

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 94 - DECEMBRE 2009 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Editorial

Voici déjà le dernier numéro de 2009; tout au long de cette année, nous avons essayé de vous informer au mieux de l'actualité ferroviaire belge et étrangère. Vous aurez certainement remarqué que les pages du PFT-Boutique ont été déplacées dans l'encart central, afin de vous faire bénéficier de deux pages d'actualité supplémentaires. De nombreux articles de fond vous ont fait découvrir des facettes inconnues de nos chemins de fer et vous avez pu prendre connaissance des nombreuses activités proposées par le PFT. Vous êtes d'ailleurs très nombreux à vous être déplacés soit à Saint-Ghislain, soit sur la ligne du Bocq, soit à nos excursions. Ce travail est dû à la persévérance des nombreux bénévoles qui ont choisi le rail comme passion. Et vous, lecteurs, vous les soutenez en lisant la revue, ce dont ils vous remercient. Et en 2010 ? Nous essaierons de vous proposer encore autant d'actualité dans une revue toujours de qualité. En attendant le premier numéro de la nouvelle année, toute l'équipe d'animateurs du PFT vous souhaite, ainsi qu'à vos proches, une excellente année 2010 !

VOTRE ABONNEMENT EN LIGNES - OP DE BAAN

Voici déjà le dernier *EN LIGNES* de l'année; le moment est donc venu de vous réabonner... Le prix de l'abonnement est fixé à € 37 pour un envoi en Belgique, et à € 43 pour une expédition vers l'étranger. Nous insistons sur le fait que seuls les abonnements procurent une rentrée financière intéressante, les canaux de distribution ponctionnant une bonne part du prix de vente. Nous ne pouvons donc que vous conseiller la formule de l'abonnement... Une fois encore, nous rappelons que les bénéfices provenant de la vente des revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont intégralement utilisés à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche sur le réseau de matériel ferroviaire belge ainsi que sa présentation au Musée du Rail de Saint-Ghislain, et la réactivation de la ligne 128. Le PFT tient ici à remercier toutes les personnes qui ont collaboré de près ou de loin à la rédaction des numéros de *EN LIGNES* pour l'année écoulée, et cela d'autant plus que cette participation se fait - nous ne le répéterons jamais assez - entièrement bénévolement.

Pour des raisons comptables, nous vous demandons seulement d'effectuer le paiement avant le 31 décembre 2009. Vous recevrez votre carte d'abonnement avec le premier numéro de 2010; cette carte vous donne droit à une remise de 10% sur l'ensemble des produits proposés lors de l'ouverture de notre shop à Saint-Ghislain et à Spontin. Si votre paiement est reçu après le 1er janvier 2010, vous ne recevrez pas de carte et perdrez donc ainsi cet avantage non négligeable.

Pour poursuivre ou renouveler votre abonnement, la procédure est simple : si vous habitez en Belgique, il suffit de verser la somme de € 37 sur le compte 001-1201789-35 du PFT Mons.

Si habitez en France, vous pouvez verser la somme de € 43 sur le compte 1374917V026 du PFT (Lille)

Si vous habitez dans un autre pays européen, vous pouvez verser la somme de € 43 sur le compte IBAN BE57 0011 2017 8935; le code BIC est GEBABEBB. Enfin, si vous résidez sur un autre continent, merci de prendre contact avec nous.

Dans tous les cas, vous mentionnez en communication « abonnement 2010 ».

Remarque importante pour les cheminots du Groupe SNCB en activité : si l'envoi est assuré par le factage interne, le prix de l'abonnement est de € 28; si l'envoi postal est souhaité, le prix est de € 33. Le renouvellement se fait par virement de la somme correspondante sur le compte 001-1201789-35 du PFT avec, en communication, votre numéro de membre actuel ou, si elle a été modifiée, votre nouvelle adresse administrative.

Petites annonces

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

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

A VENDRE : circuit Märklin complet pour réaliser le plan 11 (225 x 150). Rails M, aiguillages, traversées-jonctions, piliers de pont, 3 transformateurs, signaux, pupitres de commande, câbles, quatre locomotives (2 locos de manoeuvres 3065 et 3078; 1 "gros nez" 3066, 1 petite loco vapeur 030T). Prix souhaité : € 200. Renseignements : E. SOMERS. ☎ +32.(0)67/33.54.14.

PFT-agenda

- **5 décembre :** bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au musée du rail de Saint-Ghislain, de 10h00 à 17h00, entrée gratuite.

- **26 juin et 15 août :** deux dates à ne pas manquer et à déjà retenir dans vos agendas !

A VENDRE : loco électrique Märklin série 103 référence 3357. Etat impeccable. Prix : € 80. Contact : Petithan Michel Rte de Xhoris, 52 B-4180 HAMOIR. ☎ +32.(0)86/38.90.82.

RECHERCHE : bloc-système Fleischmann réf. 6957 et/ou unité complémentaire réf. 6958 (bon état). VIVIER Claude, rue du Cimetière, 14 B-7370 DOUR. ☎ +32.(0)65/65.03.02.

Rectification

EN LIGNES 92 page 24, à la fin de la 3e colonne il y a : 5408 (01-05-1985), il faut : 5408 (01-05-1986)

EN LIGNES 93 : page 21, photo du bas, la RF 102 est l'ex. **7394** et non 7380.

- page 22, la photo du bas montre les 2244 et **2225** (et non 2233).

- page 44, dans le tableau des G2000-2BB, pour la 5001524 il y a : DB (1) G2000-2, il faut G2000-**27**; pour la 5001525 il y a DB (1), il faut DB (1) **G2000-28**.



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Dr. Guenther BARTHS, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, Thierry COCHIN, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Bernard DE VEUSTER, Philippe DIEU, Jean-Claude-Michel HANSENS, H.G. HESSELINK, Philippe HOM-BROECKX, Paul JACOBS, Olivier JOASIN, Laurent JOSEPH, Fernand MAES, Marc NISSET, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Paul PASTIELS, Guy PICHON, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Ghislain SMOUT, la SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Johan VAN DER EYCKEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Ralph VAN MEER, Tim VAN ROOY

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2010

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2010" . L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 94-01 A partir du 13 décembre, les 11 seront réutilisées pour la remorque de trains P. Le 1er octobre, le P8902 était déjà remorqué par la 1184. Philippe GOUSSET.

sommaire



14

Le voyage des 5167 et 5174



30

Le pont de Duffel



38

La 5172 en service à Obourg



56

La métamorphose d'Antwerpen-Dam

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

- 6 statistiques
- 6 locomotives
- 14 le voyage des 5167 et 5174
- 18 voitures - wagons
- 23 les travaux RER
- 26 divers
- 30 le pont de Duffel
- 36 radiations
- 38 sociétés privées

46 Images de Roumanie

50 Actualité étrangère

- 50 Royaume-Uni
- 51 Suisse
- 52 telex - France
- 53 Suède - telex
- 54 Kazakhstan - telex

55 Hier - aujourd'hui

56 Antwerpen-Dam

62 Il y a ...

64 Wagon 3001-3499

67 Nées en Belgique

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 94-02 Une rame de voitures 110/16 a été incorporée dans le roulement des Benelux. Le 14 octobre, passage de l'IC 9232 à Zevenbergen. Serge MARTIN.

PHOTO 94-03 Le 16 septembre, la 5172 transfère la première rame vers la cimenterie d'Obourg pour effectuer des essais de chargement. Christian AUQUIERE.





ACTIVITÉS

L'année 2009 s'achève en demi-teinte, puisque le voyage d'adieu aux locomotives série 16 a dû être supprimé faute de participants en suffisance. Depuis la division de la SNCB en trois entités, nos trains spéciaux sont considérés comme trains commerciaux, et relèvent de la compétence de la nouvelle SNCB, qui tient à prendre au passage son bénéfice... Les prix pratiqués sont inversement proportionnels à l'âge du matériel mis en ligne... Pour vous donner une idée, la mise en route de ce train d'adieu nécessitait, pour rentrer dans nos frais, 215 participants payant chacun 44 euros... Et sans aucun bénéfice pour le PFT !

Au rayon des bonnes nouvelles, jamais aucune année n'a été aussi fructueuse en publications. Outre les six numéros de *EN LIGNES*, ce sont cinq livres qui sont sortis de presse en 2009 ! Et ils sont toujours tous de stock ! N'hésitez



La 2201 a été présentée pour la première fois au public lors des Journées du Patrimoine au Musée du Rail à Saint-Ghislain les 12 et 13 septembre. Parmi le matériel présenté par la SNCB figuraient deux voitures à deux niveaux du type M5, dont une modernisée. PFT / Christian AUCQUIERE.

pas à les acquérir, vous soutiendrez par la même occasion les buts du PFT qui sont l'acquisition, la préservation et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire belge.

Grâce à vous, à vos achats, nous avons, en 2009, pu acquérir une locomotive série 22, restaurer la 5183, une voiture M1 et l'autorail 4602. D'autres acquisi-

tions sont déjà prévues pour 2010, année où l'on célébrera les 175 ans de rail en Belgique. Avec le PFT bien entendu !

Vous désirez participer bénévolement à nos activités ? Contactez les responsables repris en page 3.

PHOTO 94-04 Lors de la "Journée de l'amateur" sur la ligne 128, notre P8 remorqua un train de marchandises, ici photographié à la sortie du tunnel de Purnode, un des endroits les plus spectaculaires de la ligne du Bocq. PFT / Serge MARTIN, 5 septembre 2009.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

Le premier signal mécanique fait son apparition sur la ligne 128!

Dans le cadre des travaux de développement de la ligne du Bocq en ligne muséographique, le PFT ne pouvait passer à côté de l'idée d'implanter des signaux mécaniques.

Avec l'expérience acquise depuis 17 ans sur la ligne Ciney-Yvoir, les bénévoles du PFT ont pu schématiser les manœuvres les plus courantes en gare de Spontin (croisements, garage, triage) et de là, établir un schéma de signalisation.

Commandée depuis un bâti de type "Siemens" à 14 leviers, l'installation de signalisation de la gare de Spontin comprendra un signal d'entrée et un signal de sortie pour chaque direction. Les signaux d'entrée permettront de faire circuler un mouvement en "manœuvre" ("petit mouvement" actuel) ou en "train" ("grand mouvement" actuel) et seront de ce fait équipés d'une palette rouge et d'une autre violette. Les signaux de sortie permettront de bloquer les manœuvres et d'autoriser le passage des mouvements "trains" si la section suivante est libre.

Deux signaux d'arrêt simplifiés surélevés protégeront la sortie de la voie de garage de part et d'autre.

Le signal de sortie côté Ciney est commun à la voie principale et la voie de garage. C'est ce signal qui a été implanté ce 4 septembre 2009.

Acquis par le PFT lors de la simplification de la signalisation en gare de Quenast (L115) et après un stockage de près de 15 ans dans les broussailles bordant cette gare, le signal datant de 1936 a été transporté vers Spontin par camion spécial en une seule pièce. Sa hauteur atteint les 12 mètres !

Bien que la structure du mât doive encore être décapée et peinte, le bas du signal avait été traité préalablement. Le socle de fondation n'ayant pu être sauvé lors du démontage, une nouvelle structure en acier soudée réalisée avec des profilés L avait été commandée chez un ferronnier de la région de Ciney et enfouie dans 6 mètres-cubes de béton à Spontin.

Les prochains signaux devraient faire leur apparition dans le courant de cet hiver.

Parallèlement, le PFT a déjà obtenu les autorisations nécessaires



PHOTO 94-05 La 64.169 passe sous le premier signal mécanique placé sur la ligne 128. Spontin, 6 septembre 2009. PFT / Christian AUQUIERE.

pour implanter la signalisation mécanique en gare de Dorinne-Durnal.

Le développement exponentiel des activités du Chemin de Fer du Bocq nécessitera assez vite un apport supplémentaire de bénévoles. C'est pourquoi nous "recrutons" tout azimut, que ce soit pour les tâches liées à l'exploitation (circulations, vente, accueil), à l'administration ou aux travaux d'infrastructure (entretien de la voie, peinture, maçonnerie, fauchage/élagage, etc.). Laissez-nous un message sur info@cfbocq.be ou au 0477/989.123.

