

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 111 - OCTOBRE 2012 - € 9,00**  
**SUISSE : 14,00 CHF**  
N° AGRÉATION : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1  
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

**GRANDIOSE!** Les mots me manquent pour qualifier la qualité du Grand Spectacle de locomotives à vapeur sur le Chemin de fer du Bocq. Jugez-en : la participation exceptionnelle de 5 locomotives à vapeur, dont une néerlandaise et une luxembourgeoise venues tout exprès pour les festivités; trois trains en ligne simultanément; trois postes de block ouverts; une composition différente à chaque parcours, des animations pour les enfants, des trains miniatures; et la participation de Crossrail, l'opérateur privé qui a assuré le transfert de la vapeur hollandaise et qui a autorisé l'utilisation de sa locomotive Diesel en tête d'un train de voyageurs sur une ligne touristique !

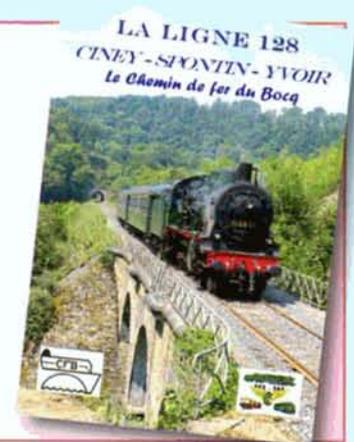
Et les curieux - amateurs et touristes - ont été nombreux - environ 10000 ! - à emprunter les trains, visiter les locomotives, passer par la boutique et consommer à la buvette, sous une météo splendide pendant les trois jours.

Mais si une telle manifestation a été rendue possible, c'est grâce aux nombreux bénévoles qui l'ont d'abord organisée sur papier puis l'ont concrétisée sur le terrain. Pas moins de 60 volontaires ont ainsi donné à la vallée du Bocq les panaches qu'elle méritait de par la beauté de la ligne. Je les remercie ici cordialement parce que je n'ai pas eu l'occasion de le faire personnellement pour chacun d'eux.

Baudouin DIEU - Président.



VOIR ENCART CENTRAL



## Petites annonces

**Annonce privée** : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes. Photo et dessins : €25 / pièce.

**A VENDRE** : Au fil du rail - IV - la voie ferrée - les règles de sécurité (exemplaire de seconde main). Edition 1947 - éditorial de H. Wauthez-Legrand. Prix souhaité : 50 € + frais de port. Courriel : Nijs.Rudy@pandora.be

**A VENDRE** : locomotive HO type 7 *Jocadis*; revues *Rail Revue* année 1985 jusque numéro 49. Contacter Jozef Van Mol par mail : jozef.van\_mol@skynet.be

**RECHERCHE** : dias des locomotives 2013, 2020, 6213, 6313 en vert, et 2024, 2025 en jaune. Contact : sncb.2013@gmail.com

## Rectifications

EN LIGNES 110

- **page 65** : les photos prises au musée d'Haïfa en Israël ont été réalisées le **15-11-2010** et non le 11-11-2011.
- **page 54** : photo du bas, il y a WCAM1-21943, il faut WCAM3.
- **page 23** : photo du haut, il s'agit du train 1181 "Riviera - Flandres" Vintimiglia - Bruxelles - Amsterdam. La 1<sup>re</sup> voiture est une MU, la deuxième une T2.

## PFT-agenda

- **samedi 6 octobre** : voyage PFT « A la découverte de nos régions ».
- **samedi 1er décembre** : bourse d'échange au Musée du rail de Saint-Ghislain - voir encart central.



L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl) organisera une grande exposition de trains miniatures le samedi 3 et le dimanche 4 novembre 2012, de 9 à 17h, dans ses locaux, 77 rue de la Gare, BE - 4102 Ougrée. Entrée : €3. Infos : [www.alaf.be](http://www.alaf.be)  
☎ : 00.32(0)479/32.41.72.

## 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, AMSAC, Sergey BARDENKIN, Alain BAUWIN, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Raf et Bert BONTE, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Eric CORNU, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Roel DESAEGER, Christian DOSOGNE (✉), André GYSEL, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Daniel LACROIX, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Pierre LEMAL, NBDS, Charles OCSINBERG, PESA, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Hagen SCHILDER, Maarten SCHOUBBEN, Armand SCHMIT, Ron SMITH, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Gerben ZILVERENTANT.

### 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 "ABO 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 BE 57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40 BE 7000 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 111-01** La 65 018 était la grande vedette du Grand Spectacle de trains à vapeur sur la ligne 128. La voici au côté de la P8 à Spontin, le 11 août 2012. PFT-CFB.

## EN LIGNES 111 - OCTOBRE 2012

# sommaire



4

### Le grand spectacle vapeur du Bocq



18

### La série 26, troisième partie



30

### Des 82 OSR à Strasbourg



38

### La gare de Mons



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

4 le grand spectacle vapeur

14 Actualité belge

14 statistiques - locomotives

20 la série 26 s'est éteinte

30 des 82 à Strasbourg

34 radiations

36 divers

38 La gare de Mons

50 Touristiques

51 Des voitures reconverties

52 Privés

54 Actualité étrangère

54 Tchèque - Pays-Bas

56 Norvège - Autriche

57 Slovaquie

58 France

59 Tchèque - Slovaquie - San Marino

60 Russie - Biélorussie - Italie

61 Luxembourg

62 Il y a ...

64 Nées en Belgique

65 Les plus beaux sites

66 Le pont de Kaaskerke

**COUVERTURE ARRIÈRE**  
**PHOTO 111-70** La 65 018, qui appartient à l'association néerlandaise SSN (Stoomstichting Nederland) a participé activement au spectacle des 11, 12 et 15 août. Elle franchit ici le Bocq entre les tunnels de Lèche et de Durnal le 11 août 2012. PFT-CFB.

# Le grand spectacle de trains à vapeur sur le Bocq



**PHOTO 111-02** Le 11 août, l'Energie 507 remorque un train vers Ciney, tandis que la 65 018 assure la pousse en queue jusqu'à Braibant. PFT-CFB.

Jamais le terme "spectacle" n'aura été si bien choisi pour qualifier l'ambiance qui a régné sur le *Chemin de Fer du Bocq* ces 11, 12 et 15 août !

En guise de chef d'orchestre, les sous-chef de gare en poste à Spontin et Dorinne régulant les manœuvres et les compositions des trains suivant les instructions d'un metteur en scène ayant patiemment organisé chaque mouvement de matériel durant les mois précédant le spectacle. Pour ce qui est des acteurs; les aiguilleurs, manœuvres, chefs de train, chauffeurs et conducteurs ont permis une réalisation parfaite des mouvements commandés, et ce avec une ponctualité digne des meilleures compagnies de chemin de fer.

#### Les composantes du spectacle :

- la P8 prussienne - 64.169 - du PFT que l'on ne présente plus, était bien entendu du spectacle et faisait partie des locomotives homologuées pouvant remorquer des trains jusqu'en gare de Ciney;
- la belge *Energie* KDL-7 de 1946 n°507 de la collection *Thiel-Boon* arrivée du Grand-Duché de Luxembourg et circu-

lant habituellement sur le réseau du "Train 1900" au Fond de Gras;

- la canadienne 29.013 de la SNCB-Holding qui n'était toutefois pas présente le 15 août;
- la polonaise TKh 5387 construite en 1959 pour assurer des services industriels et de manœuvres, actuellement préservée par le *Stoomcentrum Maldegem*;
- et l'invitée vedette, l'allemande 65 018 du *Stoom Stichting Nederland*. Cette série de la DB fut produite à 18 unités par *Krauss-Maffei* en 1951 (65 001 à 013) et en 1955-1956 (65 014 à 018). Ces imposantes 1D2t faisaient partie du programme de construction de nouvelles locomotives à vapeur élaboré par la DB en 1950 (avec les 1C1 série 23 et les 1C2T série 66). Étudiées pour le trafic voyageurs lourd de banlieue, les 65 avaient une masse de 107,6 t, développaient 1480 CV et pouvaient rouler à 85 km/h. La 65 018 (*Krauss-Maffei* n° 17897 / 1956) fut mise en service à Essen Hbf le 17 octobre 1956 et fut réformée à Aschaffenburg le 8 juillet 1973. C'est en 1998 que le SSN la remit en service.

Une autre surprise attendait les visiteurs; il s'agissait de la locomotive Diesel PB03 (Class 66) de la société privée *Crossrail*, qui a assuré l'acheminement de la BR 65 de Rotterdam jusque Spontin. Les Class 66 furent construites au Canada de 1998 à 2004 à 381 exemplaires. Elles sont utilisées par différents opérateurs marchandises, notamment au Royaume-Uni, en France, Belgique, Pays-Bas, Pologne, Norvège, Suède et Allemagne.

#### Le spectacle :

Deux rames de voitures (K et L), assurant des navettes continues entre Spontin, Ciney et Purnode durant toute la journée, étaient systématiquement tractées par une nouvelle composition de machines à chaque passage sur la ligne. Les différentes locos se retrouvaient à tour de rôle tantôt en tête, tantôt en double traction avec une autre et parfois en queue comme allège.

A certains moments de la journée, des mouvements de machines à vide pouvaient étonner les visiteurs entre Ciney et Spontin ou Spontin et Dorinne-Durnal. Il s'agissait aussi parfois des retours d'al-



lège vers la gare expéditrice d'un train.  
Pour faire plaisir à de nombreux amateurs, la Class 66 fut exceptionnellement utilisée pour remorquer une rame voyageurs de Spontin à Ciney. Il s'agissait d'une première pour cette série de locomotive sur le territoire belge !

La ligne du Bocq constitue un décor exceptionnel à ce balai ferroviaire. Les rampes de 16 mm/m qui constituent 80% de la ligne, les tunnels, viaducs ou encore les gares ne faisaient qu'apporter des ingrédients supplémentaires pour "rendre ce spectacle encore plus sensationnel" ! Les gares de croisement des trains créent une ambiance ferroviaire d'un autre âge : Spontin avec son poste de block *Siemens* et sa signalisation mécanique fonctionnelle fraîchement inaugurée; Dorinne-Durnal, où le temps s'est arrêté en 1950. Le sous-chef de gare y protège les circulations à l'aide des ses aiguilleurs présentant aux machinistes les signaux mobiles rouge, jaune ou vert suivant les instructions de sécurité.

Le final de cette féerie du rail, ou encore "le clou du spectacle" était réservé pour le dernier train vers Ciney au départ de Spontin le mercredi 15 : deux locomotives en tête (*l'Energie 507* et la 64.169) et deux locomotives en queue (la TKh 5387 et la 65 018). La foule ne s'y est pas trompée et de nombreux spectateurs s'étaient installés dans le talus bordant la gare pour assister à ce départ hors du commun, applaudi d'ailleurs par les curieux présents.

#### Les spectateurs:

Des milliers de personnes ont pris place à bord des trains durant ces trois jours de circulation. Il s'agit d'un record absolu depuis les 20 années d'exploitation du CFB. Le dimanche et le mercredi, la foule enthousiaste augmentant sur les quais de Spontin et Ciney, il fut décidé de mettre en circulation la troisième rame disponible en réserve à Purnode. Cette courte rame, constituée de deux voitures d'origine allemande préservée par le SSN, était arrivée dans la vallée le vendredi 10 août avec la BR65.018. Les après-midi, il y avait donc des croisements à Spontin et à Dorinne-Durnal ! Les animations proposées à Spontin et à Dorinne permettaient aux voyageurs et visiteurs de se prélasser et se désaltérer en attendant les trains suivants.

#### En coulisse :

80 bénévoles mobilisés pour l'occasion, certains occasionnels, furent présents tout le week-end pour assurer les 50 postes prévus pour que la partition fonctionne, tant sur le plan technique qu'administratif ou logistique. Même le personnel de la gare de Ciney s'est prêté au jeu, puisqu'il participait à l'accueil des voyageurs, à la réception et l'expédition des trains. Un grand coup de chapeau à toutes et à tous... car tout s'est parfaitement déroulé malgré le programme intensif proposé aux visiteurs.

→ **Affluence exceptionnelle en gare de Ciney, où un stand d'accueil avait été installé à même le quai. Infrabel et la SNCB-Holding ont été des partenaires privilégiés de cette manifestation.** PFT-CFB.



**PHOTO 111-03** ↑ Les 11 et 12 août, un train minier effectuait des navettes sur une courte voie posée devant la gare de Dorinne-Durnal. PFT-CFB.



**PHOTO 111-04** ↑ Le 15 août, le dernier train vers Ciney fut remorqué et poussé par les quatre locomotives à vapeur, que l'on voit au départ de Spontin. PFT-CFB.





**PHOTO 111-72** Pour la seconde fois, la locomotive "Energie 507" de la Collection Thiel - Boon, résidente à l'AMTF (Association des Musées et Tourisme Ferroviaires) exploitant la ligne touristique "Train 1900" Pétange - Fond de Gras - Rodange (LU), a rendu visite au Chemin de fer du Bocq. Cette machine a été décrite dans le EL 99 page 8. Spontin, 11 août 2012. PFT-CFB.

**PHOTO 111-73** Pour fêter le 20e anniversaire du Chemin de Fer du Bocq, la locomotive TKh 5387 (voir EL 99 page 9) du Stoomcentrum Maldegem a été louée par le PFT pour les mois de juillet et août, pendant lesquels elle a circulé les samedis et dimanches. La voici devant la gare de Spontin le 11 août. PFT-CFB.

# LES 4





# INVITÉES

**PHOTO 111-71** La 29.013 fut présente deux des trois jours, les 11 et 12 août. Le 11 août, elle aborde le grand S entre Spontin et Senenne en direction de Ciney. Le train est allégé en queue par l'Energie 507. Il est à noter que, vu les fortes rampes de la ligne, pratiquement tous les trains furent allégés en queue entre Purnode et Spontin et entre Spontin et Brabant, offrant un spectacle inoubliable. PFT-CFB.

**PHOTO-THEME 111** C'est l'impressionnante 65.018 du Stoom Stichting Nederland (SSN) qui fut la grande vedette du spectacle. Spontin, 12 août 2012. PFT-CFB.





**PHOTO-THEME 111** *Durant les trois jours, la vallée du Bocq a résonné de coups d'échappement saccadés et des sifflets des locomotives à vapeur. Départ de Dorinne-Durnal de l'Energie 507, poussée par la TKh 5387. PFT-CFB.*

**PHOTO-THEME 111** *Vu l'affluence exceptionnelle, une troisième rame dû être mise en ligne et effectua des navettes entre Spontin et Purnode. Elle était composée de deux voitures allemandes appartenant au SSN encadrées par la TKh 5387 et la 7305. Le train supplémentaire passe au-dessus du Bocq à Durnal, le 12 août 2012. PFT-CFB.*





**PHOTO-THEME 111** *Départ de Dorinne en direction de Spontin de la 65 018 et son panaché de voitures L et K de B-Holding. A gauche, la rame assurant le renfort entre Spontin et Purnode, composée des deux voitures allemandes du SSN encadrées par la TKh 5387 et la 7305. PFT-CFB*

**PHOTO-THEME 111** *La 65 018 remorque seule, et à pleine puissance, une rame de quatre voitures. Le personnel du SSN a été très impressionné par la beauté grandiose de la ligne du Bocq. Durnal, 11 août 2012. PFT-CFB.*





**PHOTO-THEME 111** ↑ *L'Energie 507 débouche à pleine puissance du tunnel de Purnode le 15 août 2012. PFT-CFB.*

**PHOTO 111-74** → *La 29.013 quitte Spontin en direction de Ciney le 11 août 2012. PFT-CFB.*

**PHOTO 111-75** ↓ *La P8 64.169 du PFT se laisse photographier peu avant Spontin-Sources le 11 août 2012. PFT-CFB.*







**PHOTO-THEME 111** Une autre locomotive fit très grande sensation : la PB03 de Crossrail. C'est en effet la société Crossrail (ex. DLC) qui assura le transfert de la 65.018 de Roosendaal à Spontin. Au passage à Schaerbeek, six voitures PFT et SNCB-Holding furent ajoutées au convoi. Le train va bientôt aborder la tranchée de Sovet le 10 août 2012. PFT-CFB.

**PHOTO-THEME 111** Entre chaque train, une ou deux locomotives étaient présentées au public en gare de Spontin. En outre, Crossrail avait érigé un stand à côté de la gare. PFT-CFB, 11 août 2012.





**PHOTO-THEME 111** La PB03 assura également la traction d'un train de voyageurs, ici photographié à la sortie de Spontin en direction de Senenne, et poussé par la P8. Les bovidés ne sont plus impressionnés par les locomotives à vapeur... PFT-CFB.

**PHOTO-THEME 111** La 65 018 était accompagnée de trois voitures d'origine allemande appartenant au SSN. Afin que la machine soit virée avec sa cheminée côté Ciney comme les quatre autres locomotives, le train effectua un tour de Bruxelles via la ligne 28 (ceinture ouest) et la Jonction Nord-Midi ! Passage du convoi exceptionnel à Bruxelles-Chapelle. PFT-CFB.



## Locomotives

### série 18

● Depuis le début du mois de juillet, la version E du nouveau logiciel de commande est progressivement installée sur les machines de la série 18. Ce logiciel modifie entre autre la mise en marche et la durée de la ventilation du frein électrique rhéostatique réduisant ainsi considérablement leur bruit. Un autocollant

bleu est apposé au bas du pare-brise de gauche (machine vue de face) des 18 équipées afin de les distinguer de celles utilisant le logiciel version D, car elles sont incompatibles entr'elles !

● Voici les numéros de construction des machines de la série 18 :

1801 à 1860 : Siemens 21532 à 21591  
1861 à 1896 : Siemens 21701 à 21736

### série 19

● Les machines de la série 19 ont effectué leurs premiers services commerciaux

au début du mois d'août sur des trains de la relation IC-A Oostende - Eupen. Il s'agit de contrôler leur bon fonctionnement avant leur engagement massif sur les trains de la relation IC-E Knokke / Blankenberge - Leuven - Hasselt - Tongeren (Knokke / Blankenberge - Landen - Genk / Liège le week-end) en remplacement des 18 qui assurent actuellement ces trains.

Leur attelage automatique GF n'est toutefois pas encore opérationnel et ne pourra être utilisé que pour l'évacuation d'une machine en cas de panne.

