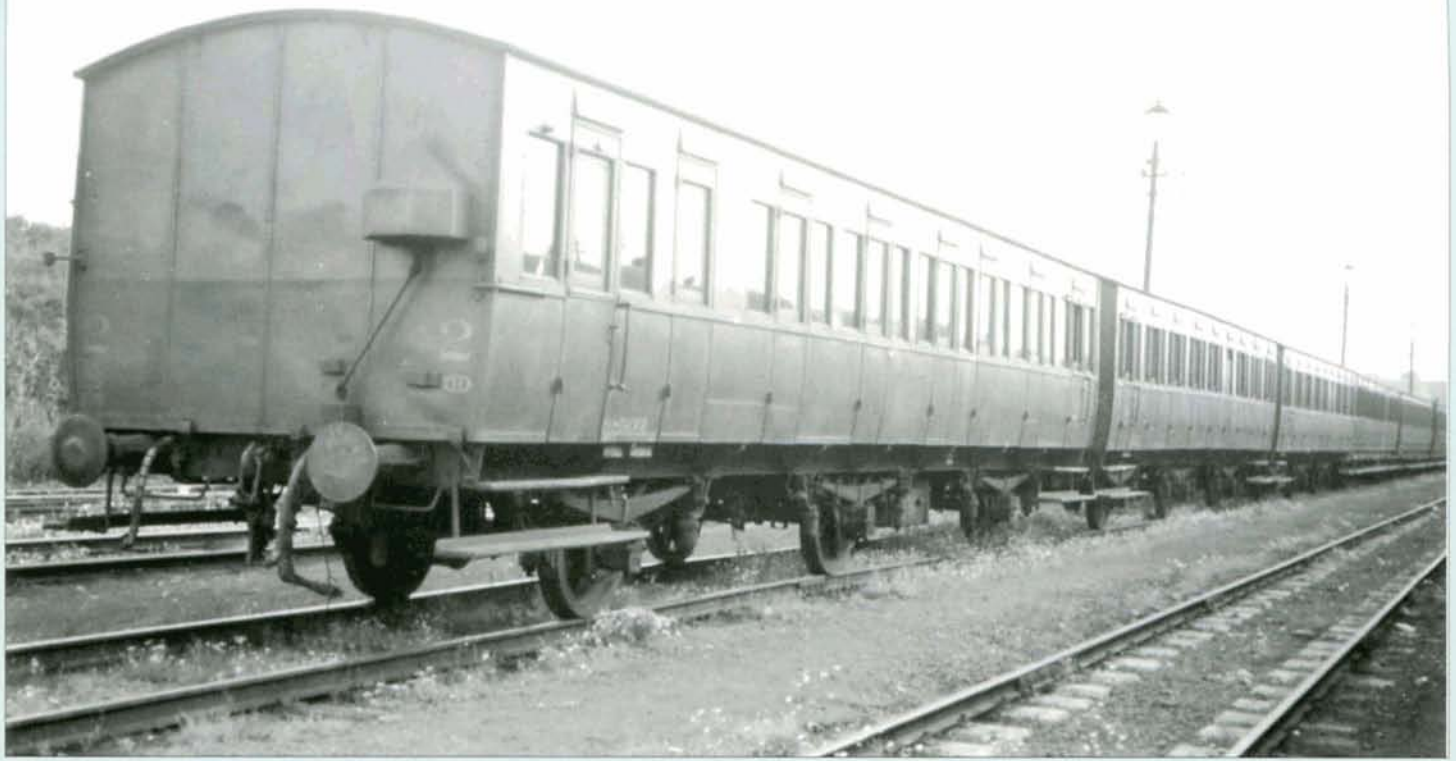
Plan de la voiture "De Rechter" 6201 mixte AB, future 89.001.

démodée lors de leur livraison, car dépourvue de l'intercirculation.

En 1936, les quatre voitures sont retirées du service, et trois d'entr'elles entrent en atelier pour transformation en train léger. Il s'agit des 4801, 4802 et 6201, qui reçurent dans l'ordre les numéros 89.002, 89.003 et 89.001.

Quant à la quatrième, la 6202, garée sans utilisation, elle fut entièrement détruite pendant le bombardement allié de Muizen le 19 avril 1944. Elle sortit des écritures le 23 septembre 1945 par le PV n° 231.