PHOTO 94-06 Il s'agit d'un signal qui auparavant était implanté dans la gare de Quenast. Le 8 avril 1983, un train de ballast remorqué par les 5907 et 5923 attend son départ pour Schaerbeek à côté de ce signal. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



SORTIES DE RÉVISION		ABRÉVIATIONS	
303 : 07-09-09 RI	1188 : 08-05-09 RI	2311 : 19-06-09 LT	ATC : Angel Trains Cargo
410 : 28-08-09 RI	1206 : 25-05-09 RI	2326 : 15-09-09 LT	FAZ : Atelier Central Salzinnes
459 : 26-08-09 RI	1207 : 06-08-09 RI	2343 : 18-08-09 LT	FHS : Hasselt
541 : 08-09-09 RI	1318 : 25-06-09 RI	2360 : 27-08-09 LC	FKR : Merelbeke
544 : 03-09-09 RI	1333 : 02-09-09 RI	2364 : 24-09-09 LC	FM : Atelier Central Mechelen
552 : 11-09-09 RI	1335 : 02-07-09 RI	2376 : 24-06-09 LT	FSD : Oostende
556 : 19-08-09 RI	1348 : 26-10-09 RI	2381 : 17-07-09 LT	FSR : Schaerbeek
565 : -09-09 RI	2025 : 09-07-09 GR	2613 : 15-07-09 GR	GCR : Charleroi-Sud
609 : -10-09 RI	2112 : 08-08-09 GR	2617 : 29-05-09 LT	GR : grande révision
619 : 18-08-09 RI	2114 : 29-05-09 GR	3017 CFL : 16-06-09 RI	LC : révision confort
628 : -10-09 RI	2120 : 23-06-09 GR	3018 CFL : 16-17-09 RI	LT : révision technique
635 : -09-09 RI	2122 : 02-07-09 GR	4130 : 21-08-09 RI	M CR : modernisation City Rail
639 : 24-08-09 RI	2125 : 14-08-09 GR	4133 : 15-10-09 RI	MKM : Stockem
988 : 22-10-09 CR	2127 : 04-09-09 GR	4135 : 20-05-09 RI	NK : Kinkempois
803 : 09-09-09 GR	2133 : 25-09-09 GR	4136 : 24-04-09 RI	RI : révision intermédiaire
844 : -10-09 GR	2134 : 29-10-09 GR	4138 : 17-07-09 RI	
1183 : 24-08-09 RI	2306 : 28-05-09 LT	4140 : 23-09-09 RI	
	2309 : 16-06-09 LC	4141 : 19-06-09 RI	

Locomotives

Benelux

● Comme prévu, les 28 ont bien repris depuis le 7 septembre 2009 la traction de la plupart des *Benelux* entre Bruxelles et Amsterdam.

Au moment de boucler ce numéro, deux locomotives de la série 11 intervenaient encore dans le roulement. La première

assure les IC 9201, 9232, 9237, et 9268, la seconde les IC 9205 (9209 le dimanche), 9236, 9241, 9272.

Il arrive encore de temps en temps de voir une TRAXX rouge de HSA en remplacement d'une 28.

Une autre nouveauté est l'introduction d'une rame composée de 7 voitures SNCB du type I10 et I6 dans le roulement. Cette rame assure les IC suivants du lundi au vendredi (FBM = Bruxelles-

Midi, XNASD = Amsterdam CS) :

- 9201 FBM 06.18 - XNASD 09.06
- 9232 XNASD 10.54 - FBM 13.42
- 9237 FBM 15.18 - XNASD 18.06
- 9268 XNASD 19.54 - FBM 22.42

et les IC suivants le samedi + dimanche :

- 9205 FBM 07.15 - XNASD 10.06
- 9236 XNASD 11.54 - FBM 14.42
- 9241 FBM 16.15 - XNASD 19.06
- 9272 XNASD 20.54 - FBM 23.42

Cette rame circule donc tractée par une locomotive de la série 11.

Depuis le 9 septembre, une rame Benelux est remplacée par des voitures I10 et I6 de la SNCB. Le 8 septembre 2009, passage à Dordrecht Zuid de l'IC 9232 Amsterdam - Bruxelles. Ralph VAN MEER.



série 11

● Depuis le mois de septembre, les conducteurs des dépôts de Schaarbeek, Oudenaarde et Gent-St-Pieters reçoivent un écolage sur les 11. Déjà depuis le 25 septembre, les 11 sont visibles sur certains trains P de leur futur roulement. Des modifications au projet de roulement publié dans notre précédent numéro page 11 ont été apportées. Nous publions ci-après le nouveau roulement, valable du lundi au vendredi :

A901	7968 FZT 07.33 - FBM 08.43 8969 FBM 16.11 - FZT 17.33
A902	7013 FGSP 06.46 - FSR 08.04 RE 8013 FSR 15.46 - LX 16.17 8013 LX 16.26 - FGSP 16.45
A903	7907 FDN 07.12 - FSR 08.30 8907 FSR 17.14 - FZT 18.34
A904	RE7909 FDN 06.45 - LK 07.04 7909 LK 07.34 - FSR 09.10 8902 FSR 16.02 - FDN 17.18
A905	RE 7095 FSR 06.28 - FDR 06.58 7095 FDR 07.46 - LX 08.33 8969 FBM 16.11 - FZT17.33
A906	7905 FDN 06.38 - FSR 07.58 8906 FSR 17.05 - FDN 18.23
A907	7908 FDN 06.09 - FSR 07.25 8904 FSR 16.35 - FDN 17.52

Abréviations : FBM : Bruxelles-Midi, FBN : Bruxelles-Nord, FDN : Oudenaarde, FDR : Dendermonde, FGSP : Gent-Sint-Pieters, FZT : Zottegem, FSR : Schaarbeek, LK : Kortrijk, LX : Bruxelles-Luxembourg, RE : rame à vide,

Les trains 7905/8906 et 7908/8904 sont assurés par des rames réversibles de voitures à double étage du type M5 (locomotives côté Oudenaarde).

Avis aux amateurs de 11 : en fin d'après-midi, il sera possible de voir les 7 locomotives assurant le roulement passer à Denderleeuw !



↑ **PHOTO 94-81** Le 15 octobre, la 1186 a assuré le P8902 Schaarbeek - Oudenaarde. Le train arrive en gare de Denderleeuw. Pierre HERBIET.



Depuis le 9 septembre 2009, les 28 ont pris la relève de la plupart des Benelux qui étaient tractés par les 11 et les TRAXX rouges de HSA. Ci-dessus - **PHOTO 94-96** ↑ le 25 septembre 2009, départ de Dordrecht de l'IC 9233 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Tim VAN ROOY. Ci-dessous - **PHOTO 94-82** ↓ - passage à Sint-Katelijne-Waver de l'IC-B 9224 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi. Pierre HERBIET, 10 octobre 2009.



série 16

● Depuis la fin du mois de septembre, l'apparition d'une ou même de deux 16 est devenue courante, afin de remplacer les 13 qui, suite à une certaine reprise du trafic fret, ont repris leur service à B-Cargo. Avec l'énorme retard de la mise en service des 18, les 16 pourraient bénéficier d'un sursis inespéré jusqu'en 2010. Une troisième 16 (la 1602) pourrait être remise en activité aux côtés des 1604 et 1605.

série 18

● Voici près de 10 mois que la première 18 est arrivée en Belgique. A ce jour, leur mise au point se révèle extrêmement laborieuse, à tel point que la Direction de la SNCB menacerait même de casser le contrat avec Siemens ! Depuis le mois de mai des indemnités de retard sont perçues par la SNCB.

En attendant, environ 25 machines sont sorties de construction et attendent la résolution des problèmes.

série 23

● A partir du 13 décembre, le roulement marchandise des 23 ne comportera plus que 7 journées. De jour, elles n'apparaîtront plus en service régulier que les mardi, vendredi et samedi, avec les trains suivants :

37911 Ⓞ LJ 09.57 - FLV 12.08/13.37 - FGZH 15.09 (en UM jusqu'à FLV)

39711 Ⓞ FGZH 09.15 - LJ 12.55

39712 Ⓞ FGZH 17.315 - FLN 18.30

37912 Ⓞ FLN 19.00 - FGZH 12.55

48644 Ⓞ LJ 18.00 - NK 19.09 (en UM)

Abréviations : FGZH = Gent-Zeehaven, FLN = Lessines, FLV = Leuven, LJ = Jemelle, NK = Kinkempois, UM = en unité multiple

Le roulement voyageurs comptera 24 journées, avec comme nouveauté la traction d'une seconde relation en unité multiple : le train P7308 Tongeren - Bruxelles-Midi, et retour avec le P8308, ainsi que la traction du train P7351 Landen - Bruxelles-Midi et retour avec le P8352. Par contre, le train P7905 Oudenaarde - Schaerbeek et retour avec le P8906 est repris dans le roulement des 11.

série 28

● A partir du 13 décembre, les 28 assureront tous les Benelux.

● Afin de remplacer les 57 (G2000) vers la France ainsi que pour assurer le trafic vers la Suisse et l'Italie en collaboration avec ECR (Euro Cargo Rail = DB Schenker), la SNCB envisage de louer 5 TRAXX aptes à circuler en France et Suisse.



Les TRAXX rouges de HSA sont toujours visibles en Belgique. Le 10 septembre, la 186 120 attend le départ d'Amsterdam CS en tête de l'IC 9232 à destination de Bruxelles-Mid, composé de voitures I10 de la SNCB. Armand BEERLANDT.



Ci-dessus : le 19 octobre 2009, passage à Argenteau de la 7745 remorquant la 1812 de Montzen à Kinkempois. Michel DE ESCH.

Pratiquement chaque semaine, des locomotives neuves construites par Krauss-Maffei/Siemens sont transférées vers le centre d'essai Siemens de Wildenrath. Le 25 août 2009, passage à Berlin-Greifswalder Strasse d'un train de locomotives composé, dans l'ordre, de l'EuroSprinter prototype ES 64P 001 (127 001) dans sa nouvelle décoration (machine appartenant à MRCE-Dispolok), des 1816, 1821, 1808 et 1805, et des 189 090 et 185 556. Les quatre 18 furent d'abord conduites le 24 juillet de München à Guben (gare frontalière avec la Pologne), où les 189 090 et 185 556 furent ajoutées au convoi, lequel prit alors la direction de Mönchengladbach via Berlin. Dr. Guenther BARTHS.





PHOTO 94-84 Le 14 octobre, passage entre Leval et Binche de l'IR-I 3913 Binche - Louvain-la-Neuve, encadré par les 2618 et 2609.
Pierre HERBIET.



PHOTO 94-85 ↑
Le 13 octobre, l'IR-I 3930 arrive en gare de Binche, toujours encadré par les 2618 et 2609.
Serge MARTIN

PHOTO 94-86 →
Le 2 octobre, l'IR-I 3913 Binche - Louvain-la-Neuve quitte la gare de Rixensart. La 2609 est accouplée en queue du train.
Pierre HERBIET.



série 26

● C'est finalement à partir du 29 septembre qu'une rame de voitures à deux niveaux du type M6 encadrée par deux locomotives de la série 26, a été introduite dans le roulement des IR-I Louvain-la-Neuve - Binche.

A partir du 13 décembre, une seconde rame sera introduite sur cette relation :

rame 1

3906 :	LBH 06.20 - LNO 08.19
3930 :	LNO 08.41 - LBH 10.40
3913 :	LBH 13.20 - LNO 15.19
3937 :	LNO 15.41 - LBH 17.40

rame 2

3905 :	LBH 05.20 - LNO 07.17
3929 :	LNO 07.43 - LBH 09.40
3916 :	LBH 16.20 - LNO 18.17
3940 :	LNO 18.43 - LBH 20.40

Abréviations : LBH : Binche, LNO : Louvain-la-Neuve-Université

série 77 ATB

● A partir du 13 décembre, les 77 ATB (7771 à 7775) assureront les trains suivants vers Kijfhoek :

41613 ②-⑦ XNKFH 04.44 - BEDR 06.27

44600 ②-⑦ FNND 07.51 - XNKFH 09.19

44800 ②-⑦ XNKFH 10.03 - FNZG 11.25

41613 ②-⑤ BEDR 13.18 - XNKFH 15.19

Abréviations : BEDR : Antwerpen-Berendrecht, FNND : Antwerpen-Noord, FNZG : Antwerpen-Schijnpoort, XNKFH : Kijfhoek.

PHOTO 94-83 ↗ *Les 16 sont toujours actives! Le 6 octobre, la 1605 attend le départ en gare de Leuven en tête du train P8005 vers Oostende.* Philippe GOUSSET.

PHOTO 94-88 → *A la suite de travaux en gare de Ronet, les trains de chaux circulant entre Gent-Zeehaven et Jemelle sont détournés via Hasselt et la ligne 43. Le 7 octobre 2009, le 39711 vient de déboucher du tunnel de Sy, à Logne. Il s'agit d'un des très rares trains réguliers encore tractés par une 23 (voir page 8).* Michel HANSSSENS.

PHOTO 94-87 ↓ *Depuis le mois d'octobre, un nouveau train pour le transport de glaces pour la firme ACG d'Auvelais, circule tous les mercredi entre Dresden Friedrichstadt et Charleroi-Dry-Port, avec retour le jeudi. Il est exclusivement composé de 28 remorques routières. Ce parcours circule avec l'horaire suivant : 41564 : Aachen West 08.00, Kinkempois 09.07, Ronet 10.03/36, Châtelet 11.04/41, Charleroi-Dry-Port 12.00; 41563 : Charleroi-Dry-Port 18.52, Châtelet 19.13/20.25, Aachen West 23.00/01.00 - Dresden 12.00. Ces trains sont remorqués entre Aachen West et Châtelet, et retour, par une 28. Le 14 octobre, passage du 41564 à Sclaigneaux (ligne 125 Liège - Namur).* Laurent JOSEPH.





Le 14 octobre 2009, la 7854 a remorqué un wagon spécial français transportant un conteneur de produits radioactifs (Transnubel) à destination de Mol. En gare de Mol, un portique de chargement / déchargement sera construit pour permettre dans le futur de traiter ces transports. Il sera situé à l'emplacement de l'ancienne remise. En attendant, ces opérations sont exécutés par une grue. La photo a été réalisée entre Herentals et Olen, lors du passage au-dessus du canal Herentals - Bocholt. Peter VAN GESTEL.