<b>RADIATION</b>	1906 : 17-07-2012 NK	749 : 05-12 RI	<b>VENTES</b>
158 : 14-08-2012 MKM	1907 : 17-07-2012 NK	767 : 06-12 RI	5215 : PFT 06-2012
<b>MISES EN SERVICE</b>	1908 : 17-07-2012 NK	772 : 06-12 RI	5217 : PFT 06-2012
08021 : 19-06-2012 GCR	1909 : 17-07-2012 NK	1307 : 27-07-12 RI	<b>DÉMOLITIONS</b>
08022 : 27-06-2012 GCR	1910 : 17-07-2012 NK	1317 : 26-04-12 RI	7315, 7318, 7322, 7335, 7339,
08023 : 28-06-2012 GCR	<b>MISES EN PARC</b>	1347 : 14-03-12 RI	7347, 7348 :
08024 : 28-06-2012 GCR	158 : 09-06-2012 MKM	1359 : 13-04-12 RI	06-12 Keyser, Courcelles.
08025 : 10-07-2012 GCR	2002 : 02-07-2012 FNND	2149 : 27-01-12 GR	8055, 8201, 8203, 8222, 8233 :
08026 : 10-07-2012 GCR	2006 : 17-07-2012 MKM	2152 : 31-05-12 GR	06-2012 à FSR
08027 : 13-07-2012 GCR	2008 : 27-07-2012 FNND	2155 : 23-04-12 GR	245, 5102, 5136, 5152, 5164, 5168,
08028 : 13-07-2012 GCR	2011 : 26-07-2012 FNND	2707 : 22-06-12 RI	5177, 6221, 6277, 6281, 254 :
08514 : 19-06-2012 MKM	2015 : 03-07-2012 FNND	2713 : 09-01-12 RI	06 à 09-2012 Recylux, Aubange
08515 : 19-06-2012 MKM	2017 : 20-07-2012 FNND	2722 : 10-02-12 RI	<b>ABRÉVIATIONS</b>
08516 : 19-06-2012 MKM	2019 : 24-07-2012 FNND	2726 : 09-08-12 RI	FNND : Antwerpen-Noord
08517 : 28-06-2012 MKM	2021 : 27-07-2012 FNND	2734 : 12-04-12 RI	FSR : Schaerbeek
08518 : 28-06-2012 MKM	<b>SORTIE EN PARC</b>	4102 : 04-07-12 RI	GCR : Charleroi-Sud
08519 : 28-06-2012 MKM	2001 : 19-07-2012 FNND	4123 : 09-03-12 RI	GR : grande révision
08520 : 13-07-2012 MKM	<b>SORTIES DE RÉVISION</b>	4160 : 08-02-12 RI	MKM : Stockem
08521 : 13-07-2012 MKM	310 : 05-12 RI	4164 : 24-02-12 RI	MOD : modernisée
08522 : 20-07-2012 MKM	324 : 21-05-12 MOD	4171 : 10-02-12 RI	NK : Kinkempois
1903 : 17-07-2012 NK	504 : 05-12 RI	4173 : 05-01-12 RI	RI : révision intermédiaire
1904 : 17-07-2012 NK	506 : 05-12 RI	4176 : 16-03-12 RI	RI2 : 2e révision intermédiaire
1905 : 17-07-2012 NK		4178 : 11-05-12 RI	
		4188 : 24-07-12 RI	
		4189 : 07-06-12 RI	

Le 1er juin 2012, la locomotive Diesel PCW 7 (ER20-2007) de Siemens remorque à hauteur de Hattenheim les 1909 + 1914 + 1913 + 1910 entre München-Allach et Klinkum, une gare à proximité du centre d'essai Siemens de Wegberg-Wildenrath. Hagen SCHIL-



## série 20

● Cela va très mal pour la série 20, si bien qu'elle pourrait fort bien disparaître du réseau en décembre... En cause, la détection de microfissures au niveau des essieux et de l'arbre creux de la transmission, ce qui a entraîné le garage immédiat d'une grande partie de la série. Pour permettre à SNCB-Logistics d'assurer les services prévus, le roulement voyageurs des 20 a été supprimé le 1er août et les machines encore utilisables directement reversées au trafic marchandises.

Actuellement, neuf machines sont en état de fonctionner : les 2001, 2003, 2004, 2005, 2007, 2012, 2013, 2023 et 2024. La 2001 a été remise en service en prélevant des éléments sur d'autres engins et est sortie de parc le 19 juillet. La réparation d'autres machines est étudiée afin de permettre le maintien du roulement jusqu'en décembre.

→ Le roulement voyageurs A0 des 20 a été supprimé le 1er août. Jusqu'à cette date, il ne comprenait plus qu'une seule journée durant laquelle la locomotive assurait le train P7095 Dendermonde - Bruxelles-Luxembourg - (à vide Schaerbeek), précédé d'un parcours avec la rame vide au départ de Schaerbeek; ensuite, la machine était envoyée à vide à Forest-Voitures en vue d'assurer l'EC 97 "Iris" jusqu'à Luxembourg. La journée se terminait par la remorque de l'EC 96 "Iris" Luxembourg - Bruxelles-Midi, après quoi la 20 regagnait à vide Schaerbeek. Le 22 juin, le P7095 quitte Dendermonde au crochet de la 2004. Ce train ne comporte que quatre voitures M4, soit 176 t, une masse insignifiante pour ces puissantes locomotives. Depuis le 1er août, ce service est assuré par une machine de la série 13. Raf en Bert BONTE.

↓ PHOTO 111-05 Affectée à SNCB-Logistics en remplacement des 20 mises en parc, la 2005 assure ce 13 août le train 39710 Gent-Zeehaven - Châtelet, vu au passage à Mévergnies-Attre. Christian AUQUIERE.



↑ Le 15 août, la 1202 a tracté entre Liège et Jeumont un train de pèlerins se rendant à Lourdes, en passage à Hermalle-sous-Huy. Jean-Yves LAMBIET.



## Les séries 11 et 23 sur la sellette !

Six locomotives de la série 11 devraient être garées pour le nouveau service du mois de décembre, il s'agirait des 1181, 1182, 1185, 1186, 1188 et 1190.

Quant aux quatre locomotives de la série 23, les 2309, 2311, 2315 et 2334 de Kinkempois utilisées pour les allèges sur les plans inclinés de Liège, elles seront retirées de l'exploitation au moment où ce numéro sera sous presse, le 10 septembre 2012.

## série 27 GF

● Les machines de la série 27 équipées de l'attelage automatique GF (2742 à 2760) sont réutilisées sur des trains des relations IC-F Liège - Bruxelles - Quiévrain et IC-H Schaerbeek - Mouscron. Ces machines n'étant plus aptes à la réversibilité avec les voitures M4, les trains sont encadrés en permanence par deux machines, ce qui leur permet maintenant de tenir l'horaire...

## série 77/78

● En proie à de graves difficultés financières, SNCB-Logistics souhaite ramener sa flotte de locomotives série 77 à 100 exemplaires au lieu de 135 actuellement. Les machines en surplus sont proposées à la vente au prix unitaire de +/- €1,5 millions.

Une société privée allemande était intéressée pour le rachat des 7800, 7801 et 7802, mais la période de test n'a pas été concluante. Rail Feeding est également intéressée pour acquérir des 77/78.

Pour la circulation en Allemagne et aux Pays-Bas, ces locomotives présentent le grand handicap de devoir obligatoirement circuler par couplage de deux unités avec le petit capot en avant dans le sens de marche.

## rames à grande vitesse FYRA

● Depuis le 29 juillet, la rame 4806 Fyra de HSA a enfin été mise en service et assure un aller-retour entre Amsterdam CS (départ 11.10, arrivée 12.50) et Rotterdam CS (arrivée 11.49, départ 12;50) en complément du service normal, via la ligne à grande vitesse.

Par ailleurs, des TRAXX rouges de HSA sont de nouveau visibles sporadiquement en tête de IC-B Bruxelles-Midi - Amsterdam CS en remplacement de la 2802 SNCB accidentée (collision avec une grue à Duffel le 14 juin).



## La rapide mutation du parc belge

*Au fil des services et au rythme des amortissements de séries (plus ou moins) anciennes - un rythme particulièrement soutenu actuellement -, les missions suivent le mouvement et passent de main en main. Un exemple ? Un certain 47849, qui relie Fagniers, près de Tergnier (FR) à La Louvière-Gare Industrielle via Quévy, est de ceux-là : confié à une série 12 lors de sa création en avril 2009 (photo du haut datée du 28 avril 2010 avec la 1204), ce train a ensuite été fidèle aux 29 (photo du milieu du 20 avril 2011 avec la 2905) avant de tomber dans l'escarcelle des 13 (photo du bas du 24 juillet 2012 avec la 1304). À qui le tour ? Gilbert LAURENT.*



## Ligne 15 : début des travaux d'électrification entre Herentals et Mol

Les travaux d'électrification de la section Herentals - Mol de la ligne 15 ont débuté en gare de Geel le 30 juillet. Un train de pose de poteaux de caténaire de la société Colas était encadré par les 6207 et 6230. Départ du train de Mol en direction de Geel. Johny BRAUNS.



## La 7374 en Italie →

Le 10 novembre 2011, les 7363 et 7374 ont quitté la Belgique à destination de l'Italie (voir EN LIGNES 101 pages 14-15). Elles avaient été acquises par la société Gleisfrei pour le compte de la société Logyca srl. Voici la 7374 photographiée à Novara Boschetto le 14 juin 2012. Alessandro ALBE.

## Automotrices Desiro ↓

Au moment de boucler ce numéro, 50 automotrices Desiro étaient livrées à la SNCB, dont 28 monocourant 3 kV (08001 à 08028) et 22 bicourant 3 kV / 25 kV (08501 à 08522). En attendant le réglage des problèmes techniques de jeunesse, principalement aux portes, seuls quelques rares automotrices circulent en service commercial, notamment sur l'"Athus-Meuse", au départ de Aalst vers Bruxelles, et sur l'axe Nivelles - Antwerpen. Notons également qu'elles ont assuré des relations touristiques cet été, comme entre Charleroi et Blankenberge. Le 8 juin, passage à Baulers des 08006 + 08012 + 08007 + 08011 se rendant à vide à l'atelier de Charleroi-Sud. Dominique ALLARD.





**PHOTO 111-06** ➔

Cette année, le Tour de France cycliste s'est élançé de Liège le 30 juin et fit au total trois étapes en Belgique. A cette occasion, de nombreux trains spéciaux furent mis en marche. Le 30 juin, une rame de voitures à deux niveaux du type M5 a relié Tournai à Liège via la dorsale wallonne, photographiée au passage au-dessus de la Sambre à Floreffe. Serge MARTIN.

**PHOTO 111-07** →

Le 30 juin, une autre rame de M5 fut engagée entre Jemelle et Liège. La voici à son arrivée en gare d'Esneux, lors de son parcours de retour. Marc RIGUELLE.

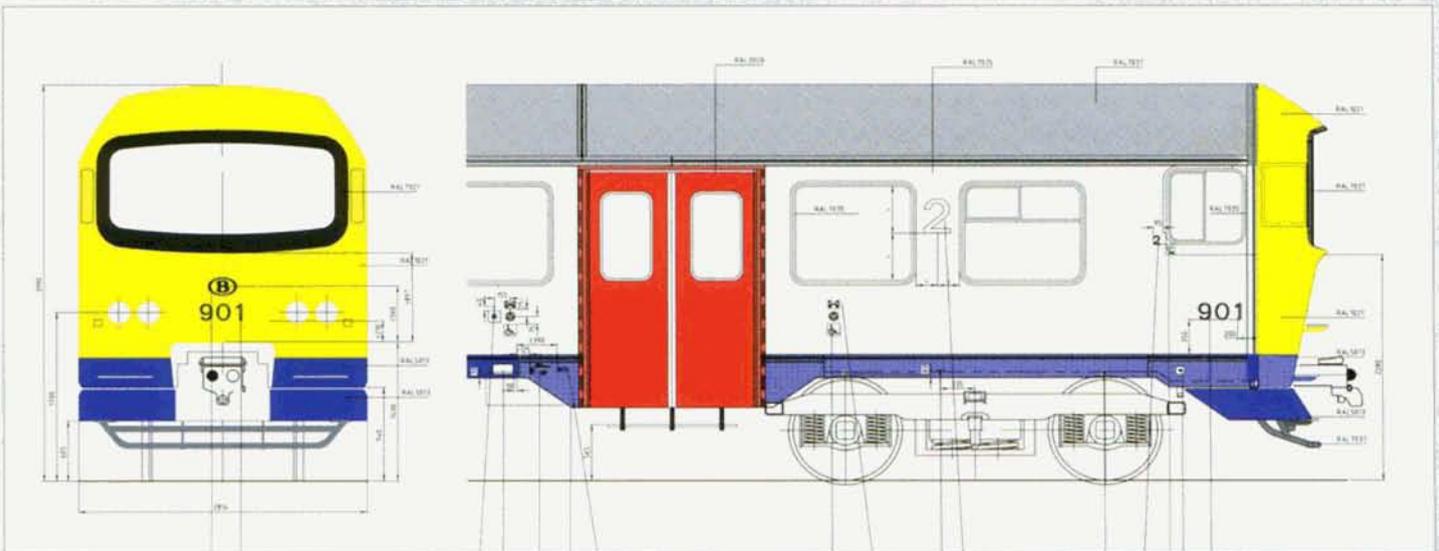
**PHOTO 111-08** ↓

Toujours le 30 juin, un train spécial fut mis en marche au départ de Luxembourg jusqu'à Liège. Remorqué par la 3004 des CFL, il était composé de voitures historiques Wegmann des CFL et de voitures I10 de la SNCB. Passage à Grand-Halleux en direction de Liège. Marc RIGUELLE.





**PHOTO 111-09** L'automotrice 917 rénovée a enfin effectué ses premiers parcours d'essai en ligne au mois d'août. Au moment de boucler ce numéro, elle n'était toujours pas sortie de l'Atelier Central de Mechelen. Le moins que l'on puisse dire, c'est que sa nouvelle décoration n'est vraiment pas appréciée, si ce n'est des tagueurs... Pierre HERBIET, 7 août 2012.



### La voiture ES800 aux Pays-Bas

Le 10 août, la voiture de mesure ES800 de B-Telecom a été envoyée de Schaerbeek à Amersfoort, afin de procéder à des essais du réseau GSM-R. De Roosendaal à Amersfoort, la voiture a été remorquée par l'automotrice BRT-08 Jim d'Eurailscout, qui est l'ancienne automotrice postale mP 3024 des NS. Passage du convoi peu ordinaire à Zegge. Michel de ESCH.





**PHOTO 111-10** La 126.002 photographiée en juillet 1966 en gare de Namur, quelques jours après sa livraison. Photo SNCB.

## La série 26 s'est éteinte...

(suite des numéros 109 et 110)

### LES DECORATIONS

La série 26 a connu trois décorations différentes : les livrées vert foncé, jaune et bleue, avec quelques variantes.

#### La livrée verte

Les 35 locomotives sont sorties de construction dans la livrée vert foncé.

Une garniture en aluminium formait une ceinture autour de la caisse en passant sous les hublots. Sur les faces avant, cette ceinture descendait vers le milieu de la cabine en formant un V. Lors de l'application des câblots pour la marche en unité multiple, la ceinture dut être interrompue à l'emplacement des boîtiers.

L'application de la nouvelle numérotation à 4 chiffres sur les 126.001 à 115, n'eut pas d'incidence sur la livrée.



**PHOTO 111-11** Passage en gare de Namur d'un train de marchandises tracté par les 2625 et 2627. La 2625 a été équipée récemment des câblots d'unité multiple, comme en témoigne le carré de peinture verte au droit du boîtier. La garniture en aluminium a dû être interrompue. Photo Julien CASIER, collection PFT.



EVH07/2012



EVH07/2012





**PHOTO 111-12** Le 4 avril 1986, passage au point d'arrêt de Beersel, sur la ceinture est de Bruxelles (ligne 26 Schaerbeek - Halle) de la 2604 dans la livrée jaune prototype, remorquant un train de tombereaux à destination des Usines Gustave Boël à La Louvière. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## La décoration jaune

En 1976, la SNCB étudia une nouvelle décoration jaune afin d'augmenter la visibilité à distance des engins moteurs. Après les essais d'une robe à fond jaune entrecoupée de quatre bandes vertes sur les 2355, 2376 et 2380, elle testa une nouvelle robe à fond jaune agrémentée cette fois de bandes bleues sur la 2604 qui se trouvait en grande révision à l'Atelier Central de Salzinnes. La décoration se composait d'un large bandeau bleu acier, ceinturant entièrement la caisse et se rétrécissant sur les cabines de façon à englober les phares. Une petite ceinture bleue entourait également la caisse en passant juste en-dessous des hublots de la salle des machines et des pare-brise. La toiture était peinte en gris. Le numéro était inscrit en bleu au milieu des cabines de conduite et sur chaque paroi latérale entre la porte de gauche et le premier hublot.

Elle ressortit ainsi habillée le 11 janvier 1977.

C'est cette décoration, quelque peu adaptée, qui fut appliquée sur toutes les locomotives électriques devant être repeintes. La principale modification était le bas de caisse (châssis) peint en noir au

lieu de jaune, et la largeur de la grosse bande bleue, plus grande. En outre, le numéro apposé sur les parois latérales fut déplacé dans la grosse bande bleue et peint en jaune.

Au total, 19 machines de la série 26, y compris la 2604, furent repeintes en jaune lors de leur première grande révision. La dernière fut la 2625 sortie d'atelier le 9 octobre 1980. Le tableau donne la date de sortie de révision générale de ces 19 locomotives.

La 2627 fut non seulement la dernière 26 jaune, mais également la toute dernière locomotive électrique qui porta cette décoration. Elle entra à l'Atelier Central de Salzinnes le 27 janvier 1994 et ressortit en bleu plus d'un an plus tard, le 7 mars 1995.