Les trois voitures transformées formèrent



La rame T est formée des voitures 89.001 + 89.002 + 89.003 (ex. 6201 + 4801 + 4802). Seules les portes d'extrémité de chaque voiture ont été conservées. Schaerbeek, août 1951. Photo Georges DESBARAX.

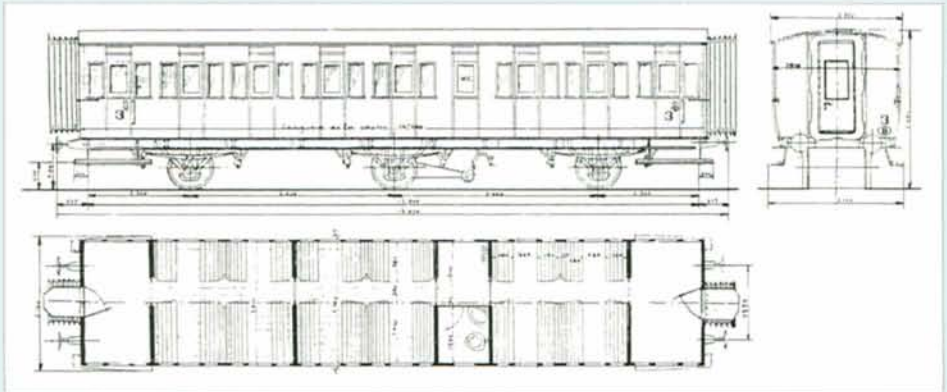
une rame indissociable et se retrouvèrent classées comme rame T, parmi les rames T (dites "Trottinettes") n° 83.301 à 83.699, dont nous avons déjà traité dans le *EN LIGNES 87* page 56.

Sur les trois voitures, les banquettes situées aux extrémités furent retirées. Seules les portes donnant sur les plateformes ainsi formées restèrent en utilisation; toutes les autres portes furent rendues inutilisables. Des soufflets fixés aux véhicules permettaient le passage d'une voiture à l'autre. Les longs marchepieds, devenus inutiles, furent remplacés par des marchepieds courts aux portes. Dans les deux voitures C, le nombre de places assises passa de 82 à 52, plus un strapontin. En 1947, le nombre de places fut augmenté à 60.

Sur la voiture 89.001 (ex. AB 6201), le nombre de places assises fut réduit à 36 en classe unique B, au lieu de 45 B + 7 A. Le compartiment A fut transformé en fourgon et local pour le chef-garde. Pour passer dans le train, le chef-garde devait passer par le WC qui, avant la transformation, n'était accessible qu'aux voyageurs de 1^e classe. Ce passage des toilettes vers le couloir central était exigü. Deux places furent supprimées en 1947, portant le nombre à 34. Le nombre de places debout s'élevait à 82.

Comme toutes les rames T, la rame fut utilisée sur des lignes déficitaires, fermées au milieu des années '50.

La rame changea de classe lors de la disparition de la 1^e classe, le 3 juin 1956 (la 1^e classe étant supprimée, la 2^e devint la 1^e et la 3^e devint la 2^e). Elle a encore fait du service jusqu'en 1958, semble-t-il. La signification des codes concernant les entretiens faits sur la rame n'a pas pu être retrouvée, mais il est certain que tous les entretiens ef-



Plan de la voiture 89.002, ex. 4801. Les banquettes aux abouts sont supprimées, permettant l'intercirculation.

fectués depuis 1956 concernaient les organes de roulement. La rame pourrait avoir eu un accident, probablement un déraillement, en 1958; de ce fait, elle reçut un entretien spécial identique pour les trois voitures, et encore une révision en 1959. Après cela, elles ont sans doute été garées sans utilisation. Une voiture reçut encore un entretien aux boîtes d'essieux afin

que la rame soit toujours prête. La rame fut mise hors écritures le 30 novembre 1960 par le PV 312, et proposée à la vente. Il existe toutefois une photo du wagon de service Type 9432L1 n° UIC 30 88 943 2 531-2 qui est l'ancienne voiture "De Rechter" de 2^e classe 89.002 ou 89.003.

Charles OCSINBERG.



Le véhicule de service type 9432L1, UIC 30 88 943 2 531-2, est l'ex. voiture 89.002 ou 89.003. Cette photo la montre à Renory en 1977. Roger CRIKELAIRE.