Forte réduction du service des 57 (G2000)

A partir du 13 décembre 2009, le roulement des 57 ne comprendra plus qu'une seule journée, pour la traction du train de produits chimiques circulant entre Tessenderlo et Bully-Grenay, dont voici les horaires :

- 42849 ①-⑤ Bully-Grenay 19.20 - Kortrijk-Vorming 20.59/03.30 - Tessenderlo 06.10
- 42846 ①-⑤ Tessenderlo 08.15 - Kortrijk-Vorming 11.13/13.08 - Bully-Grenay 14.50

Les autres trains seront assurés par les TRAXX d'ECR (Euro Cargo Rail, filiale de DB Schenker). En outre, B-Cargo étendra dans le futur sa collaboration avec ECR, notamment sur l'axe Athus-Meuse - Suisse et Italie (Sibelit). A cette fin, la SNCB envisage de louer 5 TRAXX autorisées à circuler en France et en Suisse.

PHOTO 94-99 Le 19 septembre, la 5704 traverse le pont au-dessus de la Nèthe à Duffel, en tête du train 43112 Antwerpen-Angola - Barcelona-Morrot. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 94-98 ↑ Le 15 août 2009, deux trains de pèlerins ont été mis en marche vers Lourdes. Le premier, remorqué par la 2738 au départ de Bressoux, était composé de 11 voitures-couchettes du type 16 et d'un fourgon Dms. Passage à Hermalle-sous-Huy. Laurent JOSEPH.

← Le 17 octobre 2009, un train en provenance des Pays-Bas à destination de Lourdes a transité par la Belgique. Notre photo montre l'arrivée du train à Maastricht, remorqué par la 1842 des NS. La 2702 prendra la relève jusqu'à Jeumont. Tim VAN ROOY.

↓ Le second train a circulé au départ de Liège Guillemins. Il était formé de 9 voitures-ambulances SNCF et d'une voiture avec fourgon SNCF. Cette vue montre son parcours à vide entre Liers et Liège-Guillemins, photographié lors de son passage à Milmort. Tim VAN ROOY.



Première sortie de la 308

La 308, la première automotrice "Break" modernisée, a effectué ses parcours d'essais vers Diest dans le courant du mois de septembre. Au moment de boucler ce numéro, l'automotrice n'avait toujours pas repris de service régulier. Cinq autres rames sont en cours de rénovation. Dans l'ordre : les 380, 378, 391, 313 et 383. Nous reviendrons plus en détails sur cette modernisation dans notre prochain numéro.

Deux vues de la 308 prises le 7 octobre lors d'un parcours d'essai vers Diest. Ci-dessus, arrivée à Diest; ci-dessous à Langdorp. Johan VAN DER EYCKEN - Peter VAN GESTEL.



Suppression d'un Eurostar

Eurostar doit faire face à la crise économique, avec une diminution de 6% du nombre de voyageurs transportés durant les 6 premiers mois de l'année. La société a décidé de supprimer à partir du 13 décembre un aller-retour entre Bruxelles et London. Il s'agit de l'Eurostar 9145 quittant Bruxelles à 15.59 et de l'Eurostar 9138 au départ de London à 14.34. Ces deux liaisons sont celles transportant le moins de voyageurs.

Un TGV tagué !

A partir du 13 décembre prochain, les Thalys circuleront sur les L 3 (Chênée - Welkenraedt) et L4 + HSL-Zuid (Antwerpen - Amsterdam). Les temps de parcours seront significativement réduits : -51 minutes entre Bruxelles et Amsterdam (durée du trajet 1h53) et - 36 minutes entre Bruxelles et Köln (durée du trajet 1h47). Pour fêter cet évènement, Thalys a demandé à quatre «artistes» venus de quatre pays différents de taguer quatre voitures de la rame 4307 (deux voitures A, une voiture B et la voiture bar). Cette opération s'est déroulée à Paris-Nord. Les tagueurs avaient exactement 3h15 pour réaliser leur «oeuvre», soit le temps d'un trajet Paris - Köln ou Paris - Amsterdam. Nous trouvons personnellement cette initiative de très mauvais goût, et un encouragement aux vandales; aussi nous avons décidé de ne pas publier de photos.



Le vendredi 28 août 2009, Eurostar a fêté à l'arrivée à London St Pancras Station le 100.000.000e voyageur. Un comité d'accueil attendait ce chanceux voyageurs. Pas de chance pour Armand qui était le 99.999.999e voyageur ! Armand BEERLANDT.

Le voyage des 5167 et 5174 en Italie



PHOTO THEME 94 Le 8 août, le locotracteur Y8013 manoeuvre les deux Cockerill vers un train à destination de Lyon Sibelin. P. HERBIET.

Les 5167 et 5174 acquises par la société italienne de travaux de voie Impresa Francesco Ventura ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord le 5 août à destination de Paola en Italie. Voici un petit récit en images de ce long voyage vers l'extrême sud de l'Italie, où elles vivront leur seconde vie sous le chaud soleil de Calabre.



Après leur achat, les deux locomotives ont été transférées de Montzen vers l'atelier d'Antwerpen-Noord, où elles ont été remises en ordre de marche et repeintes dans une splendide robe bleue. Le 25 juillet 2009, les travaux sur la 5174 étaient achevés.

PHOTO THEME 94 Le 5 août, elles attendaient à Monceau leur incorporation dans le train 44808 à destination de Somain.



PHOTO 94-08 ↑ - **PHOTO THEME 94** ↓

Le 3 août, les deux machines sont prêtes pour leur grand départ. Quatre autres 51 subiront le même sort : les 5170 (ici visible à gauche de la 5167), 5180, 5185 et 5186. Grill de l'atelier d'Antwerpen-Noord, le 3 août 2009.

Photos Pierre HERBIET.





← PHOTO THEME 94

Pour leur première étape, les deux 51 ont été incorporées en tête d'un train intertriage à destination de Monceau. Le lendemain, le 6 août, elles furent placées en tête du train 44808 Monceau - Somain (notre photo).

Pierre HERBIET.

PHOTO THEME 94 →

Seconde étape, Monceau - Somain, accrochées en tête du 44808 Monceau - Somain, remorqué par la 36027 de la SNCF. Petit arrêt en gare d'Erquelinnes; c'est la dernière fois que les deux 51 voient une gare belge. Dans quelques instants, elles quitteront définitivement les rails de leur patrie...



PHOTO THEME 94 ↓

Dix minutes plus tard, elles arrivent à Jeumont, où un arrêt de service est également opéré.

Pierre HERBIET, 6 août 2009.



PHOTO THEME 94 ↓ Une fois arrivée à Woippy, les deux 51 sont retirées du train à l'aide du couplage 64708 + 64808. Cette locomotive de manœuvre est formée de deux éléments : la 64708 provenant de la transformation de la BB63887, et du truck moteur TBB64808, provenant de la transformation de la BB 63070. De 1989 à 1993, la SNCF a formé 23 couplages de ce type, afin d'assurer les manoeuvres lourdes dans les triages de Woippy, Hausbergen, Miramas, Sotteville, Grande Synthe et Somain. Les modifications des 64700 ont été effectuées par l'atelier de Nevers à partir de machines provenant de la tranche BB 63886 à 980 et de la BB 63644. Les transformations des TBB 64800 (suppression de la cabine de conduite, suppression du moteur Diesel, raccourcissement du châssis) ont été réalisées par l'atelier de Sotteville sur 23 machines provenant de la tranche BB 63001 à 108. Les TBB 64800 possèdent un attelage automatique à leurs extrémités. Woippy, 7 août 2009. Pierre HERBIET.



PHOTO 94-15 ↑ Troisième étape : Somain - Woippy. Les machines sont placées en tête d'un train à destination du triage de Woippy, situé près de Metz. Somain, 6 août 2009. Pierre HERBIET.



PHOTO THEME 94 ↓ La quatrième étape mène nos deux 51 de Woippy à Sibelin, incorporées en tête d'un train de marchandises remorqué par la 26119. Triage de Sibelin (Lyon), 8 août 2009. Pierre HERBIET.



PHOTO 94-22 → Cinquième étape : Sibelin - Modane. Après 6 jours de voyage, les deux 51 arriveront à Modane, dernière gare avant l'Italie. Elles devront y rester jusqu'au 14 septembre (!), le temps de régulariser les formalités italiennes. Arrêt en gare de St. Jean de Maurienne le 10 août 2009.

PHOTO THEME 94 ↓ Au départ de Modane, les deux locomotives seront remorquées jusqu'à Paola d'une seule traite par le E652.112. Au total, 8 équipes de conduite se relayeront pour effectuer les 1262 kilomètres du trajet. Arrêt en gare de Cancellò, située dans la banlieue napolitaine, le 15 septembre 2009.

Pierre HERBIET.



PHOTO THEME 94 →

Au terme de 40 jours, les 5167 et 5174 sont enfin arrivées à Paola. Leur utilisation n'est pas clairement établie. Ventura pourrait en effet les louer ou même les vendre à d'autres sociétés de travaux de voie. Au fond à droite, la 6047 permet aux deux nouvelles arrivées de ne pas être trop dépayssées.

Pierre HERBIET.



Voitures - wagons

Démolition de l'ancienne remorque 732.01.

L'ancienne remorque d'autorail du type 732 à deux essieux qui était utilisée autrefois comme local de service en gare de Jemelle, a été ferrillée le 27 août 2009. Il s'agissait de la remorque 732.01 (voir *EL 15* p. 8 à 11). En 1971, elle avait été reconvertie en véhicule d'accompagnement du train de secours de Jemelle. Elle fut par la suite amputée de ses essieux et placée sur le côté des voies pour servir de local pour le PE (Poste d'Entretien) des voitures de Jemelle. Elle était inutilisée depuis la fin des années 1980. Sa démolition va de pair avec les travaux d'adaptation de la gare, dans le cadre de la modernisation de la ligne du Luxembourg. L'ensemble des faisceaux de garage qui étaient installés côté Namur ont simultanément été déferrés.



↑ PHOTO 94-25

Ce document montre l'ancienne remorque 732.01 quelques jours avant son ferrillage. Avec le temps, son ancienne décoration verte avec bande blanche était réapparue (décoration qui était appliquée sur les trains de secours). Toutes les voies de garage visibles sur cette photo n'existent plus; il s'agissait de l'ancien faisceau de garage qui était situé à la sortie de la gare côté Namur.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1er juillet 2007.



← PHOTO 94-26 - PHOTO 94-27 ↓

Deux photos de la M2 n° 42392 placée au milieu de la savane africaine dans le parc animalier de Planckendaël (Mechelen). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 31 mai 2009.

Une M2 au milieu de la savane africaine !

Il y a quelques années déjà, la voiture M2 n° 42392 a été placée dans le parc animalier de Planckendaël près de Mechelen. A l'origine, elle était prévue pour servir en tant que voiture publicitaire par la SNCB, mais ce projet n'a jamais abouti. Elle est garée sur un coupon de voie dans la partie du parc consacrée à la savane africaine. Elle n'est pas accessible intérieurement aux visiteurs.





Italie : réforme des voitures M2 et M3 du FNM

Suite à la mise en service d'un nouveau lot d'automotrices à deux niveaux, le FNM (Ferrovie Nord Milano) a mis hors service la totalité des voitures M2 et M3 achetées d'occasion à la SNCB. Seules quelques voitures-pilotes M2 ont encore été utilisées en 2009. Toutes les voitures ont été démolies, sauf les EB900-36 (ex-50 88 20 48742-1 SNCB) et EB900-38 (ex-50 88 20 48650-6 SNCB) qui ont été placées sur un coupon de rail sur le site de l'ancienne gare de Castiglione Olona, près de Varese, et inaugurées le 3 mai dernier. L'association *Amici della Ferrovia Valmorea* exploite déjà à des fins touristiques la ligne transfrontalière reliant Malnate à Mendrisio en Suisse, et la mise en place de ces deux voitures à Castiglione Olona a pour but de promouvoir la prolongation de ce service de Malnate vers Castiglione Olona. La ligne Mendrisio - Castellanza a été ouverte en 1904 et fermée à tout trafic en 1977.



PHOTO 94-28 ↖ - PHOTO 94-29 ← Les deux voitures M2 EB900-36 et EB900-38 sont conservées par l'association *Amici della Ferrovia Valmorea*, sur un coupon de voie en gare de Castiglione Olona. Cette association exploite la ligne de Malnate à Mendrisio à des fins touristiques. Philippe DE GIETER, 30 juillet 2009.

PHOTO 94-30 →

On se rappellera que le FNM avait acquis d'occasion l'ensemble des voitures M3 de seconde classe de la SNCB, soit 19 unités, suivi d'un lot de 24 voitures M2 en 1997 (voir EN LIGNES 32 pages 9-11 et EN LIGNES 41 page 21). Le 5 septembre 1999, en gare de Laveno-Mombello, trois trains réversibles composés de voitures ex. SNCB sont garés. En tête de chaque rame se trouve une voiture M2 transformée par le FNM en voiture-pilote, sur base des plans SNCB des M2 BDx électriques. Pierre HERBIET.