### Date de sortie en jaune

2604 :	11-01-1977
2605 :	29-12-1977
2606 :	12-04-1978
2607 :	12-04-1979
2608 :	13-08-1979
2609 :	30-11-1978
2610 :	04-02-1980
2611 :	09-09-1978
2612 :	26-01-1979
2613 :	30-06-1978
2614 :	31-08-1978
2617 :	30-04-1979
2618 :	22-06-1979
2622 :	20-02-1980
2623 :	11-04-1980
2625 :	19-12-1979
2626 :	11-10-1979
2627 :	28-05-1980
2631 :	29-05-1978

**PHOTO 111-13** Le 22 avril 1981, la 2604 attend le départ dans l'ancien faisceau G de Bruxelles-Nord, en tête du semi-direct 1674 Bruxelles-Nord - Soignies. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

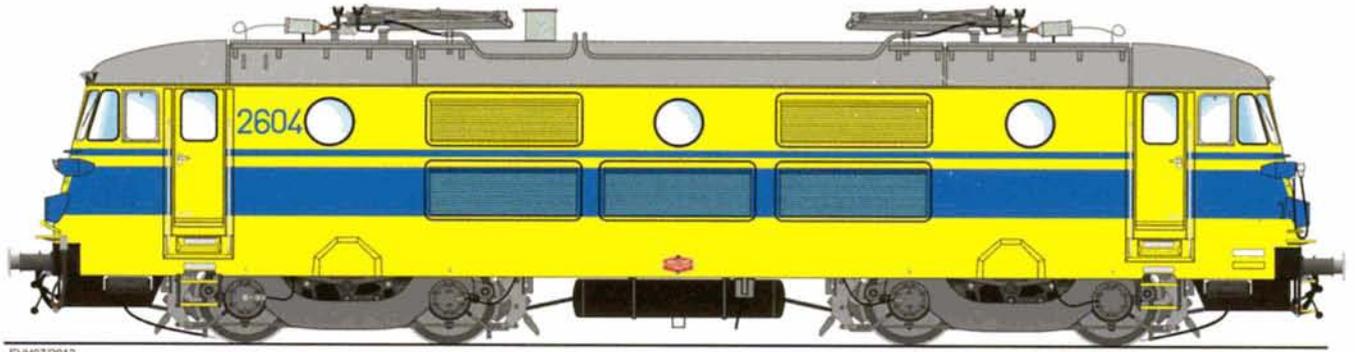




↑ **PHOTO 111-14** Le 14 juillet 1981, la 2604 transfère entre Bruxelles-Midi et Forest-Voitures une rame vide ayant assuré une relation internationale. Le train est photographié à Bruxelles-Petite Île. A l'origine, la 2604 possédait un monogramme B entre les phares. Sur la photo du haut à la page précédente, le monogramme a déjà disparu. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 111-15** Le 4 octobre 1982, la 2617 en décoration jaune classique, assure le semi-direct 3161 Mons - Liers, ici photographié entre Marche-les-Dames et Namêche. Pierre HERBIET.





EVH07/2012



EVH07/2012





↑ **PHOTO 111-16** La 2610 en tête du Train Auto 9275 Schaerbeek - Saint-Raphaël, attend le départ en gare de Schaerbeek. Elle assure l'allège d'une locomotive de la série 16, laquelle amènera le train jusqu'à Thionville. Septembre 1990. Christian DOSOGNE.

↓ **PHOTO 111-17** La 2623 en unité multiple avec la 2625, remorque un train de minerais à destination du bassin sidérurgique carolorégien. Passage à Holleken le 20 janvier 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Livrée bleue

La décoration jaune avait le grave inconvénient d'être très salissante, d'autant plus que le nettoyage des locomotives était déjà plutôt rare... La SNCB étudia donc une nouvelle livrée moins salissante, cette fois à fond bleu acier avec bandes de visibilité jaune.

Deux bandes ornementales de visibilité de couleur jaune étaient peintes sur les deux cabines de conduite. La première était apposée sous les pare-brise et se développait jusqu'à la première ouïe de

### Date de sortie en bleu avec bavette jaune

2605 :	10-12-1982
2613 :	11-12-1982
2615 :	30-06-1982
2616 :	19-01-1982
2619 :	16-04-1982
2620 :	03-11-1981
2621 :	15-07-1981
2624 :	09-10-1980
2628 :	11-06-1981
2629 :	07-07-1980
2630 :	14-12-1980
2631 :	29-03-1983
2632 :	17-03-1981
2633 :	29-04-1981
2634 :	01-04-1981
2635 :	01-03-1982



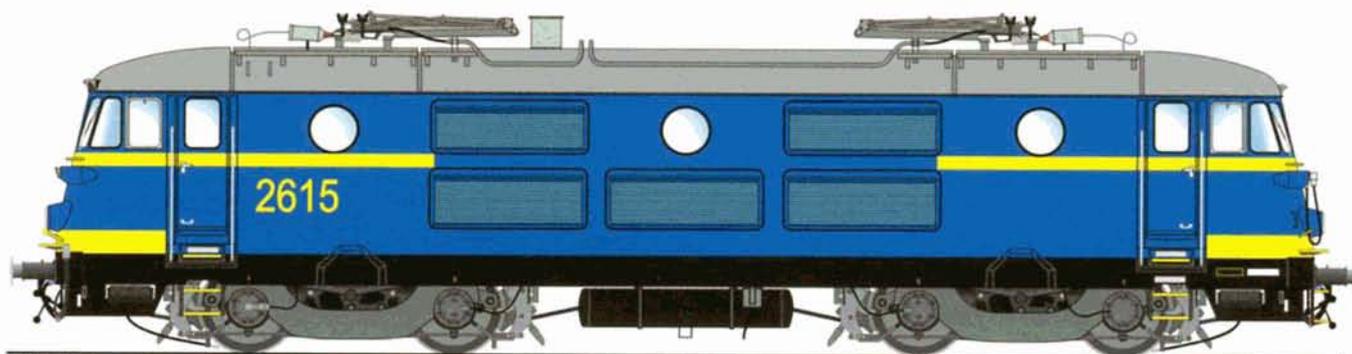
**PHOTO 111-18** La 2616 habillée dans sa première robe bleue, photographiée à Schaerbeek-Formation, groupe B, le 1er octobre 1987, en tête d'un train diffus à destination du triage de Monceau. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ventilation. Sous les pare-brise, elle formait une bavette descendant jusqu'aux phares, dans laquelle était inscrit le numéro de la locomotive. La seconde bande jaune était peinte entre le bas des phares et la traverse de tête; elle était également prolongée jusqu'à atteindre le bas des portes des postes de conduite.

La toiture était grise, le châssis et les bogies noirs.

Un monogramme B était apposé en jaune entre les deux phares.

Après la sortie de révision de la 2627 repeinte dans la décoration jaune le 28 mai 1980, les 26 sorties ultérieurement d'atelier reçurent cette nouvelle livrée bleue. La toute première fut la 2629, sortie de grande révision le 7 juillet 1980 et aujourd'hui propriété du PFT. Elle fut également la toute première locomotive électrique monocourant repeinte en bleu.



EVH072012





**PHOTO 111-19** La 2619 bleue avec bavette jaune est photographiée à Couillet le 22 septembre 1985. Elle ressortira de grande révision sans bavette jaune le 10 octobre 1994. A droite, les installations sidérurgiques de Couillet.  
Photo Julien CASIER, collection PFT.

**PHOTO 111-20** Le 19 mars 1982, la 2635 passe à Melle sur la ligne 50A Gent - Bruxelles-Midi, en tête de l'express 323 Oostende - Köln Hbf qu'elle mènera jusqu'à Aachen Hbf. La 2635 perdra sa bavette jaune le 28 juin 1994. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO 111-21** Le 27 mars 2003, la 2605, pas très propre, allège la 2557 en tête du train 44840 Antwerpen-Noord - Quévy. Passage à Cuesmes à la sortie de Mons. Serge MARTIN.

Au milieu de 1983, il fut décidé de simplifier la décoration, par la simple suppression de la bavette jaune. Le numéro de l'engin qui était inscrit en bleu au milieu de la bavette, fut dès lors repeint en jaune.

Toutes les 26 sans exception ont été repeintes en bleu. Les 16 premières avaient la bavette jaune, mais toutes fu-

rent repeintes par la suite une seconde fois en bleu mais sans bavette.

La 2633 fut la dernière 26 à avoir porté la bavette. Elle était sortie de grande révision le 29 avril 1981 et avait été repeinte une seconde fois en bleu mais sans bavette lors de sa seconde grande révision (sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 5 février 2002).

**Date de sortie en bleu sans bavette jaune**

2601 :	13-11-1986
2602 :	05-06-1985
2603 :	24-12-1985
2604 :	15-03-1988
2605 :	17-03-1987
2606 :	13-08-1987
2607 :	31-05-1988
2608 :	29-03-1994
2609 :	13-11-1987
2610 :	31-08-1994
2611 :	13-10-1993
2612 :	23-12-1988
2613 :	17-06-1987
2614 :	29-03-1988
2615 :	07-05-1998
2616 :	24-12-1987
2617 :	27-04-1994
2618 :	23-07-1993
2619 :	10-10-1994
2620 :	27-06-2000
2621 :	22-11-2000
2622 :	03-08-1988
2623 :	17-10-1994
2624 :	08-05-1996
2625 :	23-10-1984
2626 :	06-06-1994
2627 :	07-03-1995
2628 :	14-05-1997
2629 :	24-12-1985
2630 :	27-06-1997
2631 :	31-08-2000
2632 :	07-04-1995
2633 :	05-02-2002
2634 :	17-11-1997
2635 :	28-06-1994

**PHOTO 111-22** Le train de brames vide 39746 Clabecq - Gent-Zeehaven - (Gent-Noord) passe à Mévendions-Attre le 21 mai 2010. La 2627 fut la toute dernière locomotive électrique qui porta la décoration jaune. Elle ressortit de grande révision en bleu le 7 mars 1995. Serge MARTIN.





**PHOTO 111-23** La 2603 fraîchement nettoyée, remorque un train d'autos en direction de Montzen. Passage à Warsage le 18 septembre 2004. Michel HANSSENS.

**PHOTO 111-24** Le 11 juin 2010, passage à hauteur du point d'arrêt de La Chaussée - emplacement aujourd'hui totalement disparu - du train de coils 27445 à destination de Monceau. Cette halte était située entre Luttre et Courcelles-Motte sur la ligne 124. La 2606 était ressortie de grande révision le 18 juillet 2008. Serge MARTIN.



# Des 82 à Strasbourg



**PHOTO 111-25** Trois sociétés desservent le port de Strasbourg (FR) : Fret SNCF, OSR-France et VFLI. Le 4 juillet, dans le faisceau de Strasbourg-Port du Rhin, des locomotives des trois sociétés étaient visibles; de droite à gauche : la 60066 de Fret SNCF, la 67591 de la SNCF en tête d'un train Corail, la 8210 d'OSR France, la 61018 de VFLI et la 8214 d'OSR France. Pierre HERBIET.



On se rappellera que *On Site Rail France* (OSR), filiale de production de *SNCF-Logistics*, a obtenu en 2011 le statut d'*Opérateur Ferroviaire de Proximité* (OFP). Rappelons qu'OSR a également une licence comme opérateur ferroviaire indépendant dans le nord de la France (voir *EN LIGNES 104* pages 14 à 17). Depuis décembre 2011, *OSR France* a ouvert un nouveau champs d'action dans la région portuaire de Strasbourg et assure le transfert de wagons entre la gare de Strasbourg-Port du Rhin et ses différents terminaux, et 9 raccordements industriels du port de Strasbourg. OSR manoeuvre les wagons sur les embranchements des clients. Ces prestations de service viennent compléter les trajets à longue distance et garantissent le traitement optimal des derniers kilomètres dans le port.

Pour ce faire, OSR emploie 7 personnes et dispose de deux locomotives de l'ancienne série 82 : les 8210 et 8211; toutefois, à la suite du déraillement de la 8210, qui nécessita son rapatriement à l'atelier

de Kinkempois, cette dernière fut échangée avec la 8214 qui se trouvait à Clabecq, arrivée sur place par camion le 4 juillet. Le même jour, le camion retourna en Belgique chargé avec la 8210.

*OSR France* traite actuellement une vingtaine de trains par semaine dans le port de Strasbourg.

Deux trafics sont particulièrement importants. Le premier concerne un trafic de coils en provenance de l'usine *Duferco* de La Louvière à destination de la société *Soral*. Il circule quatre fois par semaine au départ de La Louvière, du lundi au jeudi (train 49808/49828 La Louvière-Gare Industrielle 14.40 - Strasbourg-Port

du Rhin 06.26). Chaque rame est composée de 24 wagons et est remorquée par une locomotive de la série 13 jusqu'à Monceau, ensuite par un couplage de 13 ou 3000 CFL jusqu'à Thionville où la première machine est décrochée, le train poursuivant le trajet avec une seule locomotive. En sens inverse, il ne circule que deux fois par semaine, le mercredi et le vendredi, mais le train est alors composé de deux rames vides de 2 x 24 wagons (train 49201 Strasbourg-Port du Rhin 19.27 - La Louvière-Gare Industrielle 19.01). Il est remorqué par une locomotive de la série 13 ou 3000 CFL jusqu'à Monceau, puis par une autre 13 jusqu'à La Louvière-Gare Industrielle.



**PHOTO 111-26** La 8210 transféré une rame de céréales dans un raccordement du port. Pierre HERBIET, 4 juillet 2012.



**PHOTO 111-27** ↑ Une vue exceptionnelle des trois 82 à Strasbourg. A droite, on voit la 8214 dans le raccordement de la société de manutention de conteneurs TCNord. Au centre, la 8210 et à gauche la 8211.

Pierre HERBIET, 4 juillet 2012.

Le deuxième trafic concerne des conteneurs pour IFB (Inter Ferry Boats, filiale elle aussi de SNCB-Logistics) entre le port d'Antwerpen et Strasbourg pour le compte de la société TCNord. Il circule 4 fois par semaine au départ d'Antwerpen, du mardi au vendredi (train 41882 Antwerpen-Noord 19.16 - Strasbourg-Port du Rhin 06.43) et cinq fois au départ de Strasbourg, du lundi au vendredi (train 41884 Strasbourg-Port du Rhin 19.34 - Antwerpen-Noord 05.20).



### OSR France au Havre

Par ailleurs, OSR France a inauguré le 13 mars 2012 une nouvelle liaison ferroviaire de cinq trains par semaine entre Le Havre et les hubs situés dans le nord de la France desservant quotidiennement la Belgique, la France et des destinations internationales. OSR continue donc son déploiement en France entamé en février 2011.

**PHOTO 111-28** ↗ - **PHOTO 111-29** → L'échange de locomotives. Arrivée de la 8214 à Strasbourg et chargement de la 8210 qui monte par ses propres moyens sur la remorque routière. Elle arrivera le 9 juillet à Kinkempois.

Pierre HERBIET, 4 juillet 2012.





↓ **PHOTO 111-30** La 8211 transfère une rame vide de conteneurs entre l'embranchement de TCNord et le triage de Strasbourg-Port du Rhin. Le bâtiment du fond, avec sa tour de l'horloge, est la capitainerie du port. Pierre HERBIET, 4 juillet 2012.

↓ **PHOTO 111-31** La 8210 retourne vers le triage Strasbourg-Port du Rhin en longeant un canal adjacent le Rhin. A droite, un atelier d'entretien de wagons. Pierre HERBIET, 4 juillet 2012.





**PHOTO 111-32** ↑ La 8211 manoeuvre un train de coils dans l'usine Soral. Pierre HERBIET, 4 juillet 2012.

**PHOTO 111-33** ↓ La 8214 vient de quitter l'embranchement de TCNord et se dirige vers le faisceau de Strasbourg-Port du Rhin. Pierre HERBIET.



### 2322

**Livraison à la SNCB :** 14-03-1956  
**Numérotation :** 123.022 : 14-03-1956  
 2322 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 14-03-1956  
 ⇒ Kinkempois : 22-03-1956 ⇒ Ronet : 10-09-1956  
 ⇒ Stockem : 01-10-1956 ⇒ Ronet : 29-06-1957  
 ⇒ Stockem : 17-10-1957 ⇒ Ronet : 17-01-1958  
 ⇒ Stockem : 28-09-1958 ⇒ Ronet : 27-09-1970  
 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984  
 ⇒ Merelbeke : 01-02-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

**Mise hors exploitation :** 17-05-2010

**PHOTO 111-34** *Epegem, 22 septembre 1982.*  
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2336

**Livraison à la SNCB :** 26-05-1956  
**Numérotation :** 123.036 : 26-05-1956  
 2336 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 26-05-1956  
 ⇒ Stockem : 01-10-1956 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-06-1968  
 ⇒ Ronet : 07-10-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983  
 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 01-02-1994  
 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 2010

**PHOTO 111-35** *Hennuyères, 22 mai 1989.*  
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2337

**Livraison à la SNCB :** 31-05-1956  
**Numérotation :** 123.037 : 31-05-1956  
 2337 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 31-05-1956  
 ⇒ Stockem : 01-10-1956 ⇒ Bruxelles-Midi : 23-06-1967  
 ⇒ Ronet : 01-10-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983  
 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 01-02-1994  
 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

**Mise hors exploitation :** 13-12-2010

**PHOTO 111-36** *Lot, 22 février 1980.*  
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2354

**Livraison à la SNCB :** 04-09-1956  
**Numérotation :** 123.054 : 04-09-1956  
 2354 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 04-09-1956  
 ⇒ Ronet : 04-02-1957 ⇒ Stockem : 25-04-1957  
 ⇒ Bruxelles-Midi : 12-06-1957 ⇒ Ronet : 01-01-1974  
 ⇒ Stockem : 01-10-1981 ⇒ Ronet : 01-06-1984  
 ⇒ Oostende : 01-02-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 07-01-2002

**Mise hors exploitation :** 07-06-2012

**PHOTO 111-37** *Epegem, 8 septembre 1982.*  
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2358

**Livraison à la SNCB :** 25-09-1956

**Numérotation :** 123.058 : 25-09-1956  
2358 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 25-09-1956  
⇒ Ronet : 03-06-1957 ⇒ Stockem : 25-04-1957  
⇒ Bruxelles-Midi : 13-08-1957 ⇒ Ronet : 01-01-1974  
⇒ Stockem : 28-09-1981 ⇒ Ronet : 03-06-1984  
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Noord : 07-01-2002

**Mise hors exploitation :** 15-04-2010

**PHOTO 111-38** *Bruxelles-Nord, 3 septembre 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2379

**Livraison à la SNCB :** 13-04-1957

**Numérotation :** 123.079 : 13-04-1957  
2379 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 13-04-1957  
⇒ Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-06-1960  
⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990  
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2002

**Mise hors exploitation :** 15-04-2010

**PHOTO 111-39** *Sclaigneaux, 17 juin 2006.*  
Yves STEENEBRUGGEN.



## 2380

**Livraison à la SNCB :** 25-04-1957

**Numérotation :** 123.080 : 25-04-1957  
2380 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 25-04-1957  
⇒ Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-06-1960  
⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990  
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Noord : 07-01-2002

**Mise hors exploitation :** 15-04-2010

**PHOTO 111-40** *Bruxelles-Midi.*  
Julien CASIER, collection PFT.



## 2383

**Livraison à la SNCB :** 16-09-1957

**Numérotation :** 123.083 : 16-09-1957  
124.001 : 16-12-1958  
2401 : 01-01-1971  
2383 : 01-03-1974

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 16-09-1957  
⇒ Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 16-12-1958  
⇒ Oostende : 01-01-1969 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-08-1969  
⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990  
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Kinkempois : 29-05-1994  
⇒ Antwerpen-Noord : 07-01-2002 ⇒ Kinkempois : 27-03-2009

**Mise hors exploitation :** 15-04-2010 (vendue à B-Holding)

**PHOTO 111-41** *Holleken, 24 avril 1979.*  
Julien CASIER, collection PFT.



### Hamont →

A partir de décembre 2013, la ville de Hamont, située sur la section Neerpelt - Weert (NL) de la ligne 19 (Mol - Neerpelt - Budel - Weert) sera de nouveau desservie par des trains de voyageurs, par la prolongation des IRe Antwerpen-Centraal - Neerpelt. Les travaux débiteront bientôt. Les bordures de quai sont déjà sur place.