← Le 10 octobre 2005, un train de voyageurs composé de 4 voitures M3 et de trois voitures M2 attend son prochain départ en gare de Milano Nord Cadorna. En tête, la E630.05, une des neuf locomotives Skoda acquises auprès des Chemins de fer tchèques (CSD série 163.1). Thierry COCHIN.



PHOTO 94-31 Les deux voitures de mesure affectées au département du frein ont reçu la nouvelle décoration grise, avec des grands logos "Frein - Rem" (voir EN LIGNES 84 page 43). Il s'agit de l'ancien fourgon Dms 17.401, renuméroté 00015 (UIC 68 88 9970 015-7) et de l'ancienne voiture Resto 16.001 renumérotée 00014 (UIC 60 88 9970 014-0). Atelier Central de Mechelen, 24 septembre 2009. Bart DE VEUSTER.

PHOTO 94-32 Comme indiqué dans notre précédent numéro, les cinq voitures-lits du type AB30 et les six voitures-lits du type T2 de la SNCB, ont été vendues en Bulgarie via la société allemande Manserosta. Les six voitures T2 ont quitté la Belgique le 28 septembre, à destination de Dragoman en Bulgarie, incorporées dans le train 44525 Antwerpen-Noord - Gremberg. Notre photo montre le train en passage à Remersdael. Christian AUCQUIERE.





Une M2 à Rebecq

L'ASBL «Les Vedettes» de Rebecq a acquis la voiture M2 de 1^e classe 41009 (numéro UIC 50 88 18 48 609-9) qui sera transformée en restaurant. Elle sera placée le long du quai de la gare de Rebecq (ancienne ligne 115), qui sert de local d'accueil au sympathique chemin de fer touristique à voie étroite *Rail Rebecq Rognon*.

La voiture a été embarquée le 14 septembre 2009 sur camion à Saint-Ghislain; elle avait encore été exposée au Musée du Rail, lors des Journées du Patrimoine.

↑ PHOTO 94-33

Chargement de la voiture M2A 41009 sur camion à Saint-Ghislain, le 14 septembre 2009. La voiture sera reconvertie en restaurant à Rebecq.
Christian AUQUIERE.



Transfert de M2 vers Lier

← ↑ Trois des cinq voitures M2 qui avaient été utilisées pour l'exercice incendie dans le tunnel de Soumagne sur la L3, ont été transférées de Bressoux à Courcelles pour ferrailage. Il s'agit des voitures de 2^e classe 42381, 42404 et 42514. Leur transfert s'est opéré en plusieurs étapes : Bressoux - Lichtervelde le 17 septembre; Lichtervelde - Gent-Zeehaven le 21 septembre; Gent-Zeehaven - Antwerpen-Noord le 22 septembre; Antwerpen-Noord - Lier le 1^{er} octobre; et enfin Lier - Courcelles pour démolition chez le ferrailleur De Keyser. Leur présence à Lichtervelde et à Lier s'explique par le fait qu'elles ont servi à des exercices incendie.

Ces deux vues montrent leur transfert d'Antwerpen-Noord à Lier. Mortsel, 1^{er} octobre 2009. Armand BEERLANDT.



■ Location de wagons de ballast roumains

Infrabel loue à titre d'essai depuis le mois de septembre quatre wagons pour transport de ballast d'origine roumaine. Ces véhicules appartiennent à la société privée roumaine GFR (Grup Feroviar Roman), et sont gérés par DAXI S.A., une société de Jumet négociant de matériel ferroviaire neuf ou reconditionné. Ils ont été construits par ARAD en 1983. Avant leur envoi en Belgique, ils ont subi une révision avec remise en peinture. Ces wagons portent le code lettre Facppps et sont immatriculés en Roumanie avec les numéros UIC compris entre 33 53 RO-GFR 6993 600 à 799-X P. Leur capacité s'élève à 38 m³, permettant de transporter une charge de 53 t. Leur masse à vide est de +/- 26,5 t; ils peuvent circuler à 100 km/h maximum. Ils sont chargés aux carrières de Quenast et de Lessines et envoyés sur les différents chantiers du réseau.



PHOTO 94-34 Les nouveaux wagons pour transport de ballast loués par Infrabel. Le premier wagon porte le numéro UIC 33 53 RO-GFR 6993 796-6 P. Schaerbeek, 17 septembre 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 94-35 Le 24 septembre, la 6282 quitte Schaerbeek en tête d'un train de ballast. Trois wagons roumains se trouvent en tête de la rame. Pierre HERBIET.



Ces deux documents montrent les gares de Genval. Ci-dessus, celle de 1900, photographiée vers 1909, et démolie le 26 août. La photo ci-dessous montre les deux gares; à gauche, la nouvelle gare de 1910 d'inspiration "Art nouveau"; dans le fond, la gare de 1900, du style Etat Belge type 3. Collection Jean-Claude DUMONT.



Ligne 161 : disparition de deux gares

Le chantier du RER entre Bruxelles et Ottignies s'étend chaque jour un peu plus loin. Après la démolition de la gare de Profondsart en 2008, deux autres gares ont été rasées : Genval le 26 août et Boitsfort le 4 septembre.

GENVAL

A Genval, la démolition ne concerne pas le bâtiment actuellement accessible aux voyageurs et datant de 1910, mais bien la gare construite en 1900. Genval a en effet possédé trois gares. La première était simplement aménagée dans une ancienne voiture déclassée, posée le long des voies lors de l'inauguration du point d'arrêt le 2 juin 1889. La deuxième gare, celle qui a été rasée le 26 août, avait été remplacée à peine 10 ans après sa construction par un bâtiment beaucoup plus prestigieux, digne du standing huppé qu'était devenu Genval, et construite quelques dizaines de mètres plus loin en direction de Namur, plus près du centre.



Une vue prise le lendemain de la démolition de la gare de Genval. On aperçoit au loin la gare de 1910.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 27 août 2009.

BOITSFORT

Personne ne pleurera la démolition de la gare de Boitsfort. Celle-ci était un baraquement construit en matériaux préfabriqués. Elle avait remplacé la belle gare d'origine. Depuis le début des années 2000, elle était fermée aux voyageurs et son état était devenu pire qu'un taudis (voir également *EN LIGNES* 73 page 23).

PHOTO 94-36

L'horrible gare de Boitsfort est visible à droite de cette photo prise le 23 juin 1994, lors de l'arrivée d'un IR-o Binche - Louvain-la-Neuve-Université.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

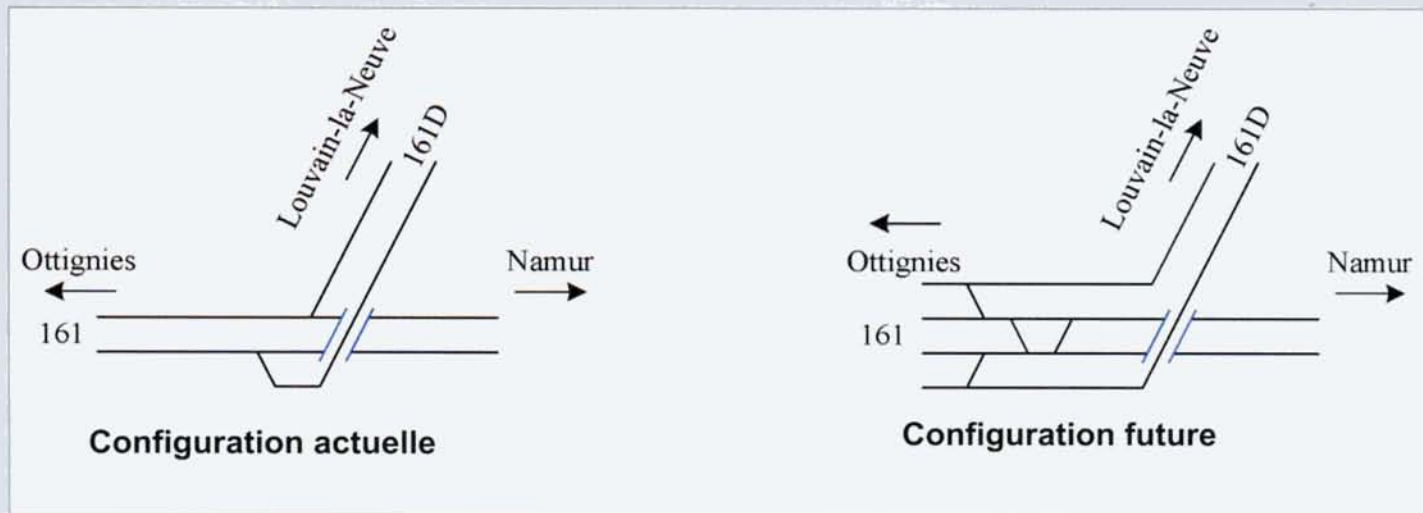


Très lentement mais sûrement, le réseau RER autour de Bruxelles prend forme. Dans un numéro antérieur, nous avons traité des gigantesques travaux en cours entre Watermael et Ottignies. Dans ce numéro, nous allons entrer un peu plus en détail sur les chantiers autour d'Otti-

gnies. Au sud d'Ottignies, en direction de Namur, la nouvelle infrastructure du RER sera prolongée jusqu'à la bifurcation de Louvain-la-Neuve-Université. Les deux nouvelles voies seront situées de chaque côté de l'actuelle ligne 161 (Bruxelles - Namur). La bifurcation de Louvain-la-Neuve-Université sera adaptée (voir schéma).

Les deux nouvelles voies seront essentiellement utilisées pour le trafic vers Louvain-la-Neuve.

Démarrés en 2006, les travaux d'élargissement de l'assiette entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-Neuve-Université avancent lentement. On peut maintenant se faire une bonne idée de la situation future de cette section.



Schémas de la bifurcation de Louvain-la-Neuve-Université



PHOTO 94-94 A hauteur de la rue des Renivaux, située entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-Neuve-Université, les quatre voies seront couvertes par un tunnel, ce qui permettra de supprimer le passage à niveau. Sur cette vue prise en direction de Bruxelles, on peut voir les travaux de couverture des voies, constituée d'éléments en béton préfabriqués, lesquels sont mis en place durant la nuit. Passage d'un IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg. Ottignies, 19 septembre 2009. Olivier JOASIN.



PHOTO 94-91
 Sur cette vue prise en direction de Bruxelles, on peut voir le passage à niveau de la rue des Renivaux qui sera supprimé dans le futur. L'assiette des deux nouvelles voies est maintenant bien visible. Des murs sont placés sur toute la longueur de la section. Passage d'un IC-M Bruxelles-Midi - Namur - Dinant/Liers. Ottignies, 19 septembre 2009.
 Olivier JOASIN.

PHOTO 94-92
 L'Euromotrice 90 "Vauban" Zürich - Bruxelles-Midi arrive à Ottignies. Sur ce document, on voit bien l'élargissement de l'assiette constituée en fait d'une sorte de viaduc suspendu au-dessus du terrain. De cette manière, il n'est pas nécessaire d'élargir le talus, permettant ainsi d'éviter au minimum les expropriations. Ottignies, 19 septembre 2009.
 Olivier JOASIN.



PHOTO 94-93
 Au nord d'Ottignies, les travaux à hauteur de la rue Buston nécessitent une adaptation des caténaires. A l'arrière de la dernière voiture de ce train composé de deux automotrices, on peut voir un portique caténaire prototype, pour 4 voies. A l'avant-plan se trouve le terrain sur lequel sera construit un nouvel atelier pour l'entretien des automotrices RER. Ottignies, 19 septembre 2009.
 Olivier JOASIN.

Un nouveau logo pour le Groupe SNCB

Suite aux grands changements intervenus dans l'organisation de l'ancienne SNCB en 2005, le grand public avait une image assez floue de la société. Le célèbre logo «B» a été maintes fois adapté, déformé, utilisé à tort et à travers, réduisant indéniablement la perception qualitative de son image. Tout ceci a poussé la SNCB nouvelle (exploitant ferroviaire) - qui a gardé le logo - à renforcer sa marque.

La SNCB a donc décidé de se donner plus de visibilité et de clarifier ses métiers. Le logo a simplement été "habillé" pour répondre aux objectifs identitaires. Chaque direction : *Voyageurs National*, *Voyageurs International*, *Technique & Production*, *B Cargo Group* et *B-Cargo* ont reçu une nouvelle dénomination et une couleur propre. Désormais, ces directions s'appellent respectivement *SNCB Mobility*, *SNCB Europe*, *SNCB Technics* et *SNCB Logistics*. La marque SNCB, qui chapeaute l'ensemble des activités, reste au centre de l'identité.

Les publicités et les imprimés sont publiés désormais dans le nouveau style. De légères adaptations sont également apportées aux sites intranet et Internet de la SNCB.

Les trains conserveront leur couleur actuelle. L'emblème "B" de couleur grise ainsi que les couleurs basiques des trains resteront inchangés.



De nouveaux uniformes

D'ici à la fin de 2010, 5.000 agents de la SNCB en contact avec les voyageurs, principalement les accompagnateurs et le personnel de vente, les sous-chefs de quai et les agents d'accueil, revêtiront un nouvel uniforme, signé par Olivier Strelli. Ci-dessous le képi en mousse !



Inauguration de la gare de Liège-Guillemins

La nouvelle et majestueuse nouvelle gare de Liège-Guillemins a été inaugurée en grande pompe le 18 septembre par SAR le Prince Philippe. Dans la soirée, un grand spectacle son et lumière signé Franco Dragone a illuminé cette nouvelle cathédrale du rail.

Les travaux titanesques ont duré dix ans et coûté 312 millions d'euros, y compris la nouvelle infrastructure ferroviaire. C'est l'architecte espagnol Santiago Calatrava qui a créé cette gare dont l'esthétique est plus qu'audacieuse.



Le spectacle son et lumière créé par Franco Dragone pour l'inauguration de la gare le 18 septembre 2009. Michel HANSSSENS.

Un nouveau raccordement à Neufchâteau

Au début du mois de juin, M. Antoine, ministre wallon en charge du Logement, des Transports et du Développement, a débloqué un million d'euros pour permettre le raccordement de la zone d'activité Ardenne Logistics à la ligne 162 Bruxelles - Luxembourg en gare de Neufchâteau.

Le coût global de la nouvelle infrastructure, longue de trois kilomètres, est de 6.200.168 euros, qui comprend la construction de l'assiette de la voie, son raccordement, les ouvrages d'art et différents aménagements paysagers et routiers.

La mise en service est prévue pour fin 2011 et un client - le transporteur Charlier - s'est montré intéressé par l'arrivée du rail dans la zone industrielle.

Treski

Cet hiver, la SNCB remet en marche le train de neige "Treski" vers l'Autriche. Il circulera trois fois : départ les vendredi 18 et 25 décembre 2009, et 2 février 2010. Retour le samedi soir 26 décembre, 2 janvier et 20 février. Il aura

Bruxelles-Midi comme origine, sauf le 12 février où il partira de Essen.

Changement d'horaire du 13 décembre 2009

Nous avons déjà mentionné dans notre précédent numéro les principales modifications qui seront appliquées avec le nouvel horaire du 13 décembre. Voici encore quelques autres nouveautés :

- suite à l'augmentation du nombre de voyageurs sur la ligne 43 Liège - Marloie, la SNCB a décidé de faire circuler en semaine un train par heure, alors que la fréquence actuelle est d'un train toutes les deux heures. Une bonne nouvelle donc pour tous les usagers de la ligne;

- en plus des trains L de la série 5300 Dendermonde - Bruxelles-Midi et des nouveaux trains L Dendermonde - Bruxelles-Ouest - (Forest-Voitures), deux trains P desserviront également la ligne 28 (la ligne ne sera desservie que du lundi au vendredi) : le 7074 Aalst 07.20 - Simonis 08.03/04 - Bruxelles-Ouest 08.08 - (Forest-Voitures); et le 8757 (Forest-Voitures) - Bruxelles-Ouest 16.15 - Simonis 16.17/18 - Charleroi-Sud 17.51 - (Châtelet).



La 29.013 à Luxembourg

Le 4 octobre 2009, à l'occasion des festivités liées au 150e anniversaire de l'arrivée du rail au Grand Duché de Luxembourg, la 29.013 a remorqué un train spécial entre Arlon et Bettembourg. Etant donné que la 29.013 n'est pas équipée pour circuler sur le réseau CFL, la 5519 CFL a assuré la tête du parcours à partir de Kleinbettingen et retour.

PHOTO 94-37

Départ du train spécial de Kleinbettingen, le 4 octobre 2009.

Wim DE RIDDER.

Les Trolleybus de Gent déménagent aux Pays-Bas

Dans notre numéro 92 page 36, nous annonçons la fin de la dernière ligne de trolleybus en Belgique, la ligne urbaine 3 du réseau de Gent qui reliait Gentbrugge Meersemdries à Mariakerke Post. Les trolleybus ont quitté la Belgique pour Plovdiv en Bulgarie, via les Pays-Bas. Les 7 premiers sont arrivés à Waalhaven le 25 septembre et ont été rejoints par les huit autres le 30; les 15 engins sont partis le 3 octobre dans le train Veolia 41713 pour Bortrop. Pour la petite histoire, le trolley mal fixé d'un des bus s'est levé en gare de Roosendaal, occasionnant des dégâts à la caténaire... (voir photo ci-contre).

PHOTO 94-38 ↓ Les 7 trolleybus de Gent lors de leur mutation vers les Pays-Bas. Roosendaal, 25 septembre 2009. Pierre HERBIET.



Namur : le pont du Luxembourg en sursis

Avec ses épaisses piles de béton et sa lourde structure de métal, le «pont du Luxembourg», qui se développe sur 126 mètres en trois travées au-dessus de La Meuse, avec son architecture un peu à la «Eiffel», versera définitivement dans le passé.

Infrabel, en collaboration avec la Ville de Namur et le MET (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports) a en effet décidé une complète remise à neuf de ces deux ponts parallèles qu'empruntent les lignes Namur - Dinant (L154) et Namur - Luxembourg (L162).

Les coûts prohibitifs de remise en état – la peinture au plomb nécessite à chaque gros entretien un bâchage étanche de l'ouvrage – ont fait pencher la balance pour un ouvrage neuf. Même si l'on ne connaît pas encore sa structure – béton ou acier -, on sait déjà que la couleur du nouveau pont sera bronze avec des parties supérieures en inox et une illumination avec des leds bleutés. Le budget prévu pour ce chantier est légèrement inférieur à 9 millions d'euros.

↓ **PHOTO 94-39** *Le 1er septembre 2009, la rame ayant assuré le train P8605 Bruxelles-Midi - Jemelle, franchit le pont de la Meuse lors de son retour à vide à Châtelet. A droite, le pont de la ligne 154 vers Dinant.*
Jean,-Luc VANDERHAEGEN.



Le pont après son dynamitage par l'armée belge le 15 mai 1940.
Collection Jean-Claude DUMONT.

En 40-45, il a sauté quatre fois
Bombardé ou dynamité, le pont du Luxembourg a souffert durant les deux guerres.

En 1914, l'ouvrage a été détruit une première fois par... les soldats belges, juste avant l'invasion des Allemands. Les envahisseurs, bien conscients de l'intérêt d'une telle liaison, n'ont pas tardé à le reconstruire.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le 15 mai 1940, l'armée belge cherche à nouveau à freiner la progression allemande. Il sera donc décidé de sacrifier le pont du Luxembourg, très vite reconstruit par les occupants.

Le 8 mai 1944, trois formations de six

avions américains *Marauder* vont réussir leur mission. Le pont de la direction Arlon s'effondre dans la Meuse et est irréparable à court terme. Côté Dinant, il est hors d'usage mais réparable. Neuf jours plus tard, il est remis en fonction. Le 18 août 1944, le pont est à nouveau visé, mais c'est un terrible fiasco : le bas de la ville est détruit par les 72 bombes lâchées par 36 forteresses volantes, faisant 300 morts dans la population civile.

Le 4 septembre, les Allemands en retraite font sauter le pont. Et enfin, dans la nuit du 25 au 26 décembre, un avion allemand envoie à nouveau une bombe et détruit une dernière fois l'ouvrage...





↑ **PHOTO 94-40** A l'occasion du festival vapeur de Mariembourg, B-Holding a organisé le samedi 26 et le dimanche 27 septembre deux trains au départ de Bruxelles. Le samedi, le train était tracté par les 5404 et 210.010, tandis que le lendemain ce sont les 6041 et 5166 qui l'assurèrent. Le convoi spécial du dimanche passe à Berzée en direction de Mariembourg. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 94-41** Du matériel historique et moderne s'est également rendu au festival : les 202.020 et 1603 du PFT, l'autorail Westwaggon 208, une voiture Wegmann restaurée et la TRAXX 4015 des CFL. Le retour vers Luxembourg du matériel CFL fut confié à la 5166, secondée par la 201.010. Passage à Hatrival le 28 septembre. Michel HANSENS.



LE PONT DE DUFFEL



PHOTO 94-42 Le 19 septembre 2009, l'IC-1 2011 Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal franchit le pont de Duffel. La 2728 pousse le train. On remarquera les deux supports de caténaire, derniers témoins de l'électrification de 1935. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le pont sur la Nèthe à Duffel, le plus ancien pont ferroviaire enjambant un cours d'eau en Belgique.

LE PREMIER PONT

Comme tout un chacun le sait, le premier train en Belgique relia la gare de l'Allée Verte à Bruxelles et Mechelen le 5 mai 1835. Un an plus tard, cette ligne fut prolongée vers Antwerpen. Pour ce faire, il était indispensable de franchir la Nèthe, et un pont ferroviaire fut donc construit. Ce premier pont, dont la construction débuta en 1835, était à voie unique. Il était composé de cinq arches de six mètres et d'un pont pivotant en acier de sept mètres.

LE DEUXIÈME PONT

La première modernisation de la ligne Bruxelles - Antwerpen eut lieu aux alentours de 1885. La vitesse de la ligne fut relevée à ce moment et, à l'occasion de l'exposition universelle d'Antwerpen, un train de luxe fut mis en service. Il était composé de cinq voitures et d'un wagon qui faisait office de salon de café.

Le premier pont sur la Nèthe fut également remplacé à cette occasion. Sur les piliers du premier pont, on construisit un

nouveau tablier entièrement métallique ainsi qu'un nouvel élément pivotant.

Si le premier pont avait été pourvu d'une passerelle pour les piétons, ce ne fut plus le cas lors de cette rénovation. Le mécontentement de la population des environs de Duffel fut tel qu'un service de bacs fut instauré en vue de permettre aux piétons de franchir la rivière.

Ce pont métallique restera en service jusqu'au début du 20^e siècle.

LE TROISIÈME PONT

Les plans en vue de la construction d'un nouveau pont composé d'arches en pierre furent approuvés le 1^{er} juillet 1904. Il était déjà question de ces travaux depuis un bon moment. Sur une carte postale datée de 1903 (cachet du 26/07/1903), nous pouvons lire que « ce pont sera bientôt remplacé par un nouveau ». On peut dès lors en déduire que les travaux en vue du déplacement et du



Le premier pont de Duffel au-dessus de la Nèthe, photographié en 1880. Collection Paul JACOBS.

LE PONT DE DUFFEL

rehaussement de la ligne avaient déjà débuté en 1903.

Toutefois, avant de passer à la description du nouveau pont, nous allons tenter de vous décrire l'ancien à la lumière des plans conservés.

Comme nous l'avons déjà relaté plus haut, ce deuxième pont reposait sur les mêmes piliers que celui de 1836.

Il y avait quatre piliers de 7,5 m de largeur et d'une épaisseur de 1 m chacun. Entre chaque pilier ainsi qu'entre le pilier supportant le pont tournant et la tête de pont côté Antwerpen, il y avait un espace de 8 m. La tête de pont côté Antwerpen était une construction en béton. Le pont tournant disposé côté Mechelen avait une longueur de 17,5 m. La largeur utile de l'ensemble de l'ouvrage d'art était de 5 m.

Lors de la construction du nouveau pont en 1905, on profita de l'occasion pour déplacer l'assiette de la voie en vue de fluidifier la circulation des trains. C'est ainsi que le nouvel ouvrage fut construit 19 m en aval côté Mechelen, et 22 m en aval côté Antwerpen; et le cours de la Nèthe fut élargi sur ses deux berges. Le nouveau pont aux arches de pierre avait une longueur de 94 m. Combiné avec les 20 m du pont tournant, construit cette fois côté Antwerpen, l'ouvrage avait donc une portée totale de 114 m. Le pont proprement dit était composé de trois arches, et fut cette fois muni côté Lier d'un passage pour les piétons. Dans la tête de pont côté Antwerpen, il y avait (elles y sont d'ailleurs toujours!!) six chambres de fouille accessibles via une petite porte. Les trois piliers enfouis dans le lit de la Nèthe ont une hauteur de 12 m et sont enfoncés de 5 m dans le lit de la rivière.

L'ensemble du nouveau pont et de la ligne surélevée fut mis en service en 1905.

Ce nouvel ouvrage d'art ne resta en service que pendant une petite dizaine d'années. En effet, en 1914 le pont allait jouer un rôle crucial dans la défense d'Antwerpen par l'armée belge. Après l'ouverture des hostilités, le trafic entre Antwerpen et Mechelen ne fut possible que jusqu'au 20 août 1914.

Fin septembre l'armée belge dut se replier de la ligne de fortifications extérieure d'Antwerpen (Walem - Duffel - Sint Katerijne Waver) sur la ligne de fortification intérieure (Mortsel - Wilrijk - Wommelgem).

Le lieutenant Geernaert a relaté ce qui suit au sujet du dynamitage et de la circulation des trains dans son journal personnel :



Le deuxième pont de Duffel immortalisé vers 1903. Un train remorqué par une locomotive du type 29 (0-3-0) franchit l'ouvrage. Collection Paul JACOBS.



Le troisième pont composé de trois arches en pierre, vu vers 1905, lors de sa mise en service. L'ancien ouvrage est visible à l'arrière. Collection Paul PASTIELS.