Le trafic voyageurs entre Neerpelt et Hamont fut supprimé le 1er juin 1957.

Freddy DELARBRE, 17 juillet 2012.



### ← Gare de Mechelen

Les premiers signes des travaux du by-pass de Mechelen (voir *EN LIGNES* 102 pages 18 à 25) ont fait leur apparition. A l'emplacement du nouveau pont qui permettra aux deux voies de la nouvelle ligne rapide (L25N) de traverser le canal de la Dyle, plusieurs maisons ont été expropriées et tout récemment, les habitants les ont quittées.

A noter que les travaux de rénovation de la gare de Mechelen et de son by-pass ont pris trois ans de retard et ne devraient s'achever au mieux qu'en 2021.

Le 30 juillet, un Thalys traverse le canal sur la ligne 25 en direction de Bruxelles. Roel DESAEGER.

### Le raccordement du tunnel Schuman-Josaphat au tunnel du Cinquantaire est réalisé

Un des ouvrages les plus importants du futur réseau RER bruxellois est le tunnel Schuman-Josaphat. D'une longueur de 1250 mètres, il reliera la gare de Bruxelles-Schuman au tunnel du Cinquantaire sur la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles). Nous avons déjà largement décrit cet ouvrage dans notre *EN LIGNES* 95 pages 28-29.

Le raccordement du tunnel Schuman-Josaphat dans le tunnel du Cinquantaire est très particulier. Les travaux ont consisté à poser une structure en béton armé autour du tunnel du Cinquantaire à l'emplacement où se raccordera le nouveau tunnel. Une fois cette "boîte" en béton terminée, on a procédé au début de cette année à la démolition de la partie concernée du tunnel du Cinquantaire.

Pour mener à bien ces travaux, la voie en direction de Vilvoorde est mise temporairement hors service depuis décembre 2009.

Le tunnel Schuman-Josaphat doit être achevé en 2014. L'équipement de l'infrastructure débutera bientôt.



Le raccordement du tunnel Schuman-Josaphat dans le tunnel du Cinquantaire. La photo est prise en direction de Halle le 22 juillet. La voie de droite (vers Vilvoorde) est provisoirement démontée.

## Démolition de la gare de Drongen ...

Les travaux de mise à quatre voie de la ligne 50A entre Gent-Sint-Pieters et Brugge progressent rapidement, surtout entre Gent et Landegem. La gare de Drongen n'aura pas survécu au chantier et a dû être démolie en 2011 pour permettre l'élargissement de l'assiette. Les trois dernières gares anciennes de ce tronçon pourraient bien subir le même sort : Hansbeke, Beernem et Oostkamp.

→ *Carte postale ancienne de la gare de Drongen.* Collection J. CASIER / PFT.

↳ **PHOTO 111-42** *La gare de Drongen était restée pratiquement inchangée au fil des ans. La voici le 31 mai 1994, lors du départ d'un train local Brugge - Gent.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## ... et de celle d'Hatrival

La gare d'Hatrival, située entre Jemelle et Libramont, a été démolie dans le courant du mois de juin. La gare abritait le block 70 de la ligne 162, repris aujourd'hui par le block 74 de Libramont, de technologie PLP (poste à logique programmable). Depuis le 3 juin 1984, cette gare, devenue simple point d'arrêt, n'était plus desservie en trafic voyageurs.

**PHOTO BD-11101** ↓

*Le 13 février 1963, passage à Hatrival du TEE M31 Amsterdam - Bruxelles - Zürich, assuré par une rame Diesel holando-suisse.*

*Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.*



# La gare de Mons entame sa métamorphose

*1835, année de l'inauguration de la première ligne ferrée en Belgique. Le Roi et le gouvernement poussent le chemin de fer à se développer, à passer nos frontières. En Hainaut, un immense réseau de lignes industrielles se tisse. Les lignes principales, de l'Etat et du secteur privé, s'approchent de Mons.*

L'Etat met en service Bruxelles - Tubize le 16 mai 1840 et Tubize - Jurbise le 31 octobre 1841. Le 19 décembre 1841, le roi vient célébrer l'arrivée du train à Mons. Une fête de deux jours, des bals, des banquets, des discours... La connexion entre Jurbise et Mons n'a pourtant pas été une sinécure : il a fallu racheter près de 40 m de différence de niveau entre les deux villes.

La ligne sera prolongée jusqu'à Quiévrain le 7 août 1842, et vers Blanc-Misseron (FR) le 14 novembre suivant. Cette ligne est la seule dans la région à avoir été d'emblée exploitée par l'Etat, toutes les autres étant, au départ, gérées par des compagnies privées (Haut et Bas Flénu, Chemin de fer de Saint-Ghislain, Nord-Belge).

L'arrivée du chemin de fer à Mons avait évidemment nécessité la construction d'une gare, érigée à l'intérieur des remparts de la ville, monumentales fortifications construites entre 1816 et 1825 sous le régime hollandais, une ceinture de 10 mètres de haut entourée d'un fossé de 25 mètres de large et de plusieurs mètres de profondeur. L'entrée du chemin de fer dans Mons avait d'ailleurs imposé le percement des remparts à deux endroits, à l'entrée de la ligne et à sa sortie. Des ponts avaient été construits sur le fossé pour permettre le passage de la voie. La station initiale était située à l'emplacement de l'actuelle Place Léopold 1er - la place devant la gare -, en face d'un imposant arsenal militaire. La voie venant de Bruxelles était posée à l'endroit du boulevard actuel.

Cette première gare était modeste, constituée d'un bâtiment sommaire, composé de deux petites ailes reliées entr'elles par une marquise. Un auvent, côté ville, protégeait les voyageurs, tandis qu'à l'intérieur, on trouvait une salle d'attente et un bureau pour la vente des billets.

Mais la croissance exponentielle du chemin de fer va imposer une restructuration en profondeur des infrastructures ferroviaires. On construit une première remise pour les locomotives à vapeur et les



*La première gare de Mons a été mise en service en 1842; elle se trouvait à l'emplacement de l'actuelle place Léopold, en face d'un imposant arsenal militaire. En toile de fond se distinguent la collégiale Ste-Waudru et le beffroi, haut de 87 mètres. Collection Pierre LEMAL.*

voies sont déplacées sur leur assiette actuelle.

Trente ans après sa construction, la première gare est détruite et remplacée par un nouvel édifice, majestueux, de style néo-roman, de forte influence française, érigé en 1874 à l'endroit de la gare d'aujourd'hui. Ce bâtiment de plus de deux cents mètres de long est formé d'une partie centrale à trois énormes arcades où se trouve la salle des guichets ouverte à tous vents pendant la journée. Sur la gauche, une salle d'attente de 3e classe chauffée par un poêle à charbon, un buf-

fet avec boissons et petite restauration. Sur la droite, une seconde salle d'attente, de 1e et de 2e classe, plus confortable, un second buffet. C'est l'époque de l'apogée du chemin de fer. Le style de la gare cadre parfaitement avec celui de la vieille ville.

Cette gare sera fortement touchée par les bombardements de mai 1944 et une reconstruction sera nécessaire. Le Ministre Achille Van Acker posera la première pierre de la gare actuelle le 8 décembre 1947, aussi imposante que la précédente mais beaucoup moins architecturale.



*Sur ce croquis réalisé en 1862, on voit la gare et l'arsenal militaire. L'ensemble est dominé par le couvent des Ursulines, caractérisé par son pignon irrégulier. Collection Pierre LEMAL.*

l'aile nord et la salle des pas perdus seront achevées le 10 juin 1950 ; l'entièreté de l'édifice sera officiellement inaugurée le 19 octobre 1952.

Suite à la diminution progressive du trafic des marchandises, Mons se recentre de plus en plus sur sa vocation première : le voyageur. Une profonde restructuration des infrastructures sera achevée à l'horizon 2015, juste pour les festivités prévues dans le cadre de "Mons 2015, capitale européenne de la Culture".

## Mons présent et futur

La gare de Mons est située à 58 km de Bruxelles et à 251 km de Paris. Si elle est restée un axe important entre les deux capitales, le trafic ferroviaire international a fondu comme neige au soleil.

Les 20 trains internationaux qui transitaient par Mons dans les années 1980 sont réduits en 2012 à un seul "Thalys" quotidien dans chaque sens qui relie Liège à Paris.

Côté voyageurs du service intérieur par contre, le développement se confirme. On en est à 257 trains quotidiens pour les 7 voies qui leur sont attribuées. Par contre, le trafic des marchandises a maigri, à l'image des 13 convois par jour en 2012 contre... 45 en 2004. Le "faisceau marchandises" en gare a vu ses 46 voies de "formation" d'après-guerre réduites à 15 à la fin des années 80, à 13 en 2011, et 6 à l'horizon 2015.

### Le centre routier

Le long du boulevard Charles-Quint, à droite de la gare, se trouvait le "centre routier", chargé de prendre et remettre à domicile les petits colis dans quelque 115 localités - soit une population de 300.000 habitants et 1.800 km de route. Il traitait 2.000 colis par jour ; à l'abandon de ce service par SNCB-Colis, le bâtiment a été désaffecté puis démoli, laissant la place à une aire servant de parking pour la clientèle.

### Police et douane

Conséquence inévitable de la délimitation de l' "Espace Schengen" : la gare de Mons a perdu ses bureaux de douane situés à mi-trajet entre la place Léopold et le pont de Ghlin, à quelques dizaines de mètres du centre routier. Aujourd'hui, le bâtiment a été rasé. Par contre, la station montoise intègre toujours un poste avancé de police ferroviaire. Ses agents sont habilités à intervenir dans les trains, le long des voies, sur les quais et dans la gare.



Trois cartes postales datant de 1898 (vue du haut) et du début des années 1900 (vues du milieu et du bas), lorsque le tram vicinal était encore à vapeur et que la circulation routière était quasiment inexistante. De style néo-roman, le bâtiment d'une longueur de 200 mètres comprenait une monumentale partie centrale à trois arcades surmontée d'un attique dans lequel est placée une horloge, qui abritait les guichets. A sa gauche se trouvait la salle d'attente de troisième classe et, à sa droite, celle des première et deuxième classe. Ce bâtiment était fort semblable à celui construit en 1864 à Namur. Derrière la gare, on remarque la verrière qui recouvrait les 5 voies voyageurs. A gauche de la place, Léopold Ier - qui a donné son nom à la place - trône fièrement. Même s'il a été déplacé de quelques mètres, il domine toujours l'endroit aujourd'hui. Collection PFT.





↑ Lentement mais sûrement, le trafic automobile s'intensifie. Un auvent permet aux voyageurs de la sortie latérale de s'abriter.

→ Le tram électrique a remplacé la traction à vapeur et les autocars ont fait leur apparition. Au fond à droite se trouve la Poste, construite dans le même style que la gare; cette dernière subira, malheureusement, d'énormes dégâts durant le bombardement de mai 1944, ce qui justifiera sa démolition et la construction de la gare actuelle, inaugurée en 1952.

Collection PFT.



← Aujourd'hui, le centre de la place est réservé aux piétons tandis que des parkings l'entourent. Les bus sont disséminés sur pas moins de huit quais ! Aux heures de pointe, la situation est plus que chaotique. Le projet de nouvelle gare devrait améliorer ce qu'il est convenu d'appeler "la mobilité".

En face de l'entrée principale, le bureau du Tourisme de la Ville de Mons a laissé la place au "Point Vélo", signe de mobilité douce.

Inauguré il y a quelques années, ce bâtiment disparaîtra avec la nouvelle gare.

Photo DIEU, 1er août 2012.

La gare vue à trois époques différentes.

Ci-contre, au début des années 1900, lorsque le trafic automobile était inexistant. On remarquera deux wagons vicinaux devant le bâtiment, un wagon plat à bogie et un tombereau à deux essieux.

Seule une ligne vicinale Maisières - Mons - Saint-Symphorien, ouverte en 1887, dessert la gare.

Collection PFT.



↑ La troisième gare de Mons fut officiellement inaugurée le 19 octobre 1952. De même proportion que l'ancienne, elle n'en a pas pour autant son cachet.

Trams, bus et taxis occupent l'espace devant la gare, à même le terre-plein. Collection PFT.

→ Depuis sa construction, la structure n'a subi aucune modification; seul un nettoyage de façade lui donne un aspect plutôt propre. Même à l'intérieur, peu de travaux de modernisation des locaux destinés au public et au personnel ont été exécutés, ce qui témoigne de sa bonne conception et des actions menées par les Montois pour la conserver...

Photo DIEU, 1er août 2012.





↑ Cette vue montre les installations de la gare de Mons à la fin des années 1800. On remarque la grande verrière et une locomotive du type 51 de l'Etat Belge. A droite de la gare, on voit toujours le Couvent des Ursulines, qui domine les environs de la gare.

Collection PFT.

### La gare de Mons et sa gestion par les trois sociétés du groupe SNCB

#### Infrabel

*Infrabel* est responsable de la circulation des trains et de l'entretien du réseau.

En 2012, la gare de Mons regroupe les services d'*Infrabel-Réseau* (circulation des trains) et d'*Infrabel-Infrastructure* (entretien des voies, caténaires et signalisation).

#### Infrabel-Réseau

Le block 27 traditionnel, situé au premier étage de la gare, opère par commandes à relais. Il gère la gare de Mons même et les raccordements vers Obourg et Cuesmes, selon la technologie "TCO-Vidéo".

En 2007, *Infrabel* avait annexé, sur la plate-forme de l'auvent de la sortie latérale, trois conteneurs dans lesquels se trouvait le block 27N provisoire, de technologie PLP (poste informatisé à logique programmable); au fur et à mesure des mises en service, il a repris la commande des installations de Saint-Ghislain (30 mars 2008), Braine-le-Comte (15 octobre 2008), Tubize et Hennuyères (27 mars 2010). Depuis mars 2011, ce poste provisoire a intégré le nouveau bâtiment installé au pied du pont de Jemappes, et les conteneurs sont vides.

Dans ce nouvel espace, on trouve les services administratifs de la région, la partie technique du poste de signalisation informatisé et une grande salle de commande où se trouvent les opérateurs et les sous-

chefs de gare-régulateurs du "block 27N". Ce poste de block informatisé gèrera, à l'horizon 2013 tout le trafic compris entre Quévry et Tubize (ligne 96), Quiévrain et Mons, et la gare de Mons même. Aujourd'hui, manquent à cette liste les gares de Jurbise, Ghlin, Mons, Cuesmes et Quévry.

Mais on parle déjà d'un déménagement des opérateurs - et donc du block 27N - vers Charleroi, où serait regroupée la gestion de toutes les circulations du district sud-ouest (soit de Mouscron à Taminies plus les régions de Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi et la ligne 132), vers 2016...

#### Infrabel-Infrastructure

Les services techniques d'*Infrabel-Infrastructure* sont situés dans le nouveau "Centre Logistique Infrastructure" situé près du pont de Jemappes également.

Ce service y dispose de vastes locaux administratifs, d'un réfectoire pour les agents de la zone, et d'un dépôt de matériel technique. Il abrite deux autorails ES, des engins de manutention et de maintenance de la voie et est, de ce fait, raccordé au réseau par une voie accessible au départ de la voie 13.

#### La SNCB

En tant qu'opérateur, la SNCB s'occupe de l'accueil des voyageurs (billets nationaux, internationaux, bagages), gère un dépôt d'accompagnateurs de trains (80 agents), un dépôt de conducteurs de trains (150 agents), un car-wash, le faisceau de garage (côté nord, dit "Aviation"), et l'arsenal de Cuesmes.

Les sous-chefs de gare qui opèrent à quai et les agents de triage sont gérés par les services administratifs de la SNCB, qui sont logés, non pas en gare, mais à l'Hôtel des Chemins de fer, square Roosevelt, près de la collégiale Sainte-Waudru.

#### Mons-Aviation

Les cheminots montois désignent la partie des installations situées au-delà du pont de Ghlin côté Bruxelles du nom de "Faisceau Aviation". Chacun s'accorde à dire que l'origine de cette toponymie remonterait à la Guerre 14-18. Certains évoquent la chute d'un avion, d'autres pensent à un site d'entretien et de réparation d'avions. Mais aucune preuve de l'une ou l'autre version n'existe...

Ce faisceau est constitué de deux parties : à l'emplacement de l'ancien atelier de réparation des voitures a été construit en 2011 un faisceau de 4 voies électrifiées et deux voies non électrifiées ainsi que quelques culs-de-sac; ces installations neuves sont sous la dépendance directe du block 27N. On y gare du matériel *Infrabel* ou des rames voyageurs qui ne doivent pas subir d'opérations autres que le chauffage ou le préchauffage.

Le deuxième faisceau, appelé "Poste d'entretien", est constitué de 9 voies électrifiées et 4 non électrifiées; on y trouve une plate-forme de nettoyage des rames, une fosse de visite avec plate-forme d'intervention sur les caténaires et des installations de préchauffage des rames voyageurs. C'est ici que sont garées les rames voyageurs qui doivent subir une opération ou être nettoyées.

## L'Arsenal de Cuesmes

L'idée de construire, sur des prairies de Cuesmes jadis marécageuses, un "Arsenal" des chemins de fer remonte à 1878. L'objectif était d'y embaucher quelque 2.000 ouvriers. Utopique? Peut-être. Un chiffre énorme quand on sait qu'à cette époque, Mons compte environ 27.000 âmes.

L'Atelier sera construit en 1909 pour les Chemins de fer de l'Etat Belge. On y effectuera dans un premier temps la révision des locomotives à vapeur ainsi que celles du matériel tracté. A la fondation de la SNCB en 1926, l'Arsenal de Cuesmes, devenu "Atelier Central de Cuesmes", recevra la gestion de la révision de tous les wagons tombereaux, celle des locomotives à vapeur étant confiée à d'autres structures. De nouveaux bâtiments seront construits à Cuesmes à la fin des années 60 et au début des années 70. C'est dans ces nouvelles infrastructures que se concentre la plus grande partie de l'activité actuelle. De 1976 à fin 1993, l'Arsenal a été chargé de l'entretien des voitures "voyageurs" et ce jusque fin 1993, en complément de l'atelier des voitures situé au faisceau "Aviation".

Un autre bâtiment, plus spacieux, a été érigé en 1988 pour le stockage des pièces fabriquées sur place. La forge des ressorts a par contre cessé ses activités en 1996, ce qui entraîna la démolition du bâtiment. Cuesmes est devenue en 1998, suite à une énième restructuration de la SNCB, un atelier du "Centre d'activités entretien Wagons".

Après avoir été jusqu'au 31 décembre 2009, un "Centre Régional de Maintenance" dépendant de la Division Technique et Production de la SNCB (exploitant ferroviaire), Cuesmes ne s'occupe plus, depuis le 1er janvier 2010, que de la révision de voitures voyageurs, après avoir effectué pendant quelques années la rénovation des voitures à deux niveaux du type M5.