Une autre vue du troisième pont. La partie mobile est visible à droite, côté Antwerpen. A l'arrière-plan, il ne reste plus grand chose de l'ancien pont. Collection Paul JACOBS.

LE PONT DE DUFFEL

Mardi 29 septembre 1914 :

Toutes les deux heures arrive de façon régulière depuis Kontich un train blindé armé d'un canon de marine.

Mercredi 30 septembre 1914 :

Le personnel de la gare de Duffel a pris la fuite, ce qui implique la disparition des liaisons télégraphiques. Toutes les communications doivent se faire à l'aide des téléphones existants. Deux locomotives sont envoyées d'Antwerpen-Zuid à Duffel via la ligne des fortifications (Wilrijk - Mortsel Oude God). Ces locomotives sont destinées à être expédiées vers un éventuel train ennemi ou à couvrir la retraite des soldats belges. Le pont sur la Nèthe est gardé mais l'ennemi hésite et n'entreprend rien.

Jeudi 1 Octobre 1914 :

L'assaillant allemand concentre ses offensives sur la gare de Duffel, utilisant pour ce faire un train blindé. Dans le courant de la journée, un train de la Croix-Rouge est arrivé en gare de Duffel. Les locomotives avaient été disposées de façon à offrir une protection aux défenseurs. Pour des raisons de sécurité, une des deux locomotives avait été virée à Kontich.

Vendredi 2 Octobre 1914 :

À 09.00 une locomotive accompagnée de deux wagons de marchandises arrive en gare de Duffel. Le chef de gare de Duffel, en fuite, envisageait de récupérer ses meubles! Cette tentative échoua. Vers 15.30, les troupes belges se replient via le pont sur la Nèthe jusqu'en gare de Duffel. Dans le même temps, un train de la Croix-Rouge arrive en gare de Duffel. Les blessés y sont embarqués et le train repart vers Antwerpen sous un feu nourri.

A 20 heures le lieutenant Geernaert décida de faire sauter le pont. Après l'échec d'une première tentative, le dynamitage réussit au second essai. Voici ce qu'il nous en dit dans son journal :

Les arches et les soutènements étaient dans la rivière, les piliers avaient disparu en laissant une ouverture gigantesque. Les débris étaient éparpillés dans la Nèthe. Le samedi 3 octobre, les troupes belges se retirèrent avec les deux locomotives restantes.

Durant la durée de la première guerre mondiale, les voyages furent sévèrement réglementés, et les circulations réservées à l'approvisionnement du front. La destruction du pont irrita beaucoup les Allemands. Pour y remédier, un pont métallique provisoire fut construit par une firme allemande d'Augsburg.

Après la fin des hostilités, les chemins de



↑↓ Deux vues du pont de Duffel après sa destruction par l'armée belge en octobre 1914. Collection Paul JACOBS.



Le troisième pont après sa reconstruction, en 1920. Collection Paul JACOBS.

fer de l'Etat entreprirent très rapidement la construction d'un nouveau pont. Celui-ci était similaire à celui de 1905, si ce n'est le remplacement du pont tournant par une partie fixe. Ce nouveau pont fut mis en service en 1920.

En 1927, la toute jeune SNCFB décida de doubler la ligne Mechelen - Antwer-

pen. Sur le premier jet des plans, un seul ouvrage au-dessus de la Nèthe était prévu. De ce fait, la nouvelle voie lente (actuellement la L27) devait être ramenée à voie unique, ce qui allait immanquablement amener des restrictions de circulation. En finalité, il fut décidé de bâtir un nouveau pont métallique de chaque côté de l'ouvrage existant.

LE PONT DE DUFFEL

De ce fait, la répartition des lignes fut modifiée : la ligne rapide (L25) fut établie côté Wallem sur un nouveau pont métallique (sens Antwerpen - Bruxelles) et l'ancien pont de pierre (sens Bruxelles - Antwerpen), la nouvelle ligne lente (L27) occupant les deux voies côté Lier, sens Antwerpen - Bruxelles sur l'autre nouveau pont métallique et sens Bruxelles - Antwerpen sur l'ancienne construction en pierre. Ces travaux furent entrepris en 1929 et les quatre voies entre Mechelen et Kontich furent mises en service en 1931.

Les deux nouveaux ponts métalliques furent posés sur des piliers en pierre, qui étaient adossés aux piliers de l'ouvrage existant.

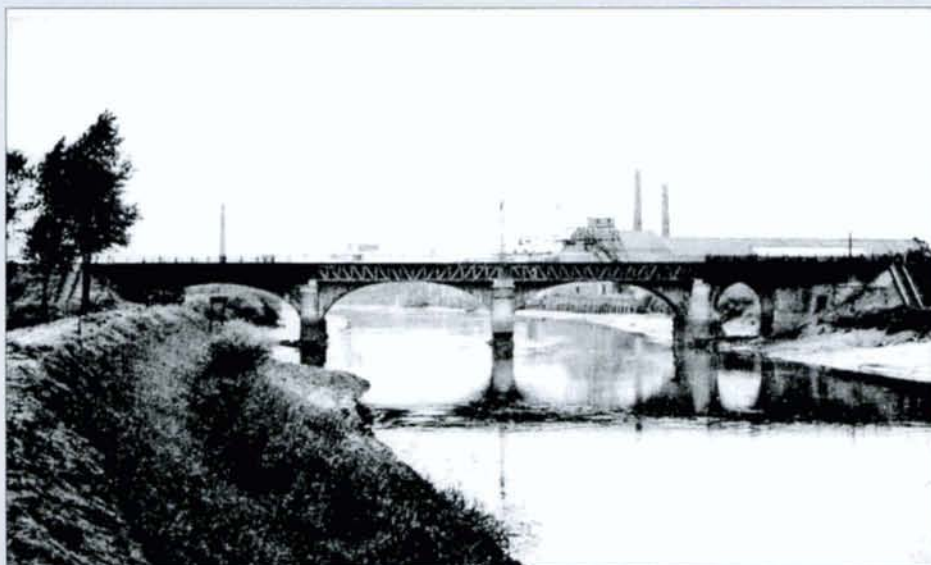
Lors de l'électrification de la ligne 25 en 1934/1935, on tint compte d'une éventuelle électrification ultérieure de la ligne « vapeur » ou lente (L 27). A cet effet, on établit sur une longueur de 700 m des portiques au-dessus des quatre voies. Lors de la ré-électrification, nombre de ces portiques furent remplacés. Les deux seuls subsistants, témoins de la première électrification, sont ceux du pont sur la Nèthe proprement dit.

Avec le temps, l'ensemble de l'ouvrage commençait à poser de plus en plus de problèmes de vieillissement. Des ralentissements de vitesse ont dû être instaurés, d'abord sur les voies extérieures, puis sur toutes les voies. Vu son âge et son état général, son remplacement devenait inévitable.

→ En 1930, l'ouvrage fut flanqué de chaque côté de deux nouveaux ponts métalliques afin de porter la ligne à 4 voies. Collection Paul JACOBS.



Le pont vu en 1925, avec deux arches au milieu et une petite arche côté Duffel. Collection Paul JACOBS.



Ces deux vues permettent de comprendre la manière dont les deux nouveaux tabliers métalliques ont été ajoutés à l'ouvrage. A gauche, on voit le pont en pierre qui, à l'origine, supportait les deux voies de la ligne 25. En 1930, afin de porter le pont à 4 voies, les piliers furent élargis aussi bien à droite qu'à gauche, pour soutenir les deux nouveaux tabliers. Ces derniers sont ici bien visibles sur la vue de droite. Pierre HERBIET.

LE PONT DE DUFFEL



PHOTO 94-92 Pour quelques semaines encore, il est encore possible de réaliser ce genre de photo. Les nouveaux ponts ne le permettront plus. Avis aux amateurs...
Walter PINET, 8 septembre 2009.

Cent ans plus tard un nouveau pont...

Le pont ferroviaire contemporain sur la Nete présente une usure certaine depuis plusieurs années, en particulier au niveau des tabliers métalliques. La décision de remplacer l'ouvrage d'art fut prise par la SNCB dans les années nante. Au fil des années, de plus en plus d'intervenants – *Le service de l'Escaut Maritime, la Communauté Flamande, la Province d'Anvers, la*

commune de Duffel - furent impliqués dans ce projet. L'obtention d'un consensus n'en fut pas facilitée, ni du point de vue de la conception du pont en lui-même ni de celui de son financement. Un des problèmes était celui de l'exigence du service de l'Escaut Maritime de relever le niveau du nouveau pont de 1,8 m. Ceci impliquait de toute évidence des travaux bien plus importants pour la SNCB, et donc une inflation certaine des coûts. Un accord fut néanmoins conclu et les travaux purent être entre-

pris en 2009.

La nouvelle double arche du pont sera construite à côté de l'ouvrage existant (en fait, à l'endroit exact où se trouvait le premier pont) et le tracé des lignes 27 et 25 sera adapté. La vitesse de cette dernière sera portée à 160 km/h.

Ainsi que nous l'avons signalé plus haut, le relèvement du tracé apporte son lot de travaux d'infrastructure. Venant d'Antwerpen, les voies doivent être relevées dès la sortie de la gare de Duffel pour atteindre la hauteur de 13 m au dessus du lit de la Nete. Ceci correspond à une hauteur libre de 6,14 m au dessus du niveau haut de la Nete, et de 7,69 m au-dessus de son niveau le plus bas (la Nete est soumise à l'influence des marées). A l'opposé, côté Mechelen, les voies redescendent à leur niveau actuel à hauteur du pont au-dessus de la N.14 (Route provinciale Mechelen-Lier).

Les travaux se déroulent en plusieurs phases et ont débuté en 2009 avec l'assèchement d'un réservoir à eau. Après préparation des terrains on débuta la construction des têtes de pont des deux côtés de la Nete. Lors de l'implantation de pieux de soutien, une grue s'effondra pour des raisons inconnues sur la caténaire de la ligne 25. Par un heureux hasard cet accident eut lieu un dimanche après-midi et les conséquences ne furent pas dramatiques; la situation étant normalisée dès le lundi matin.

PHOTO 94-91 Le 7 septembre, un train de marchandise remorqué par la 7785 franchit la Nete. Pierre HERBIET.



LE PONT DE DUFFEL

Les chantiers les plus importants auront lieu à hauteur du pont au-dessus de la Stocletlaan. A cet endroit, une nouvelle voie sera posée à côté de la voie B de la ligne 27. Dans une phase ultérieure, les quatre voies des lignes 25 et 27 seront ripées dans cette direction afin d'éviter l'expropriation et la destruction d'une série de maisons. Après le glissement des voies le pont de la Stocletlaan sera détruit et le nouveau pont – départ du nouveau tracé relevé vers la Nete - sera posé.

Le déplacement permet de démolir le pont enjambant la Stocletlaan de la voie A de la ligne 25, et de commencer la construction d'un nouveau pont. Dans une première phase, la ligne 25 sera dirigée temporairement sur le nouveau pont et reprendra plus tard l'ancien pont. Dans cette phase, la ligne 27 restera sur la route déviée, donnant la possibilité de démolir les anciens tabliers (du pont de la Stocletlaan) de la voie B de la ligne 25 et de la voie A de ligne 27; et de construire le nouveau pont pour les deux voies de la ligne 27.

Dans le même temps on entreprendra de l'autre côté la construction des nouveaux ponts au-dessus de la N14. La place disponible étant plus importante de ce côté, il ne sera pas nécessaire de procéder à des détournements à cet endroit. Le trafic continuera néanmoins à suivre l'ancien tracé, le temps de terminer les rehausses du nouveau tracé et le placement des nouveaux tabliers de ponts au-dessus de la Nete. Ceux-ci seront assemblés sur place et poussés au-dessus de la Nete sur 108 m via un pilier intermédiaire provisoire en partant de Duffel. Le pont de la ligne 27 sera le premier à être mis en place, fin 2010, suivi par celui de la ligne 25 début 2011. On procédera ensuite à la pose des voies de la ligne 25 qui devrait être mise en service fin 2011. Début 2012 ce sera autour de la ligne 27 de quitter son ancien tracé pour rejoindre le nouveau.



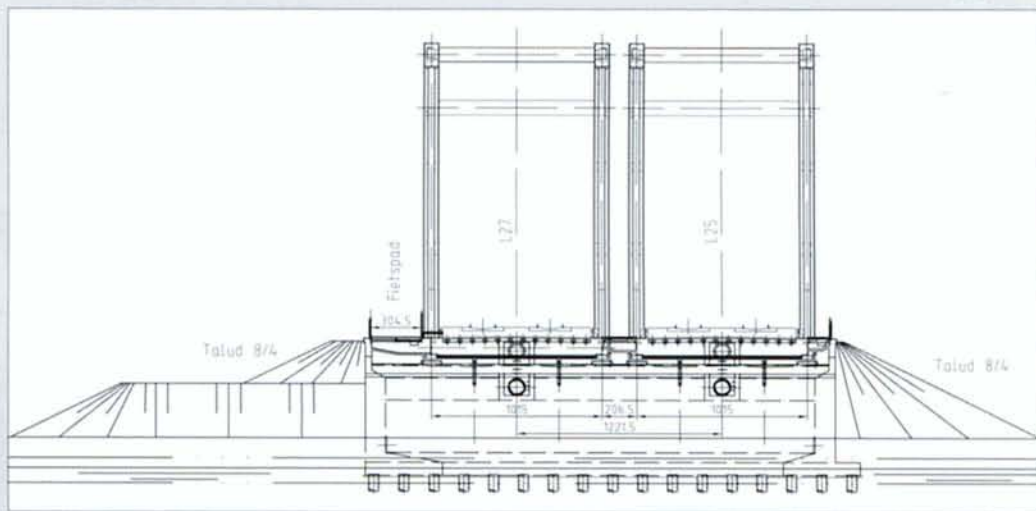
Une vue des travaux prise en direction de Bruxelles. Les deux premières voies à gauche sont celles de la ligne 25. Paul JACOBS, 12 septembre 2009.

Il restera alors à détruire les anciens ouvrages d'art et à mettre à leur place une passerelle pour cyclistes, celle-ci étant une partie de la voie rapide cycliste entre Antwerpen et Mechelen, et qui sera parallèle aux voies de chemin

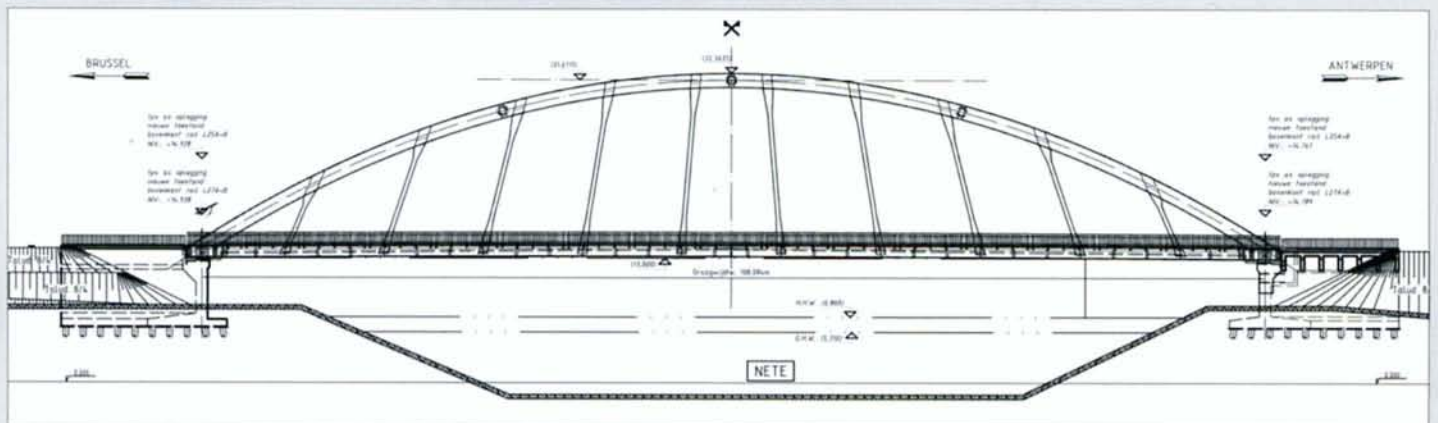
de fer.

Nous vous tiendrons bien entendu au courant de l'évolution des travaux dans nos numéros ultérieurs.

Paul JACOBS



Une coupe des nouveaux ponts. Chaque ouvrage supportera 2 voies.



Les nouveaux ponts seront fort différents des anciens ouvrages. Ils seront supportés par deux tabliers situés de part en part de la Nete.

2223

Livraison à la SNCB : 14-06-1954

Numérotation : 122.023 : 14-06-1954
2223 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi 14-06-1954, Oostende 29-09-1954; Bruxelles-Midi 16-01-1956, Kinkempois 29-09-1957, Bruxelles-Midi 01-05-1967, Saint-Ghislain 02-05-1985, Monceau/Charleroi-Sud 07-03-1986.

Mise hors exploitation : 09-01-2007, démolie à Rodange 2009

PHOTO 94-43 2223 + 2335, Holleken, 14 mai 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2305

Livraison à la SNCB : 01-1956

Numérotation : 123.005 : -01-1956
2305 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois 06-02-1956, Ronet 29-06-1957, Bruxelles-Midi 17-01-1958, Ronet 28-09-1958, Stockem 01-03-1969, Ronet 27-09-1970, Bruxelles-Midi 10-01-1983, Ronet 03-06-1984, Merelbeke 31-01-1994, Antwerpen-Dam/Noord 22-01-1995

Mise hors exploitation : 05-07-2005 (accident de Lier) démolie à Salzannes en 02-2008

PHOTO 94-44 Antwerpen-Noord, 4 novembre 1988.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5308

Livraison à la SNCB : 03-08-1955

Numérotation : 203.008 : 03-08-1955
5308 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Latour : 03-08-1955
Stockem : 18-06-1992

Mise hors exploitation : 13-12-2006 (suite accident dans le tunnel d'Antwerpen-Centraal en octobre 2006). Démolie à Salzannes en février 2008.

PHOTO 94-45 5308 + 5306. Beauraing, 7 septembre 1983
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5541

Livraison à la SNCB : 15-03-1962

Numérotation : 205.041 : 15-03-1962
5541 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Montzen : 15-03-1962
Ronet : 30-05-1962
Kinkempois : 16-09-1988
Hasselt : 09-10-1990
Kinkempois : 11-12-1991

Mise hors exploitation : 02-07-2007, démolie à Salzannes en février 2008.

PHOTO 94-46 Bovigny, 9 mai 1987.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6221

Livraison à la SNCB : 28-12-1962

Numérotation : 212.121 : 28-12-1962
6221 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Merelbeke : 28-12-1962
Monceau : 01-11-1994
Antwerpen-Noord : 12-12-2004

Mise hors exploitation : 09-12-2007

PHOTO 94-47 *Itterbeek, 17 avril 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6306

Livraison à la SNCB : 27-06-1966

Numérotation : 212.206 : 27-06-1966
6306 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kortrijk : 27-06-1966
Merelbeke : 28-05-1990
Kinkempois : 01-08-2003

Mise hors exploitation : 09-12-2003. Cédée au Patrimoine Historique de la SNCB-Holding

PHOTO 94-48 *Kortrijk, 24 octobre 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7383

Livraison à la SNCB : 03-05-1977

Numérotation : 7383 : 03-05-1977

Dépôts successifs : Monceau : 08-05-1977
Kinkempois : 29-10-1987
Antwerpen-Noord : 16-06-2002
Charleroi-Sud : 04-09-2005

Mise hors exploitation : 03-07-2007
vendue à Rail Feeding (NL) (RF 105)

PHOTO 94-49 *Saint-Nicolas (ligne 36A Voroux - Kinkempois), 28 mars 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8271

Livraison à la SNCB : 06-1973

Numérotation : 8271 : 06-1973

Dépôts successifs : Antwerpen-Dam/Noord : 06-1973

Mise hors exploitation : 22-05-2007, vendue à IFB

PHOTO 94-50 *Antwerpen-Noord, 6 mars 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le raccordement d'Obourg ouvert au trafic

Inutilisé depuis 1995, le raccordement de la cimenterie *Holcim* d'Obourg est de nouveau opérationnel depuis le début du mois de septembre (voir *EL 90* p. 32). Le contrat concerne actuellement un trafic de ciment à destination de Rouen (F) circulant en moyenne une fois par semaine. Sa fréquence devrait rapidement augmenter à 2 à 3 trains par semaine à partir de décembre.

Pour assurer les manoeuvres sur le nouveau raccordement d'Obourg, *Holcim* loue à *Rails & Traction* la 5172. Cette machine a été repeinte dans une douteuse décoration blanc-jaune, et est numérotée RT 200.072. La machine a quitté Raeren le 16 septembre, remorquée par la 7759, et est arrivée à Obourg le lendemain. C'est *Veolia Cargo* qui a empoché ce premier trafic, lequel est assuré par une locomotive Diesel du type G2000. Le premier train a quitté Obourg la nuit du 11 au 12 octobre vers 3 h du matin.

Dans le futur, pour faire face à l'épuisement prévu vers 2020 de la carrière d'Obourg, *Holcim* ouvrira une nouvelle carrière à Vaulx, près d'Antoing, sur la rive gauche de l'Escaut. Cette nouvelle



PHOTO 94-51 ↑ - PHOTO 94-52 ↓

Ces deux photos montrent le départ de Raeren de la RT 200.072 (5172) vers la cimenterie d'Obourg. Raeren, 14 septembre 2009. Michel HANSSENS.

carrière est provisoirement appelée OBESCO 2. *Holcim* attend le feu vert des permis urbanistiques pour entamer les travaux qui concerneront notamment la construction d'un raccordement de +/- 1 kilomètre entre la carrière et la ligne 78 (Saint-Ghislain - Tournai), un quai de chargement et un bâtiment de stockage, le tout pour un investissement de l'ordre de 30 millions d'euros. Les premières pierres seront extraites en 2012 et envoyées par trains vers les fours de la cimenterie d'Obourg. Annuellement, il est prévu d'extraire 4,3 millions de tonnes de pierres calcaires à klinker, dont 3,2 mil-

lions seront expédiés vers Obourg. Ce trafic correspond à 70.000 tonnes par semaine, et nécessitera la mise en route de 6 à 7 trains de 2200 t par jour, du lundi au vendredi, entre Antoing et Obourg. C'est après différentes études qu'*Holcim* a choisi le rail pour expédier sa production. La voie fluviale via le canal Nimy - Blaton - Péronnes qui avait d'abord été privilégiée, s'est révélée inadaptée car elle aurait entraîné la saturation des écluses. Quant à l'axe Tournai - Mons - Obourg, il est très loin d'être saturé puisque le trafic actuel n'atteint que 20% de sa capacité.



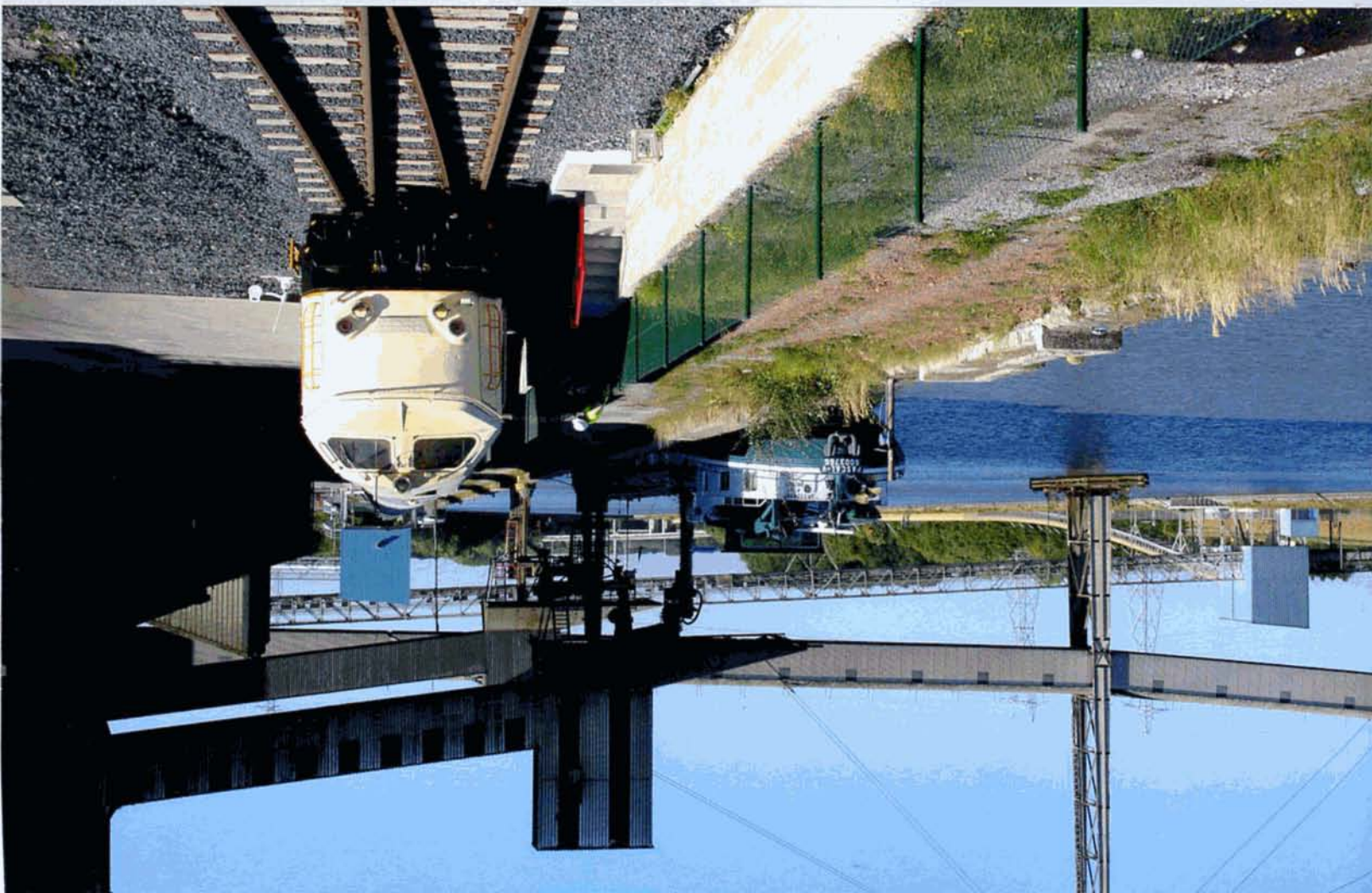


PHOTO 94-53 La première rame a été chargée le 22 septembre, et quittera Obourg le 12 octobre. Les installations de chargement jouxtent le canal du Centre. *Pierre HERBIET.*

PHOTO 94-54 Depuis le mois de septembre, de nombreux parcours d'étude de ligne furent mis en marche pour les conducteurs de Veolia, aussi bien vers Obourg que vers Lessines. Le 19 septembre, la G2000 immatriculée UIC 92 87 0002 023-5-F-VL (en location après d'Angel Trains), parcourt le raccordement industriel de la cimenterie Holcim à Obourg. *Christian AUQUIERE.*





PHOTO 94-89 ↑ - PHOTO 94-90 ↓

Encore deux vues de la 5172. Ci-dessus, durant la manoeuvre de quatre wagons; ci-dessous, dans le petit dépôt qui a été spécialement aménagé pour l'abriter. Pierre HERBIET.