Vu la pyramide d'âge du personnel de l'Arsenal et la maintenance moindre que nécessite le nouveau matériel, il est à craindre que la fermeture de cet atelier, qui occupe encore près de 200 personnes, soit déjà programmée dans les quelques années à venir.

→ Le 1er août 2012, le train E3736 Liège-Guillemins - Quiévrain arrive à Mons. Il est composé de six voitures M6 encadrées par deux (!) locomotives série 27, 2718 en tête. Au fond, la passerelle à signaux est cachée par la passerelle provisoire pour piétons; à droite, les voies 1 et 2 sont démontées, les wagons et le centre routier ont disparu. L'aspect général des installations est bien triste...

Photo DIEU.



↑ Trois photos prises du même endroit, à trois époques différentes. Le 12 juillet 1961, arrivée à Mons du TEE M128 "Brabant" Bruxelles-Midi - Paris-Nord, dont l'autorail TEE est exceptionnellement remplacé par une rame tractée remorquée par une locomotive du type 204. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



↑ PHOTO 111-43 La traction électrique à fait son apparition à Mons avec l'électrification de la ligne 96 inaugurée le 28 mai 1963 entre Braine-le-Comte et Mons, prolongée jusqu'à Quévy et la frontière française le 4 juillet de la même année. En juillet 1981, arrivée de l'express 284 Amsterdam CS - Paris Nord, tracté par la CC 40.103. Photo Julien CASIER, collection PFT.





**PHOTO BD-11102** Le 7 juin 1959, départ d'un omnibus tracté par la 40.044 du dépôt de Mons. La photo est prise du "pont de Jemappes"; à droite, la plaque tournante située au pied du block 27 permet de virer les locomotives des trains reçus à la gare latérale. A l'arrière plan, la ville est dominée par la collégiale Ste-Waudru, le beffroi et le couvent des Ursulines.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

### SNCB-Holding

La gare de Mons est une des 37 gares belges dont la gestion du bâtiment est confiée à la SNCB-Holding.

Une équipe de nettoyeurs assure l'entretien du bâtiment, des quais et de ses abords, sauf les voies, qui sont nettoyées

par Infrabel...

La SNCB-Holding gère également les deux parkings clientèle, dont l'un est muni de barrières avec billetterie correspondante, et l'autre d'un simple horodateur. Les deux parking peuvent accueillir environ 700 véhicules.

### La fresque de la salle des pas perdus

Avec ses 43 mètres de long et ses 4 mètres de haut, la fresque murale qui orne le hall de la gare de Mons ne peut passer inaperçue. Perchée à une quinzaine de mètres du sol, elle propose, sur trois pa-

**PHOTO BD-11103** En avril 1959, l'omnibus 7770 Mons - Quévy stationne dans la gare latérale de Mons, aujourd'hui occupée par le parking "Gendebien". A la tête du train se trouve la 230 D 128 du dépôt SNCF d'Amiens. Livrée par Schwartzkopff en septembre 1911, cette locomotive est originaire de la série 3513 à 3662 de la Compagnie du Nord (SNCF 230 D 1 à 150) qui fut mise en service entre 1908 et 1912). La 230 D 128 vivait alors ses derniers jours, puisqu'elle fut radiée dans le courant de l'année. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



→ Le Centre Logistique Infrastructure (CLI) est situé à proximité du pont de Je-mappes, dont on aperçoit la structure caractéristique à gauche. La démolition d'une partie du faisceau marchandises a permis l'agrandissement des aires de stockage et nécessité la construction d'un nouveau raccordement.

Photo DIEU, 17 avril 2012.



rois, un survol coloré des principales composantes socioculturelles de la ville et, dans une moindre mesure, de la région.

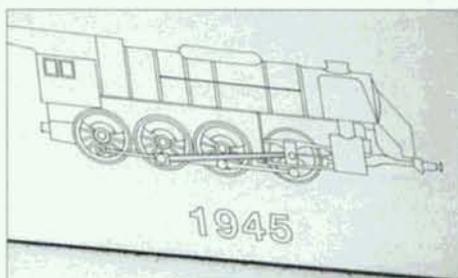
Commandée dans le cadre des festivités associées à l'Exposition Universelle de 1958, l'œuvre fut réalisée par l'artiste Jacques D'Hondt, peintre et décorateur bien connu dans le chef-lieu hennuyer. Il opte, comme support, pour des panneaux de bois, lesquels vieilliront mal, au point d'altérer la qualité originelle de la superbe création. A la fin des années 1990, une restauration devient indispensable. On envisage différentes techniques mais, finalement, il apparaît que seule une reproduction sur un support plus fiable peut redonner à la fresque une nouvelle - et longue! - vie. Déjà remarqué pour la décoration du hall d'accueil Thalys de Bruxelles-Midi, l'artiste turc Dogan Cakir est sollicité. Et la tôle émaillée va remplacer le bois meurtri... La nouvelle fresque est inaugurée, en présence des deux auteurs, en mai 2001, lors des festivités liées aux 75 ans de la SNCB.

Le rénovateur respecte point par point l'esprit originel et l'esthétique initiale de l'œuvre montoise. On y remarque "une polychromie modérée partant du bistre et montant vers des tons plus chauds". Quant aux sujets, non dépourvus de franches connotations ferroviaires, ils illustreraient à merveille un cours d'histoire du folklore local.

Répartis de façon très équilibrée de part et d'autre d'une évocation paysagère de la ville au XVI<sup>e</sup> siècle, on remarque évidemment plusieurs illustrations de la Procession du Car d'Or et du Combat dit "du Lumeçon". De l'ancienne fresque, on ne retrouve pas, dans la nouvelle, de traces de l'époque coloniale... Par contre, du matériel roulant est aligné sur le bord supérieur comme à la parade. Mais pourquoi donc la "type 29" a-t-elle perdu son bissel avant ?

→↓ Fresque de la salle des pas perdus, et l'étrange type 29.

Baudouin DIEU, 1er août 2012.



↑ L'atelier des voitures, situé au faisceau "Aviation" a été démoli en 2005; l'espace est aujourd'hui occupé par un faisceau de six voies, construit en 2011 et géré par le block 27N. Photo DIEU, 6 février 2012.



## La nouvelle gare

La gare de Mons a subi un grand nettoyage de ses chancres. De nombreux symboles du passé laissés à l'abandon par le présent ont été éradiqués : l'atelier des voitures, situé à l'entrée de la gare avant le pont de Ghlin et désaffecté depuis 1997, a été rasé en décembre 2005.

Ont aussi disparu : les remises aux locomotives (côté nord), le centre routier, l'ancien bâtiment des douanes, fermé depuis Schengen mais qui avait conservé quelques services jusqu'en 2000, et le monumental tri postal jouxtant la gare (construit en 1982 et démoli en mai 2007!). Semblent résister à l'assaut du temps, le centre médical des Chemins de fer, situé sur la gauche de la gare, et les deux bureaux de poste "sud". Celui situé à gauche de la sortie latérale et protégé par une grille, sert de local d'archives du centre médical, tandis que le plus ancien, à front du boulevard Gendebien, est maintenant abandonné, après avoir été affecté à l'Economat *Infrabel*. Tous ces bâtiments disparaîtront dans le nouveau plan d'aménagement des abords.

Le projet de passerelle, né jadis avec le tri postal, est revenu dans l'actualité avec le projet de la gare du futur imaginée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava. Mons-gare va se reconcentrer sur le confort maximal de ce voyageur qui est redevenu le cœur de cible de la qua-



↑ *Pendant la durée des travaux de construction de la nouvelle gare, les voyageurs et le personnel SNCB sont logés dans des conteneurs ayant servi à Liège-Guillemins. Les abords, qui doivent encore être aménagés, comporteront la gare bus, les emplacements pour les taxis et la "dépose-minute". Photo DIEU, 17 avril 2012.*

trième gare de Mons.

Il sera réalité en 2015. La gare et son quartier vont prendre un nouveau visage, celui d'une immense passerelle qui sera accessible côté "ville" et côté "Grands Prés", qui pourra être empruntée par les piétons.

La nouvelle "ville", que constituent les

Grands Prés avec aujourd'hui, son centre commercial, Lottomonsexpo, son cinéma, ses PME, demain ses logements, sera enfin physiquement liée au cœur historique de la ville.

Les nouveaux quais de la gare auront 350 mètres de long. Ils seront couverts et très faciles d'accès.

*Cette maquette présente la nouvelle gare telle qu'elle pourrait être éclairée de nuit. La place Léopold se trouve en bas de la photo, les Grands-Prés en haut. Document SNCB-Holding.*







**Ci-dessus et page précédente : la nouvelle gare a l'allure vraiment futuriste, axée sur la facilité d'accès et les correspondances aisées entre les différents moyens de transport. Il reste à espérer que la réduction des capacités n'entrave pas le développement annoncé des transports en commun... Document SNCB-Holding.**

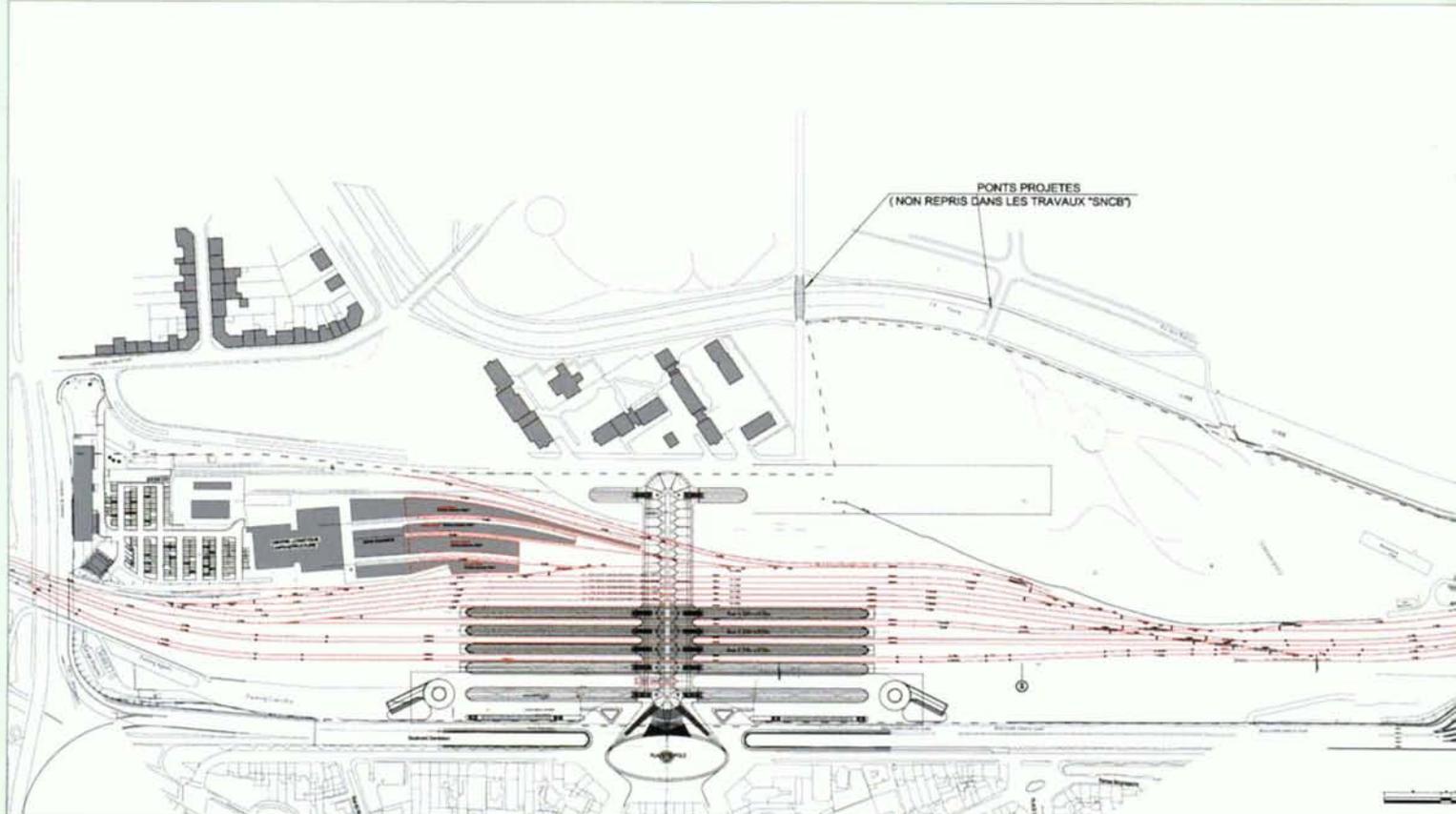
L'accessibilité sera accrue dans un principe de multimodalité pour tous les voyageurs qui rejoindront la gare en voiture, taxis, bus, deux roues ou piétons. Une gare des TEC est désormais possible côté Grands-Prés, mais elle ne verra pas le jour, dans un premier temps du moins. Voilà qui devrait satisfaire les quelque

1.200 voyageurs / jour qui utilisent le bus et le train à Mons.

En complément, 800 nouvelles places de parking seront disponibles pour les navetteurs. Un grand nombre de places spécifiques sera réservé aux deux roues.

Enfin, le quartier de la gare de Mons, considéré comme un des plus dégradé de la cité, fera l'objet d'un vaste plan de rénovation urbaine pour qu'il redevienne agréable et rassurant, où de nouvelles activités viendront se développer. La construction d'un Centre des Congrès, validé par les autorités régionales et eu-

**Plan d'aménagement de la nouvelle gare et de ses abords. Cette "gare-passerelle" permettra un transit aisé entre le coeur historique de la Ville et le quartier en plein développement des Grands-Prés. A droite, le faisceau "Aviation". Document SNCB-Holding.**



ropéennes dans le cadre des fonds européens, s'érige sur les espaces disponibles des anciens faisceaux de voie abandonnés. Un atout certain, non seulement pour les congressistes mais aussi pour les touristes et les habitants qui profiteront d'une offre commerciale sérieusement élargie.

### Les travaux

La construction de la nouvelle gare entraîne de nombreux travaux annexes, comme le remplacement des voies, la rectification du tracé, l'abandon de faisceaux.

La première phase, entamée le 23 mai 2011 et achevée le 11 décembre de la même année, a vu la construction du nouveau faisceau *Infrabel* à l'Aviation et l'adaptation du faisceau SNCB. Le Poste F, de type mécanique *Siemens*, qui en gérait l'entrée et la sortie, a été supprimé et remplacé par un système de "slots" (autorisations matérielles) en relation avec le block 27N. Ce sont maintenant les sous-chefs et chefs de triage qui assurent la réception et l'envoi des trains.

Une deuxième phase, entamée en janvier 2012, a consisté au démontage des voies électrifiées 14 à 20 du faisceau marchandises, à l'aménagement du nouvel accès au Centre Logistique Infrastructure, et à la rectification du tracé des voies 1 et 2. Ces deux voies, accessibles aujourd'hui à 60 km/h pour les trains venant ou se dirigeant vers la Louvière,



**Le centre médical régional du Groupe SNCB, qui occupe le coin du boulevard Gendebien depuis plus de 50 ans, et les chancre qui lui sont contigus, vont disparaître.**  
Photo DIEU, 1er août 2012.

vont être portées à 90 km/h. Pour ce faire, une voie en impasse, dénommée 1 bis, a été sacrifiée. Ces travaux seront terminés pour le changement d'horaire de décembre 2012.

Simultanément à cette phase de travaux, la gare provisoire, constituée de 118 conteneurs ayant abrité la gare de Liège-Guillemins, a été aménagée sur l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises; elle sera opérationnelle à la fin de l'année 2012.

Une passerelle tout aussi provisoire a été posée les 23, 24, 30 juin et 1er juillet derniers au-dessus des voies 1 à 6. Elle permettra aux voyageurs de se rendre sur les quais à partir de la gare provisoire. Les abords de la gare provisoire sont en cours d'aménagement : construction d'une gare de bus et de taxis, dépose-minute, parkings. C'est que tout l'es-

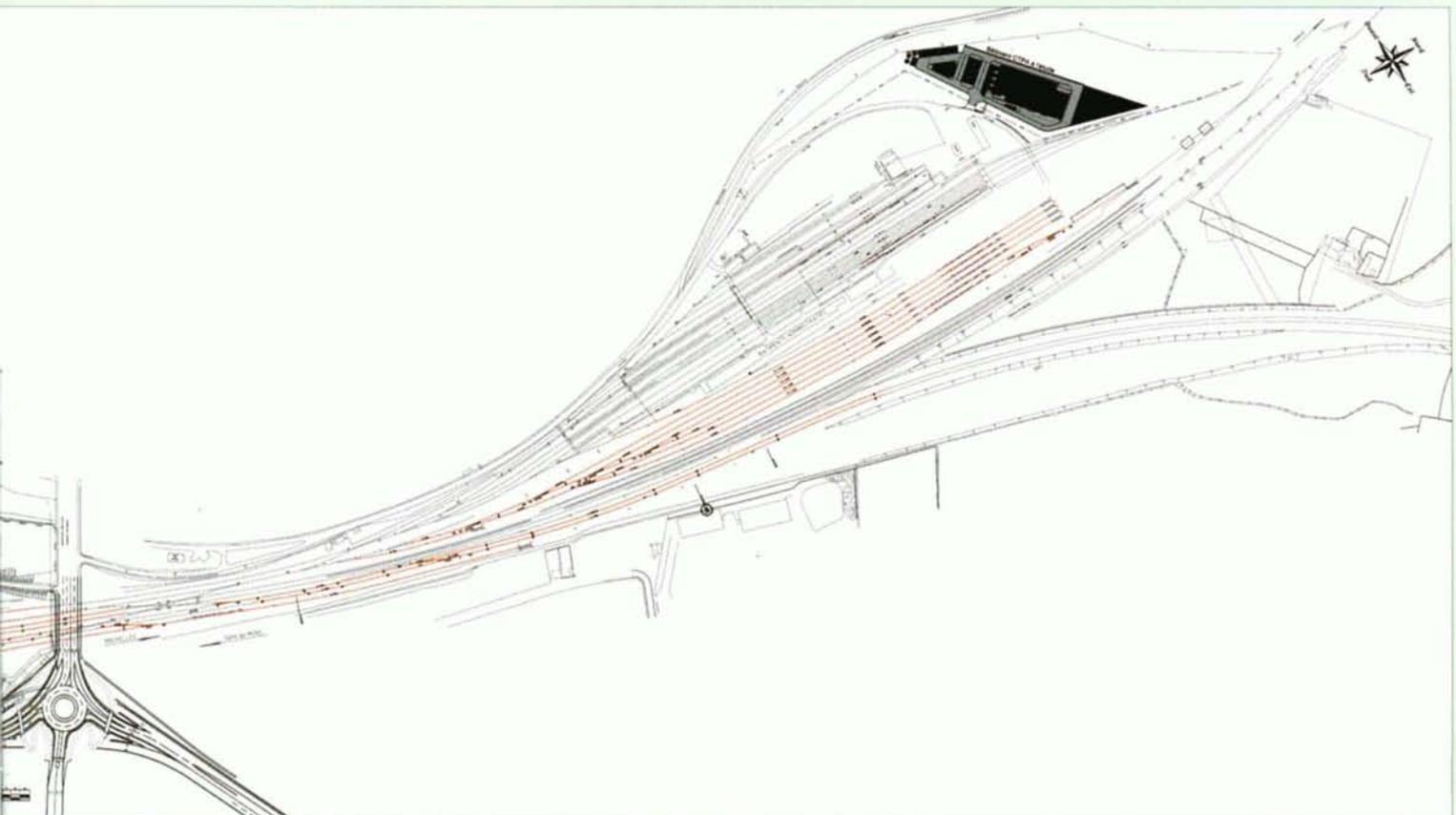
pace devant la gare actuelle doit être libre pour en permettre la démolition et la construction de la nouvelle.

Le phasage des travaux de la nouvelle gare est le suivant : en mars 2013, démolition de la gare actuelle ; abandon du block 27 et reprise des installations par le block 27N ; aménagement des quais par phases de deux voies, démolition des auvents, remplacement des voies.

Il est d'ores et déjà prévu d'inaugurer la nouvelle gare en avril 2015, agenda du premier ministre - qui est aussi bourgmestre en titre de la Ville de Mons - oblige...

Il restera alors à aménager les abords, construire certains parkings, améliorer les accès routiers, restructurer la circulation de surface.

**Baudouin DIEU et Eric CORNU.**



### Un des 12 tabliers du "pont de Luxembourg" préservé

Durant le week-end des 12 et 13 mai, les trois tabliers du "pont de Luxembourg" de la voie A de la ligne 162 Arlon - Namur, ont été retirés en vue de leur remplacement par des nouvelles travées en béton.

Un des trois tabliers n'a pas été envoyé dans un chantier de ferrailage, mais il a pris le chemin de Schaerbeek. Il figurera en effet dans le hall du futur musée des chemins de fer à Schaerbeek, où il supportera deux wagons de marchandises.

Schaerbeek, 6 août 2012.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### Kolenspoor une voiture du type R transformée en buffet

Le Kolenspoor exploitant la ligne As - Eisdend en a transformé l'ancienne voiture du type R n°62412 en voiture-buffet. Il s'agit à notre connaissance de la dernière voiture du type R subsistante. Elle a été entièrement restaurée, les boiseries intérieures renouvelées et la carrosserie traitée. Elle a été repeinte dans la livrée rouge et jaune des remorques d'autorails du type 734, une décoration que les voitures du type R n'ont jamais portée.

← PHOTO 111-44  
As, 17 juin 2012.  
Freddy DELARBRE.

### Scheldeland in stoom

Les 7 et 8 juillet, le Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) a organisé son traditionnel week-end "Scheldeland in Stoom". Quatre allers-retours en traction vapeur circulèrent chacun des deux jours entre Baasrode et Puurs, et quatre autres entre Baasrode et Sint-Amands.

Quatre locomotives étaient présentes, dont trois du SDP : la Ct n°3 (FUF 1922), la Ct n°4 "Helena" et la Tubize de 1927; était invitée, la Ct "Bébert" La Meuse de 1926 en provenance du Stoomcentrum Maldegem.

Le 7 juillet, en gare de Baasrode, la Ct n° 3 est prête au départ pour rejoindre St-Amands.  
Roel DESAEGER.



## Belgique

### Gent-Zeehaven : AMSAC

Suite aux articles parus dans les En Lignes 109 et 110, plusieurs réactions ont permis de localiser d'autres voitures réutilisées par des tiers.

L'AMSAC est le plus ancien club de modélisme en Flandre. Au début, il disposait de locaux dans la gare de Gent-Sint-Pieters mais, suite à des travaux de modernisation, l'AMSAC dû trouver un nouvel emplacement. Aux alentours de 2000 et avec le concours de la SNCB, deux voitures K furent mises à disposition dans la gare de triage de Gent-Zeehaven. Il s'agit de la K1 AD 28.913 et de la K3 B 22.422.



↑ La voiture K3 22.422 héberge le réseau miniature de l'AMSAC (Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club). Gent-Zeehaven, 1er juin 2010. AMSAC.

← La voiture K1 28.913 a été aménagée en voiture-bar et salle de réunion. Cette voiture possède de nouvelles fenêtres avec châssis en aluminium. Gent-Zeehaven, 1er juin 2010. AMSAC



La M2 devant l'"Executive Fitness", chaussée de Wavre à Perwez. La voiture est partiellement encastree dans le bâtiment. Alain BAUWIN, 4 août 2012.

## Belgique

### Perwez : Executive Fitness

A Perwez, le long de la chaussée de Wavre, une voiture M2 non identifiée a été installée il y a quelques années devant une taverne où elle servait de salon de dégustation. Aujourd'hui, un centre de fitness a succédé à la taverne.





PHOTO 111-45 →

Le 13 mai 2012, un beau parallèle de trois Class 66 rouges de Crossrail qui attendent le départ en gare de Montzen. De droite à gauche, les DE6311, PB13 et PB03. Simon DE RIDDER.



Depuis le 11 juin, DB Schenker assure une relation directe de transfert de wagons entre Terneuzen et Kijfhoek. L'introduction de ce train circulant quotidiennement du lundi au vendredi permet aux clients d'obtenir une relation beaucoup plus rapide pour le transport de leurs marchandises de et vers l'enclave de Flandre zélandaise à destination ou en provenance de diverses destinations nationales ou européennes et en particulier avec l'Italie. Ce train a également la possibilité de laisser ou de prendre des wagons à Gent-Zeehaven à destination ou en provenance de la France ou de la Belgique, lesquels sont repris ou amenés par SNCB-Logistics. Ce train, d'une capacité de 1800 t, transporte essentiellement du papier, de la cellulose, des produits chimiques et mécaniques. L'horaire de cette relation a été donné dans notre précédent EN LIGNES page 47 en haut.

↑ Le 26 juillet, le train 44602 (Terneuzen) - Gent-Zeehaven - Kijfhoek traversera bientôt la gare d'Essen. En tête, les 6510 et 6507 de DB Schenker. Gerben ZILVERENTANT.

↓ Le 26 juin, chargement chez Enerco à Born (NL) du train 48871 à destination d'Anglefort (FR). La 6605 de CAPTRAIN assurera sa remorque jusqu'à Visé où deux locomotives de la série 3000 des CFL prendront le relais. Maarten SCHOUBBEN.

CAPTRAIN



**RAILTRAX**

Depuis le mois de juillet, la nouvelle société belge Railtraxx (voir *EN LIGNES* 98 page 29 et 101 page 29) dispose d'une G2000. Il s'agit de l'ancienne 2007 de rail4chem portant le numéro 92 80 1272 405-2 D-CTD. Le parc de traction de Railtraxx comprend désormais trois locomotives : la G2000, la 2833 louée à SNCB-Logistics et la Class 66 PB20.



↑ Le 11 juillet, la G2000 assure pour la première fois le train 43587 Antwerpen Rhodesië - Duisburg - Trnava (CZ), ici en passage à s'Herreleideren sur la ligne 34 entre Bilzen et Tongeren.  
Maarten SCHOUBBEN.

← **PHOTO 111-46**

Le 5 mai, la 2833 attend le départ à Aachen West. Depuis le 18 avril 2012, cette locomotive est utilisée par Railtraxx. Simon DE RIDDER.



↓ **PHOTO 111-47**

Le 25 juillet, l'EURO4000 4006 d'Europorte assure le train 45740 Les-sines - Le Plessis. Passage du train entre Havinnes et Tournai.  
Serge MARTIN.



## Tchéquie

### Des autorails PESA pour les CD

Les Chemins de fer tchèques (CD) ont commandé en mars 2011 une série de 31 autorails doubles chez PESA à Bydgoszcz en Pologne, dont le premier exemplaire a entamé ses essais au mois de mai. Articulés sur trois bogies (B' 2' B') ils ont une capacité de 120 places assises. Equipés de deux moteurs Diesel MTU de 390 kW, un par voiture, ils peuvent circuler à 120 km/h. Chaque voiture possède un compartiment à plancher surbaissé.

Leur esthétique très particulière leur a valu de la part des amateurs le surnom de "Zralok" (requin). Classés dans la série 844 des CD, ils seront engagés en trafic régional. Leur livraison s'étalera jusqu'en janvier 2014.



↑ L'autorail 844.001 "Zralok" des CD.

↓ Vue d'artiste des autorails PESA pour l'Oberpfalzbahn. Documents PESA.



## Pays-Bas

### La 8811 reprend du service

Pour supporter l'effort de guerre pendant la seconde guerre mondiale, le *War Department* britannique (WD) fit construire plusieurs centaines de locomotives à vapeur, dont une série de 377 locomotives à trois essieux couplés du type *Saddle Tank* (réserve d'eau placée à cheval sur la chaudière) commandée en juillet 1942 à *Hunslet* et construites par *Hunslet, Andrew Barclay Sons & Co, W.G. Bagnall, Hudswell Clarke, Robert Stephenson & Hawthorns* et *Vulcan Foundry*. Vu les circonstances, la rapidité de production primait sur la durée de vie des locomotives et la première fut testée dès janvier 1943. Après le débarquement en Normandie en juin 1944, beaucoup de ces locomotives ont été expédiées sur le Continent et exploitées en France, en Belgique et aux Pays-Bas. A la date du 27 septembre 1945, 23 étaient reprises à l'inventaire en Belgique : à Antwerpen-Dam (9), Antwerpen-Zuid (12), Oostende (1) et Schaerbeek (2). Quelques locomotives furent utilisées à Gent-Zeehaven jusqu'en août 1945 alors que la 75109 servit à l'atelier de Mechelen jusqu'en octobre 1945. Mises à la disposition de la SNCB à partir d'octobre 1945, elles furent classées dans la série 600, sur papier uniquement. Elles furent restituées en août 1946 et garées à Antwerpen-Zuid et Calais. La 8811 a été livrée en 1943 par *Hudswell Clarke* (n°1737) et numérotée WD 75080. En 1945, 27 locomotives furent incorporées dans les effectifs des Che-

mins de fer néerlandais et numérotées 8801 à 8821. En 1953, la 8811 fut radiée au dépôt de Nijmegen et vendue à la société des charbonnages *Laura & Vereniging* (LV) à la mine *Julia* à Eijgelshoven où elle fut baptisée *Julia IV*, puis LV13. Cette mine fut la dernière active et le dernier refuge de la traction vapeur industrielle aux Pays-Bas, jusqu'en février 1974. En 1982, le *Stoom Stichting Nederland* (SSN) acquit la machine et la transporta vers son dépôt à Rotterdam. La restauration fut entamée une dizaine d'années plus tard pour se terminer le 13 avril 2012.

Une autre 8800, la LV14 (NS 8826) est conservée par le ZLSM (*Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij*) à Simpelveld et une soixantaine (!) de locomotives de

ce type sont préservées en Grande-Bretagne.

Alors que de nombreux trains à vapeur circulent sur les lignes des NS, les machines utilisées sont toutes d'origine allemande ou suédoise, et la 8811 est seulement la troisième locomotive à vapeur originaire des NS en état de marche, les autres étant la 7742 (BMAG 5249/1914) du *Museumstoomtram Hoorn-Medemblik* et la 8107 (Breda 170/1901) au *Museum Buurt Spoorwegen*. La remise en service de la 3737 NS (Werkspoor 272/1911) - la dernière utilisée en service régulier jusqu'au 7 janvier 1958 et active en tête de trains spéciaux jusqu'en 2003 - était envisagée mais fut malheureusement abandonnée pour des raisons financières.

PHOTO 111-48 La 8811 du SSN en visite au ZLSM (*Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij*) à Simpelveld le 1er juillet 2012. Philippe DE GIETER.



## Pays-Bas

Vers la renaissance d'une  
"Blauwe Brabander"?

En 2018, la Capitale Européenne de la Culture sera la ville d'Eindhoven. A cette occasion, un groupement a élaboré le projet de construire une réplique d'une locomotive à vapeur *Then Wheel* (2C) de la série 30 à 36 de l'ancienne compagnie *Noord Brabantsch Duitsche Spoorweg Maatschappij* (NBDS), et baptisée "Blauwe Brabander" (brabançonne bleue).

Les six premières machines numérotées 30 à 36 au NBDS, furent construites par *Beyer Peacock* à Manchester en 1908 (n° 5134 à 5139), tandis que les deux dernières, les NBDS 36 et 37 (cette dernière reçut directement le numéro NS 3508), furent livrées par *Hohenzollern* respectivement en 1914 et 1920 (n° 3288 et 3289).

Elles furent les premières 2C néerlandaises à grande vitesse, pouvant atteindre 100 km/h. Timbrées à 13,4 kg/cm<sup>2</sup>, elles possédaient deux cylindres intérieurs. Leur masse en ordre de marche sans tender s'élevait à 62 t.

Lors de la reprise par les NS, la série fut renumérotée 3501 à 3508. Cette série n'est pas à confondre avec les 3501 à 3522 des NS apparues sur le réseau en 1946 (2C rachetées aux Chemins de fer fédéraux suisses).

A l'origine, elles étaient engagées en trafic international pour remorquer des ex-



Vue d'artiste du projet de la "Blauwe Brabander". NBDS Immingham project.

press au départ de Vlissingen (avec correspondance des malles en provenance d'Angleterre) vers l'Allemagne. La première Guerre mondiale mit rapidement fin à cette utilisation. Après celle-ci et la suppression des trains internationaux sur cet axe, les 3500 furent dispersées sur le réseau et utilisées pour remorquer des trains de voyageurs légers et même des trains de marchandises.

Les 3502, 3503, 3504, 3506 et 3507 restèrent en activité jusqu'en 1938-1939, les 3501, 3505 et 3508 jusqu'au début de 1946. Toutes furent démolies.

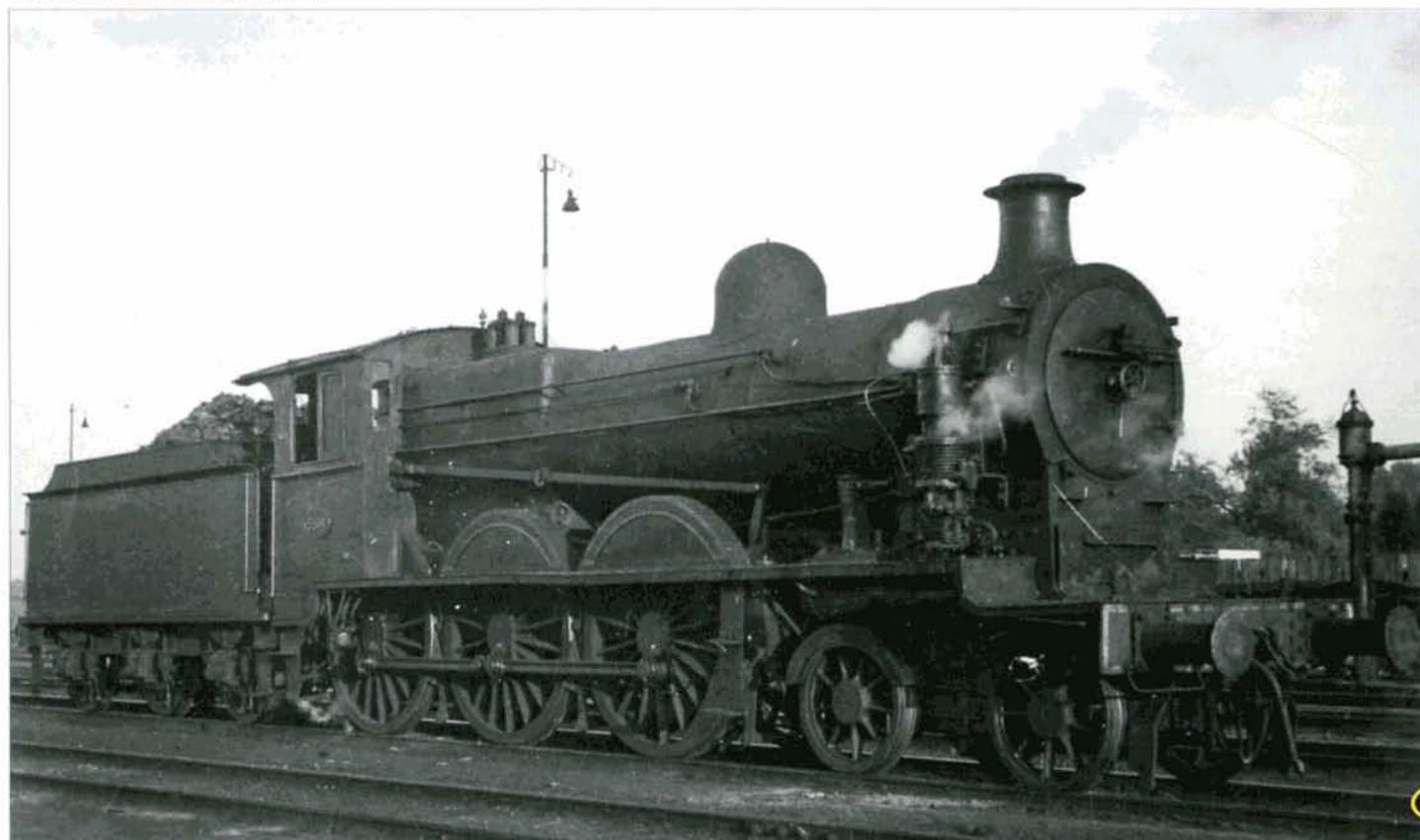
Le choix de reconstruction d'une réplique

d'une 3500 s'explique par le fait que la série était basée sur les 2C de la Class "Immingham" du *Great Central Railway*, dont les plans sont toujours disponibles. La grosse différence réside dans les cylindres extérieurs des "Immingham".

Le but recherché est de faire circuler pour 2018 une rame complète telle que celle qui effectuait le service des malles entre Vlissingen et l'Allemagne avant la première Guerre. Les voitures devront donc elles aussi être reconstruites.

La réplique de la locomotive portera le numéro NBDS 32 "Hertog van Brabant". La construction complète devrait être réalisée aux Pays-Bas.

La 3501 (ex. NBDS 31, Beyer Peacock n° 5134 / 1908) photographiée quelques jours avant sa retraite, en août 1945, à Eindhoven. C. Lawson KERR, collection PFT.



## Norvège

### Stadler s'implante en Norvège

Stadler livre actuellement aux Chemins de fer norvégiens (NSB) 50 automotrices du type *Flirt*, 15 kV, à cinq caisses. La commande est divisée en deux sous-séries :

- 24 sont adaptées pour le trafic régional "Short Regional Trains" (SRT) pour des trajets de plus de 3 heures. Classées dans la série 74, elles comportent 216 places assises dont 44 en classe "Comfort";
- 26 seront utilisées en trafic local "Long Local Trains" (LLT) pour des trajets de plus de 90 minutes. Classées dans la série 75, elles comportent 235 places assises.

Les spécifications norvégiennes sont très strictes. Ainsi, le système d'air climatisé doit pouvoir rapidement s'adapter aux différences de température lorsque le train circulera sur des lignes comportant des sections à basse et à haute altitude. Elles doivent pouvoir aussi bien circuler en hiver sous des températures de -40°C qu'en été à plus de 35°C. En cas de chute de neige, les automotrices pourront



L'automotrice FLIRT "Short Regional Trains" (SRT) 74508/75008 photographiée à Drammen, le 16 juin 2012. Ron SMITH.

affronter des épaisseurs de neige d'un mètre de hauteur sur une longueur d'au moins 60 m. L'aménagement intérieur comporte 69% d'espace à plancher surbaissé. Le niveau sonore est extrêmement bas, avec seulement 710 dba, soit moins qu'une Mercedes ou une BMW de luxe ! En cas de collision avec un élan (900 collisions sont enregistrées en moyenne chaque année), l'automotrice ne doit pas ressentir le choc en-dessous de 98 km/h. Leur vitesse maximale est

fixée à 200 km/h.

Les SRT sont entrées en service au mois de mai tandis que les LLT devraient circuler à partir de mai 2013.

Les NSB ont une option pour 100 *Flirt* supplémentaires destinées d'une part au trafic à longue distance "Long Regional Trains" pour des trajets de plus de 7 heures, et d'autre part pour le trafic local "Short Local Trains" pour des trajets de plus de 45 minutes.

## Autriche

### Les rames Stadler du Westbahn

L'opérateur privé *Westbahn Management GmbH*, une filiale de *Rail Holding AG*, est actif depuis décembre 2011 sur le réseau autrichien. *Westbahn* travaille en collaboration avec la SNCF qui, depuis le 23 août 2011, détient 35 % du capital.

Depuis le 11 décembre 2011, *Westbahn* assure un service IC entre Wien Westbahnhof et Salzburg en concurrence avec les ÖBB. Les 312 km du trajet sont accomplis en 2h57, avec arrêts à Wien Hütteldorf, Sankt Pölten, Amstetten, Linz, Wels et Attnang-Puchheim. A Salzburg, tous les trains sont prolongés jusqu'à Freilassing en Allemagne.

Pour assurer le service, *Westbahn* avait commandé en juin 2009 auprès de *Stadler* une série de sept automotrices à six caisses à deux étages du type "Kiss". Ce matériel est semblable aux rames suisses de la série RABe 511 des CFF qui sont engagées sur le S-Bahn de Zürich.

Ces automotrices sont composées de

deux voitures motrices avec postes de conduite, encadrant quatre remorques intermédiaires, formant une rame d'une longueur totale de 150 m et d'une masse s'élevant à 296 t.

Leur puissance est très élevée - 4000 kW - qui leur permet d'atteindre 200 km/h.

Chaque rame offre 501 places assises, toutes en 1e classe. Les voyageurs dis-

posent de fauteuils très confortables, équipés gratuitement d'Internet. Un agent d'accueil est présent dans chaque voiture. Dans chacune des quatre voitures intermédiaires, un espace café "Westcafe" comportant huit places est aménagé, avec un automate distribuant des boissons chaudes et froides.

Ces rames sont numérotées dans la série MeA 4010 001 à 007.

PHOTO 111-49 L'automotrice Westbahn MeA 4010 003 en gare de Freilassing (DE), le 8 mai 2012. William BOECKX.



## Slovaquie

### La ligne de Trenčianska Tepla est sauvée

Pour relier la station thermale de Trenčianska Teplička à la gare de Trenčianska Tepla, située sur la « dorsale slovaque » Bratislava - Košice, une courte ligne de 6 kilomètres à voie de 76 cm, électrifiée en 750V continu (ramené maintenant à 600 V), a été ouverte en 1909 (voir *EL 61*, p. 44-46). L'exploitation de cette courte antenne, unique sur le réseau slovaque, a été arrêtée par les ZSSK le 9 décembre 2011.

Un exploitant privé, le *Trenčianska električná železnica (TREŽ)* a repris la ligne et y organise régulièrement des circulations touristiques, en utilisant les trois automotrices série 411.9 (EMU 46.001 à 003 dans la numérotation tchécoslovaque en vigueur jusqu'en 1988) qui ont assuré le service pour les ČSD (Československé státní dráhy) puis les ŽSR (Železnica Slovenskej Republiky) depuis 1952.

**PHOTO 111-50** Le 16 mai 2011, la ligne était encore exploitée en trafic régulier par les ZSSK. La 411.902 assurant le train 3408 Trenčianska Tepla - Trenčianska Teplička Spät va bientôt arriver à son terminus. Marc RIGUELLE.

**PHOTO 111-51 ↓ - PHOTO 111-52 →** Le 13 mars 2012, les 411.903 et 902 assurent un service touristique. Ci-contre, elles passent à Trenčianska Teplička Zastávka. Ci-dessous, elles viennent de quitter la gare de Trenčianska Tepla. Marc RIGUELLE.



## France

### Arrivées des BB 7600

Pour éliminer une partie des automotrices inox 1,5 kV (Z5300), quatorze locomotives électriques de la série 7200 seront transférées de l'activité Fret vers l'activité *Transilien* (RER) et renumérotées dans la série 7600. Elles seront équipées aux ateliers d'Oullins de câblots de réversibilité, de l'équipement pour la circulation avec un seul agent et du système d'information voyageurs embarqué. Leur vitesse maximale sera ramenée à 140 km/h et elles revêtiront la livrée *Transilien* bleu nuit avec macarons de différentes couleurs. Les 7600 seront utilisées avec les rames à deux niveaux VB2N libérées par les Z50000 sur la banlieue Nord et une première composition, remorquée par la 7601 (ex-7312) est entrée en service en mai 2012 sur la ligne *Transilien N* Paris-Montparnasse - Rambouillet, dans le roulement des Z5300. Les 14 rames devraient être en service en décembre 2012.

### Mise en service pénible des automotrices "Francilien"

Pour remplacer les dernières séries d'automotrice à caisse en inox des séries Z5300 (1,5 kV) et Z6100 (25 kV 50Hz), la SNCF a commandé en novembre 2006 à la firme *Bombardier* 172 automotrices série Z50000 (117 rames de 8 voitures et 55 rames de 7 voitures), pour un montant de 1,850 milliard d'euros, avec une option pour 200 trains supplémentaires.

Construites sous la forme de rames articulées équipées d'une motorisation asynchrone répartie sur 5 bogies, elles disposent de 2950 kW et peuvent circuler à 140 km/h. Une rame longue peut transporter 905 voyageurs (dont 503 assis), les rames courtes 754 (dont 407 assis). Equipées pour circuler sous 1500V ou 25 kV 50Hz, elles seront réparties entre Paris-Nord (82 rames), Paris-Est (20 rames) et Paris-St-Lazare (les 55 rames courtes). Elles sont assemblées dans l'usine de Crespin, près de Valenciennes.

Introduites sur le réseau de Paris-Nord le 14 décembre 2009, elles furent victimes de nombreux



**PHOTO 111-53** La 7601 (ex. BB 7312) mise en service le 15 janvier 1981 à Villeneuve) en tête d'un train Paris-Montparnasse - Rambouillet. Philippe DE GIETER.



**PHOTO 111-54** Le 26 juillet arrivée à Persan-Beaumont d'un train à destination de Paris Gare du Nord. La première automotrice est la Z50046/50045. Philippe DE GIETER.

problèmes techniques, en particulier au niveau des marchepieds mobiles et de la circulation en unité multiple, et un an plus tard, seules douze rames étaient livrées et avaient remplacé les automotrices bitension à deux niveaux de la série Z20500 sur la relation Paris - Luzarches (ligne H). En juillet 2012, après plusieurs périodes de suspension des livraisons causées par le manque de fiabilité, 52 rames sont en service, toutes sur les relations de la ligne H

(Paris-Nord - Luzarches / Persan-Beaumont / Pontoise).

Grâce au retard dans la livraison des Z50000, les automotrices à caisse en inox de la série Z6100, qui auraient dû être les premières victimes de l'arrivée des *Franciliens*, sont encore bien présentes en 2012 et on peut encore les rencontrer fréquemment sur les lignes H et K du *Transilien*. Les dernières Z50000 seront livrées en avril 2015.

## Tchéquie - Slovaquie

### RegioJet actif en Slovaquie

Depuis mars 2012, *RegioJet*, une filiale de l'agence de voyage *Student Agency*, est actif en Slovaquie.

*RegioJet* avait débuté ses activités en Tchéquie en septembre 2011 (voir *EN LIGNES 106* page 38).

En 2011, le ministère slovaque du transport avait accordé à *RegioJet* une concession pour une relation Bratislava - Dunajská Streda - Komárno (95 km), valable de mars à décembre 2012.

Le service est assuré par une série de 9 autorails triples du type *Talent* de *Bombardier*, loués chez *Alpha Trains*. Jusqu'en décembre 2011, ces autorails étaient utilisés par le PEG (Prignitzer Eisenbahn) sur la relation Dortmund - Enschede. Ces rames ont reçu la livrée jaune de *RegioJet*.

Après quelques semaines de "découverte" pour le public en février, le service régulier a démarré le 4 mars 2012. Le service de base comprend un train omnibus par heure entre Bratislava et Dunajská Streda. Toutes les deux heures, le train est prolongé jusqu'à Komárno (et retour). De plus, on note quelques trains



**PHOTO 111-55** Le 23 mai 2012, arrivée à Bratislava Hlavná Stanica, d'un train *RegioJet* en provenance de Dunajská Streda, assuré par l'autorail Talent 643 371 (95 80 0643 371-7 RJ - SK). William BOECKX.

directs Bratislava - Dunajská Streda et des parcours supplémentaires aux heures de pointe.

*RegioJet* propose aux voyageurs des

journaux, une connexion Internet gratuite et un automate distribuant des boissons chaudes et fraîches. Après quelques mois de service, le succès est au rendez-vous.

### San Marino : réouverture du chemin de fer de San Marino

Le 21 juillet 2012, après 68 années sans circulation, le chemin de fer de San Marino, une petite république enclavée en Italie à proximité de Rimini, a été officiellement remis en service. C'est l'automotrice AB03, construite en 1932 par *Carninatti & Toselli* à Milano, avec équipement électrique livré par *Tecnomasio Italiano Brown Boveri* (TIBB), qui assura le train inaugural. Cette automotrice et la AB01, datant de l'origine de la ligne, étaient restées cachées depuis la guerre dans le tunnel de Montale, d'où elles ont été sorties en juin 2011 ! L'association "Associazione Treno Bianco Azzurro" assurera des services touristiques sur la section de ligne remise en état et électrifiée en 480V dès que les certifications nécessaires auront été obtenues.

Infos :

[www.trenobiancoazzurro.org](http://www.trenobiancoazzurro.org)

[www.visitsanmarino.com](http://www.visitsanmarino.com)

Ron SMITH.



Le 21 juillet 2012, cérémonie d'inauguration de la réouverture du chemin de fer de San Marino. En médaillon, les armoiries de San Marino portées par l'automotrice. Ron SMITH.

## Russie

### Les Velaro des RZD

Au début de l'année, les Chemins de fer russes (RZD) ont commandé à *Siemens* 10 rames *Velaro-RUS* supplémentaires qui seront livrées à partir de janvier 2014. Dérivées de l'ICE3 de la DB, le *Velaro RUS*, d'une capacité de 604 places, peut circuler à 250 km/h.

Connues en Russie sous l'appellation *Sapsan* (faucon pèlerin) et classées dans les séries EVS1 (rames 3000 V) et EVS2 (rames bitension 3000 V / 25 kV 50 Hz), huit de ces rames de 10 voitures sont déjà en service depuis décembre 2009 entre Moskwa et Sankt-Peterbourg (7 allers-retours, 3h45) et entre Moskwa et Nizhni-Novgorod (2 allers-retours, 3h55).



PHOTO9 111-56 Le 8 juillet, passage en gare de Povarovo du train *Sapsan* 162 Moskva (Leningradskii) - Sankt-Peterbourg (Moscovskii), assuré par la rame EVS1-08. Philippe DE GIETER.



## Biélorussie

### Des PRIMA chinoises

Le 16 mai 2012, l'usine chinoise CNR de Datong a livré les deux premières locomotives électriques doubles BKG-1 (БКГ1) aux Chemins de fer biélorusses. Ces locomotives Bo'Bo' + Bo'Bo' à traction asynchrone, développent 9600 kW et peuvent circuler à 120 km/h sous 25 kV 50 Hz. Elles sont destinées aux trains de marchandises et sont similaires aux HXD2 livrées aux Chemins de fer chinois depuis 2007 (voir *EN LIGNES* 99, page 43). Leur design est basé sur le concept de la *Prima* de *Alstom*, firme avec laquelle un accord de coopération a été signé en 2004. Les 12 locomotives commandées en avril 2010 seront livrées en 2012.

La *PRIMA* russe БКГ1-002, en tête d'un parcours d'essai. Minsk, 28 juin 2012. Sergey BADENKIN.

## Italie

### Succès pour Stadler en Italie

Le succès des *Flirt* (761 exemplaires vendus dans 11 pays, voir *EL* 88) et *GTW* (562 rames, 6 pays, voir *EL* 90) est tel qu'il est devenu impossible de mentionner toutes les commandes reçues par la firme suisse *Stadler*.

Le 6 juillet, au dépôt *Trenord* (ex-FNM) à Milano Fiorenza, *Stadler* a présenté ses trains les plus récents destinés aux réseaux privés italiens : le *GTW Diesel* ATR125 002 pour *Trenord*, les automotrices *Flirt* ETR 350 001 pour le *Ferrovie Emilia Romagna* (FER) et ETR 360 001 pour *Sistemi Territoriali Veneto* (ST).

Pour les trains destinés au marché italien, *Stadler* travaille en collaboration avec *Ansaldo Breda* à Pistoia qui produit les caisses des voitures intermédiaires et réalise l'assemblage final et les essais.



Dépôt *Trenord* de Milano Fiorenza, le 6 juillet 2012. Alessandro ALBE.

## Luxembourg

### ■ L'agonie des 1800 CFL

Après 48 années de bons et loyaux services, les dernières locomotives Diesel de la série 1800 des CFL sont arrivées en fin de vie.

Le 23 juin, le GAR a organisé un train d'adieu, remorqué par les 1815 et 1818. Au départ de Luxembourg, la journée débuta par un parcours vers Troisvierges. Après retour à Luxembourg, le train effectua encore un aller-retour jusqu'à Wasserbillig.

Les 1800 ne sont pas pour autant retirées du service, puisque les 1815, 1817 et 1818 assurent encore des parcours locaux. Lorsque sa réforme sera effective, la 1818 rejoindra les *Monuments et Sites* luxembourgeois.

D'autres machines entameront une nouvelle carrière à l'étranger. Ainsi, les 1801 et 1806 ont été acquises par la société allemande *Power Rail* à Magdeburg. La 1806 subira une révision chez *Baumaschinenteknik International* à Haldensleben, tandis que la 1801 servira de magasin de pièces. Ces deux locomotives ont quitté Luxembourg le 2 juin 2012.



↑ Le 3 juin 2012, passage près de Kobern-Gondorf, non loin de Koblenz, de la MY1151 ex. DSB appartenant à Altmark-Rail, transférant les 1801 et 1806 vers Aschersleben. Ulf HAGER.

La 1815 a quant à elle été vendue au mois de juin au *Ascherslebener Verkehrsgesellschaft* (AVG), malgré qu'elle circule actuellement encore momentanément pour les CFL.

Six autres locomotives devraient rejoindre le Danemark où elles subiront une révision avant d'être remises en activité.

Le samedi 29 septembre, le NOHAB-GM-Gruppe Deutschland e.V., Power-Rail GmbH et le Ascherslebener Verkehrsgesellschaft mbH organise un grand voyage avec la 1806 (ex. CFL) de Power-Rail et la V90 002 de l'AVG.  
INFO : [www.nohab-gm.de](http://www.nohab-gm.de)

Passage du train d'adieu à Michelau, lors de son retour de Troisvierges vers Luxembourg. Les quatre voitures Wegmann historiques sont encadrées par les 1815 et 1818. Maarten SCHOUBBEN.



**Il y a 20 ans ...**

**PHOTO 111-58** En 1982, la 6215 fut transformée à l'Atelier Central de Salzinnes avec un équipement pour le chauffage électrique des trains de voyageurs. Elle sortit de l'atelier le 21 octobre 1982, revêtu d'une splendide robe bleue. Cette machine restera malheureusement un exemplaire unique. Le 25 février 1993, elle est ressortie de Salzinnes, remise au type et repeinte en jaune. Son équipement de chauffage électrique fut remonté sur la 5531. Aujourd'hui, la 6215 circule toujours pour Infrabel. Ce document la montre sortant de l'enceinte de l'atelier de Salzinnes pour rejoindre la gare de Ronet et assurer un train d'essai vers Jemelle, le 21 octobre 1982. Photo Pierre HERBIET.

**PHOTO 111-59** En 1992, une superbe rame Diesel TEE historique de la série VT601 de la DB a effectué plusieurs parcours jusqu'à Brugge et Oostende pour le compte d'une agence touristique. Le 2 octobre, la rame vient de quitter Bruxelles-Midi et s'élançait sur la ligne 50A en direction de Brugge. Christian DOSOGNE, collection PFT.

**Il y a 30 ans ...**



*il y a 20 ans...*



**PHOTO 111-60** En 1992, la 6036 a été vendue à la société italienne de travaux de voie Sergio Valditerra Lavori Ferroviari SpA à Novi Ligure. Avant son départ pour l'Italie, la machine fut remise en ordre de marche et effectua le 1er octobre 1992 un parcours d'essai entre Ronet et Bertrix en tête du train de minerai 48911. La voici à la sortie du tunnel de Houyet, accompagnée par les 5310 et 5507. Cette locomotive a été détruite lors d'une collision avec l'INT 361 Nice - Venezia à Bordighera, le 30 avril 2001. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 111-61** Le 17 octobre 1987, les autorails ES207 et ES403 du district Sud-Ouest travaillent à l'entretien de la caténaire à Nimy-Maisières, sur la ligne 96 entre Mons et Jurbise. L'ES207 (Mons) venait de ressortir de révision, habillé d'une nouvelle décoration bordeaux. Il fut le premier autorail de sa série à porter cette robe; il s'agissait de l'ex. 4325 radié à Kortrijk le 1er mars 1985 et cédé au service ES du district Sud-Ouest à Tournai.

Christian DOSOGNE, collection PFT.

*il y a 25 ans...*



# Nées en Belgique



↑ La machine n°4, généreusement chargée en bois, photographiée vers 1970. Daniel LACROIX.



→ Photo de la 3265, future n° 1, extraite du catalogue La Meuse de 1934. Collection PFT.

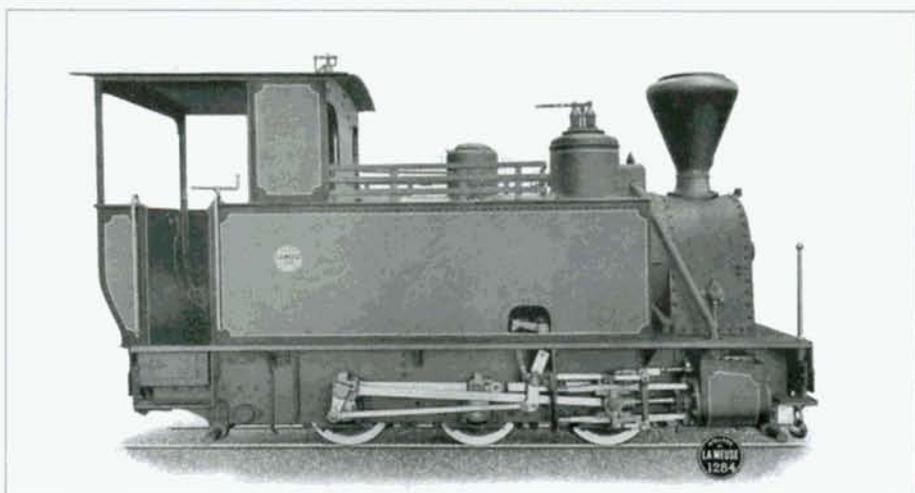
## CONGO : Ct n° 14-15-16 Sucrière de Moerbeke

En 1928, *La Meuse* a livré six petites locomotives-tenders à trois essieux à voie de 600 mm à la *Compagnie Sucrière Congolaise*, appartenant à la sucrière de Moerbeke, près de Kinshasa. Elles portaient les numéros suivant :

- n°1 La Meuse 3265/1927
- n°2 La Meuse 3266/1928
- n°3 La Meuse 3267/1928
- n°4 La Meuse 3268/1928
- n°5 La Meuse 3269/1928
- n°6 La Meuse 3270/1928

La même année, deux autres locomotives identiques furent livrées à la *Compagnie Sucrière*, elles portaient les numéros de construction *La Meuse* 3274 et 3275.

Leur poids en service s'élevait à 14 t. Elles avaient des roues de 0,650 m de diamètre et un empattement de 1,920 m. L'effort au crochet atteignait 2,620 t.



## ILE DE JERSEY Ct La Meuse

A Trinity, sur l'île de Jersey, se trouve le *Pallot Steam Motor & General Museum*. On peut y découvrir une locomotive-tender à trois essieux construite par *La Meuse* en 1931. Nous ignorons le numéro de construction et son origine. Il pourrait s'agir d'une machine provenant de la *Compagnie des Mines d'Anzin*. Elle est arrivée au musée en 1987.

La machine *La Meuse* dans le musée de Trinity, le 5 août 2009.  
Armand BEERLANDT.





## Les plus beaux sites de Belgique

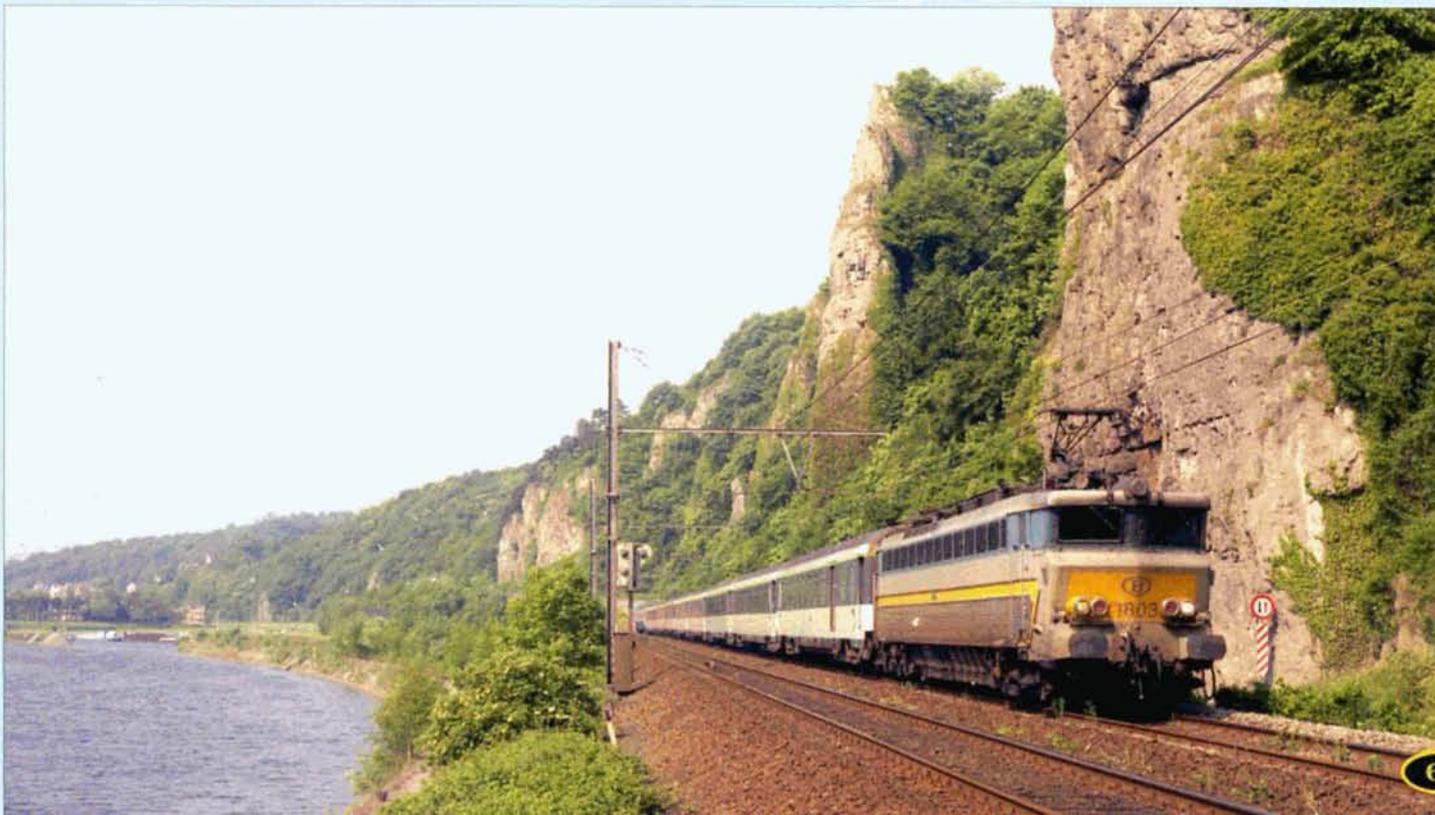
**MARCHE-LES-DAMES**

125

Le site de Marche-les-Dames est certainement le plus spectaculaire de la ligne 125 Liège - Namur. Ici, les falaises de 80 m de hauteur surplombent la rive gauche de la Meuse. Ces rochers de calcaire constituent, après ceux de Freyr, le plus grand massif de Belgique, avec 23 rochers s'étendant sur 2,32 km. Ils font partie du patrimoine majeur de Wallonie. C'est ici que le Roi Albert 1er trouva la mort le 17 février 1934, après une chute lors d'une escalade. Ce rocher se trouve juste derrière l'automotrice sur la photo du haut.

↑ **PHOTO 111-62** Le 20 août 2011, passage de l'automotrice 481 assurant l'IC-D 910 Lille - Liège, photo prise de la rive droite de la Meuse. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 111-63** Le 22 mai 1989, passage devant les falaises de Marche-les-Dames de l'EC 45 Paris-Nord - Köln Hbf. Bien que cette photo date de plus de 20 ans, le site est resté inchangé. Il est accessible depuis le chemin de halage de la Meuse. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Le pont de Kaaskerke, sur le " Vlavaart "

L'étincelle qui provoqua la première Guerre Mondiale, le 28 juin 1914, est l'assassinat de l'héritier du trône austro-hongrois, l'Archiduc Franz-Ferdinand, et de sa femme, par un terroriste Serbe. Les exigences de vengeance de l'Autriche-Hongrie, fortement encouragée par l'Allemagne, à l'encontre du Royaume de Serbie, menèrent l'activation d'une série d'alliances qui obligèrent plusieurs puissances européennes à s'engager sur la voie de la guerre. Plusieurs de ces nations étaient à la tête d'empires s'étendant sur plusieurs continents, ce qui explique la portée mondiale du conflit.

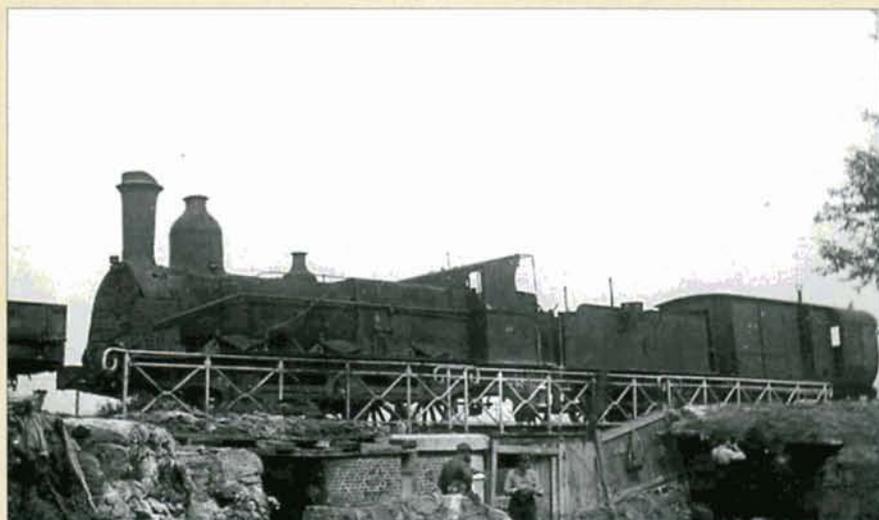
La Russie menaçant de venir en aide à son alliée la Serbie, l'Allemagne lui déclare la guerre le 1er août 1914. Ce bel exemple est suivi d'une cascade de déclarations de guerre entre différents pays d'Europe. Le 2 août, elle envahit le Grand Duché du Luxembourg et pose un ultimatum à la Belgique en vue d'utiliser son territoire pour attaquer la France, ce qu'évidemment notre pays refuse.

Le 3 août, l'Allemagne déclare la guerre à la France et à la Belgique, et pénètre en Belgique. Notre pays appelle les Français et les Anglais à l'aide.

Entre le 4 août et le 16 octobre, les Allemands repoussent les armées belges et alliées jusqu'à l'Yser, au cours de combats parfois victorieux, parfois perdants, pour les armées adverses.

En même temps, la France est attaquée et le front s'étend finalement de la côte belge à la frontière suisse. Les combats continuent du 18 au 29 octobre. Les Allemands tentent de prendre l'axe Diksmuide - Nieuwpoort mais sont à chaque fois repoussés. L'armée belge est la plus fortement touchée par ces attaques répétées et les munitions viennent à manquer. Le 26 octobre, les armées alliées se réfugient derrière les lignes de chemin de fer 73 et 74. Pour sauver la situation, la décision d'inonder le polder est prise. Mais il fallait d'abord colmater la ligne pour la rendre étanche pour empêcher que les Alliés ne se retrouvent également les pieds dans l'eau. La nuit du 29 au 30 octobre, les écluses sont ouvertes à Nieuwpoort, laissant entrer l'eau de mer à marée haute. Cela arrête net les Allemands qui ne feront pas un pas de plus en avant. C'est le commencement de la guerre stationnaire des tranchées, qui durera jusqu'en 1918. Les allemands tenteront encore une percée pour conquérir la partie encore libre de la Belgique, mais cette dernière tentative échouera surtout grâce à l'apport de l'armée américaine. Diksmuide, le point de la plus haute importance pour l'évacuation du matériel ferroviaire belge vers la France, doit être défendu à tout prix. Le contre-amiral Pierre Alexis Ronarc'h, qui commande les Fusiliers marins, un

→ *L'énorme trou causé par l'explosion du pont sur le "Vlaavaart" (aujourd'hui Vlavaart), à Caeskerke, dut être colmaté rapidement afin d'éviter qu'à marée haute l'eau de mer ne vienne également noyer les installations des armées alliées.* Photo Copyright Michel de BREMAECKER, collection CEGES 144969.



*En 1915, l'ex. locomotive 122 du Flandre Occidentale (F.O.), reprise par l'Etat Belge, qui ne la renumérotait pas, et un fourgon "ballon", sur le pont de Caeskerke (aujourd'hui Kaaskerke). Auteur inconnu.*



*Juste après la guerre, les débris de la locomotive 122 du F.O. A l'arrière-plan, l'on remarquera les wagons évidés probablement français car, d'après un texte, il s'agirait d'un train "blindé" français qui se serait trouvé en gare de Diksmuide. Ce train semble avoir été commandé par Pierre-Jean Ronarc'h, neveu du contre-Amiral du même nom. Tout le matériel est de toute façon destiné à la ferraille.*



régiment récemment formé, a pour mission de tenir la place au moins quatre jours. En fait, c'est 25 jours que ces 6000 jeunes militaires tiendront la ville, continuellement pilonnée par l'artillerie allemande, attaqueront l'ennemi et le mettront en déroute, au prix de lourdes pertes (environ la moitié de leurs effectifs). Dans la gare, un train dit "blindé", en fait un train de wagons évidés et plats chargés d'obusiers de 220 mm de l'armée française, doit être évacué vers la France. Il n'arrivera que jusqu'à *Caeskerke*, un village tout à côté de *Diksmuide*, la voie étant coupée plus loin. Les armées alliées décident de se retirer derrière la ligne de chemin de fer *Diksmuide - Nieuwpoort*. Le contre-Amiral Ronarc'h prend son Quartier Général dans la gare (en fait un bâtiment de halte), qui reçoit rapidement un obus allemand de 210 mm; le bâtiment est à moitié démoli.

En tête du train, la locomotive du F.O. (Flandre Occidentale) n°122, reprise par l'Etat Belge, mais jamais renumérotée malgré qu'elle était identique au Type 28 de l'Etat Belge, et un fourgon "ballon", du modèle le plus récent à l'époque, se trouvent en plein sur le pont et servent immédiatement de cible aux tirs des mitrailleuses, canons et obusiers allemands de tous calibres. L'ennemi n'arrivera pas à détruire les engins pendant près de trois ans, et ce n'est que vers la fin de 1917 qu'une explosion formidable détruisit la machine et le fourgon, déjà troués de part en part et ayant perdu des pièces (remarquez sur la photo du haut page de gauche, que la locomotive avait déjà perdu sa sablière en 1915). L'explosion a dû être tellement terrible que la guerre fut arrêtée pour quelques instants dans ce coin. La locomotive se trouvait les six roues en l'air dans le lit du "Vlaavaart", ce qui empêchait heureusement l'inondation de la plaine de l'Yser de se répandre rapidement derrière les lignes alliées. A la place du pont, il y avait une brèche de 24 à 28 m de large.

Le militaire belge chargé de relever les dégâts était visible depuis les positions allemandes. Heureusement pour lui, personne ne tira. Dans le ciel, un avion allemand tournoyait, probablement pour voir ce qui avait bien pu provoquer une telle explosion. Au moment de l'explosion, deux militaires belges chargés d'inspecter les charges que l'on avait placées sous le pont afin de le détruire en cas d'avance de l'ennemi, se trouvaient sous celui-ci. A part un morceau de tissu kaki, l'on ne trouva rien des deux corps. Une carte postale explique que c'est la foudre qui, en tombant sur le pont, mit le feu aux charges et fit exploser le pont. Hélas, trop souvent, les cartes postales racontent n'importe quoi après coup. Nous parlerons encore de ce fourgon "ballon", équipé du frein "Bricogne" dans un article en préparation.

Dans un autre article, nous parlerons de manière plus détaillée des gares de l'ex-ligne 74 et de la transformation de la ligne en piste pour vélo "Frontzate" (RAVel).

**Charles OCSINBERG.**

→ L'automotrice 541, partie de *Diksmuide* pour *Adinkerke*, arrive à toute vitesse sur le pont sur le "Vlavaart" à *Kaaskerke*. La photo a été prise le 13 juillet 2012. *André GYSEL.*



La ligne 73, sur laquelle se trouve ce pont, a été ouverte par la "Cie de Furnes à Lichtervelde" le 18 mai 1858, et fut reprise par l'E.B. le 1<sup>er</sup> juin 1878. La ligne 74, sur laquelle se trouvent les sept autres ponts, sur lesquels on passait lorsqu'on allait de *Diksmuide* vers *Nieuwpoort-Bains*, fut ouverte le 10 février 1868 (*Nieuwpoort-Ville*) et le 15 août 1869 (*Nieuwpoort-Bains*) par la "S.A. des Chemins de Fer de l'Ouest de la Belgique", et reprise par l'E.B. le 1<sup>er</sup> mai 1879. Ces deux lignes formèrent la ligne de front des Armées Alliées, en 1914-18. Tous les ponts, construits entre 1866 et 1869, durent être reconstruits au début des années '20. La ligne 74 fut fermée au trafic voyageurs le 18 mai 1952. Elle resta encore en utilisation jusqu'en 1974, pour le trafic marchandise, surtout pour le transport de poisson à partir de la minque de *Nieuwpoort-Dock*. La ligne a été fermée la même année et démontée en 1977. Au début de 1983 la Province de Flandre Occidentale loua les assises abandonnées des deux lignes afin d'ouvrir un RAVel. Le nom "Frontzate" lui fut donné du fait qu'en plusieurs endroits il passe tout près de vestiges du front des Alliés. Nous reparlerons du RAVel et des sociétés ayant participé à l'ouverture de ces lignes dans un autre article. Sur la photo nous voyons le pont des années '20, sur le "Vlavaart" (nouvelle orthographe), avec cachée par les arbres, la "Tour de l'Yser". Photo Ch. Ocsinberg, documentations Maurice Hennequin, André Gysel et Province de Flandre Occidentale.



La ligne 73 fut déplacée afin de pouvoir supprimer les anciens passages à niveau. Pour ce faire, un nouveau pont dut être construit à +/- 400 m de l'ancien, toujours sur le "Vlavaart", qui est en fait un ruisseau de drainage. Photo Infrabel / SNCB, 1996.





65 018