En bref...

● Crossrail a subi en peu de temps une profonde réorganisation interne, par le retrait de la société du groupe d'investissement *Babcock & Brown*, le départ du "managing director" Ronny Dillen et le retour du co-fondateur Jerome Le Jeune. Ce dernier a d'abord repris 79,9 % des actions puis, fin septembre les 21,1 % restant, devenant ainsi le propriétaire à 100 % de Crossrail AG et des deux filiales *Crossrail Benelux* (ex. DLC) et *Crossrail Italie*.

● La DE 6303 (Class 66) a quitté Crossrail fin juillet. Elle est aujourd'hui prise en leasing par le néerlandais ERS.



PHOTO 94-95 ↑

Les carrières et fours à chaux d'Aisemont ont pris temporairement en location le locotracteur Cockerill 3504 (construction 1955) qui était auparavant utilisé par les Carrières Unies de Porphyres à Les-sines (CUP n° 2). Aisemont, 9 octobre 2009. Pierre HERBIET.



PHOTO 94-19 ← - PHOTO 94-97 ↓

Après les tests de compatibilité électromagnétique au bois du Coucou entre Silly et Ath, l'Euro4000 a subi des essais de levage à l'atelier de Schaerbeek, à l'aide de la grue de 100 t. Le premier levage a été réalisé le 26 août, à l'aide d'une poutre de levage avec élingues métalliques (photo ci-dessous). Ce premier essai n'a toutefois pas été concluant, si bien qu'un nouveau levage a été tenté le 3 septembre, cette fois à l'aide d'une poutre de levage avec élingues en nylon (photo ci-contre).

Jean-Luc VANDERHAEGEN - Pierre HERBIET.



FRET SNCF

De nouveaux trains

Fret SNCF poursuit son expansion en Belgique et assure deux nouvelles relations. Depuis le mois de septembre, un train de grumes circule plusieurs fois par semaine jusqu'à Marloie, généralement le lundi et le vendredi.

Il est remorqué au départ d'Aulnoye par deux locomotives Diesel de la série 67400.

Voici l'horaire de ce parcours :

41102

Erquelinnes 08.15 P
Charleroi-Sud 08.44 P
Namur 09.44 P
Marloie 10.37

41111

Marloie 16.55
Namur 15.14 P
Charleroi-Sud 16.16 P
Erquelinnes 16.55

Depuis le mois d'août, chaque jeudi, Fret SNCF assure la traction du train de conteneurs ERS 41601 Neuss - Zeebrugge (41600 en sens inverse), via la ligne 59 (Antwerpen - Gent). Ce train, remorqué par une Class 66, circule selon l'horaire suivant :

41601

Kijfhoek 07.43
Essen 08.55 P
Zeebrugge 11.20

41600

Zeebrugge 17.15
Essen 20.11 P
Kijfhoek 21.00



Depuis septembre, Fret SNCF a loué deux Class 66 supplémentaires. Il s'agit de la 6605 ex. ERS, et de la 6606 ex. 266 452-2 Railion Nederland. La 6605 à Antwerpen-Schijnpoort, le 13 octobre 2009. Pierre HERBIET.



PHOTO 94-55 Le 9 octobre 2009, les 67453 et 67543 manoeuvrent le train de grumes le long du quai de déchargement de la scierie Fruytier à Marloie. Laurent JOSEPH.

PHOTO 94-56 Le 26 octobre 2009, passage entre Chapois et Haversin du train de grumes 41102 à destination de Marloie, tracté par la 67629, toujours habillée de sa livrée bleue d'origine, et la 67543. Christian AUCQUIERE.





PHOTO 94-57 ← - PHOTO 94-58 ↓

Le 12 août, la 67594 de Fret-SNCF a pris en charge le train 50214 dans l'avant-port de Bruxelles à Schaerbeek. Ce train vide transportant de l'eau minérale Evian circule normalement de nuit entre Schaerbeek et Antwerpen-Schijnpoort. Dans cette dernière gare, il est pris en relais par une locomotive de la série 36000 qui le remorquera vers la France. La photo ci-contre montre la 67594 traversant l'avenue de Vilvoorde en direction de l'avant-port. Ci-dessous, le train au faisceau de l'avant-port. Pierre HERBIET.



PHOTO 94-59 ↓

Une fois par semaine en moyenne, Veolia Cargo assure la traction d'un train de céréales en provenance d'Hegyeshalom en Hongrie à destination du port de Gent. Ce train circule via les Pays-Bas (Venlo - Roosendaal). Cette photo montre la 6602 aux couleurs de rail4chem (société regroupée dans Veolia Cargo) remorquant le train vide 48692 Gent - Hegyeshalom, en passage en gare de Essen, le 2 septembre 2009. Michel DE ESCH.





PHOTO 94-77 Un autre opérateur qui monte lentement mais sûrement en puissance est Transport en collaboration avec le Rurtalbahnhof. Depuis le mois de septembre, ils assurent un nouveau trafic de produit sidérurgiques en conteneurs au départ de l'île de Monsin (port de Liège), pour la firme Magemont. Ce trafic concerne une dizaine de trains, avec une fréquence moyenne d'un par mois. Le 17 septembre, la V206 (G2000) refoule la rame vers le raccordement de la firme Magemont, dans le port de Monsin. Michel HANSSSENS.

PHOTO 94-78 Vu la masse importante du chargement, le train doit être allégé par une seconde locomotive jusqu'à Montzen. Le 17 septembre, passage du train à Moresnet-Chapelle; la V206 est assistée par la 653.09 (Class 66). Michel HANSSSENS.





PHOTO 94-79 Depuis le mois de septembre, la Class 66 DE61 du HGK (Hafen und Güterbahn Köln) a remplacé la Class 66 n° 653.05 en panne. Le 30 septembre, elle remorquait le train 48510 de minerais de zinc vide entre Stolberg et Antwerpen-Lillo. Passage à Gemmenich. Michel HANSSSENS.

PHOTO 94-80 Le leasing des 266 452 et 453 (Class 66) de DB Schenker Nederland a cessé. La 266 452 est relouée par Fret-SNCF sous le numéro 6606. Le 2 octobre 2009, elles ont été transférées à Roosendaal en attente d'un nouveau contrat. Ces machines étaient principalement utilisées pour remorquer les trains Opel vers Antwerpen. Etant donné que la traction de ce trafic a été reprise par les TRAXX de B-Cargo, elles se sont retrouvées sans travail. Seule la troisième Class 66 de DB Schenker Nederland - la 266 107 de couleur rouge - est encore temporairement utilisée pour remorquer un train auto COBELFRET de nuit entre Genk et Sloe. Le 8 mars 2007, passage du train Opel 47558 Bochum - Antwerpen-Oorderen à Kijkuit (ligne 12 Essen - Antwerpen). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Images de Roumanie



PHOTO 94-60 La Roumanie est un pays de 237.500km² (8 fois la Belgique), peuplé par 21.5 millions d'habitants. Complètement anéantie par le régime totalitaire imposé par Ceausescu jusqu'en 1989, la Roumanie reste à la traîne par rapport aux autres pays de l'Union Européenne qu'elle a rejoints en 2007. Le réseau ferré est exploité par les CFR (Căile Ferate Române). Là où CFR Călători, la filiale voyageurs des CFR, ne souhaite plus assurer la desserte, le service a été repris par des opérateurs privés (Regiotrans, Regional et Servtrans) avec du matériel acheté d'occasion à la SNCF. Le 21 août 2009, le X4534 en livrée 'TER Bretagne' assure le train 14709 Brasov - Zarnesti et quitte la ville de Rasnov. Il s'agit de l'ex-X4546 SNCF, mis en service le 07 septembre 1965, sorti de modernisation le 29 juillet 1991 et radié le 21 septembre 2007 à Rennes. Philippe DE GIETER.

PHOTO 94-61 Regiotrans ne se contente pas des dessertes locales mais assure aussi des relations longues distances en complément du service assuré par CFR Călători. Le 16 août 2009, la 25576 ex-SNCF (mise en service le 06 octobre 1971 et radiée le 17 décembre 2006 à Achères) et une rame RIO originaire du Pas-de-Calais passent à Saligny comme train Accélerate 14033, ramenant vers la capitale Bucaresti un flot de touristes ayant passé le week-end au bord de la mer Noire. Les trains 14032 Brasov 06.25 Bucaresti Nord 09.40/10.18 Constanta 14.23 et 14033 Constanta 16.44 Bucaresti Nord 20.32/20.49 Brasov 00.08 circulent tous les jours depuis le 11 juin 2009. Philippe DE GIETER.





PHOTO 94-62 L'entrée de la Roumanie dans l'Union Européenne a eu pour effet d'ouvrir ses 10878 km de lignes (dont 3971 km électrifiés en 25kV 50Hz) aux opérateurs privés. La filiale marchandise des CFR (CFR Marfa) n'asure plus que 80% du trafic et est proposée à la vente. Rompetrol, le principal groupe pétrolier, a choisi d'assurer lui-même le transport de ses produits; le 17 août-2009, la 60 1627-3 circule avec un train de citernes à Poarta Alba, sur la ligne industrielle reliant la gare de Medgidia et la raffinerie de Navodari. Philippe DE GIETER.

PHOTO 94-63 Unifertans est une autre société active principalement pour le transport des produits pétroliers. Le 23 août 2009, la 40 0272-1 remorque une rame de citernes et traverse la gare de Inotesti (ligne Ploiesti-Buzau). Philippe DE GIETER.





PHOTO 94-64 CTV (Cargo Trans Vagon) est principalement actif dans le transport de produits chimiques dans le sud-est du pays. Le 16 août 2009, les 40 0791-0 et 60 0169-7 en tête d'un train d'engrais circulent de Constanta vers Bucaresti, à Mircea Voda. Les 40 sont des Co'Co' construites par Electroputere de 1963 à 1991; les 60 sont des Co'Co' diesels-électriques construites également par Electroputere, de 1960 à 1993. Philippe DE GIETER.

PHOTO 94-65 Malgré la suppression de nombreux trains de voyageurs sur les lignes locales et l'importation d'autorails achetés d'occasion en Allemagne et en France, les autorails série 77, construits par Malaxa entre 1935 et 1942, sont encore en service, certains ayant été modernisés récemment. Le 18 août 2009, le 77 0756 et un autre 77 modernisé assurent le train 6424 Falciu Nord - Beresti, conduits depuis le poste arrière suite à une avarie à l'autorail de tête ! Philippe DE GIETER.





PHOTO 94-66 Alors que la dernière locomotive neuve livrée aux CFR a été mise en service il y a 25 ans, l'opérateur privé CTV a mis en service début août 2009 deux locomotives du type Eurosprinter ES64F4 de Siemens (189 700-8 et 189 701-6). Le 16 août 2009, la 189 700-8 remorque un train de céréales à Mircea Voda. Philippe DE GIETER.

PHOTO 94-67 Il reste également 29 autorails série 78 en activité. Construits par Malaxa entre 1939 et 1954, ils ont été modernisés. Une majorité d'entre eux sont spécialement aménagés pour assurer les trains officiels et gouvernementaux, les autres sont utilisés en service voyageurs dans les régions de Constanta, Tecuci, Iasi, Suceava et Arad. Le 17 août 2009, les 78 764 et 78 756 tombés en détresse en gare de Cogeaalac en assurant le train 8653 Medgidia - Tulcea, attendent l'arrivée d'une locomotive Diesel qui les remorquera vers Tulcea, avec un retard de deux heures. Philippe DE GIETER.



Royaume-Uni

Les rames 220 et 221 passent de Virgin à Arriva

Entre 2000 et 2005, *Bombardier* à Brugge a livré sur le marché britannique un total de 105 autorails rapides pour les relations longues distances. Le marché du transport voyageur Outre-Manche est très dynamique, et moins de 10 ans après leur livraison, presque tous les autorails ont changé d'exploitant et de livrée.

Suite à la perte de la concession pour les relations *Cross Country* (reliant le sud-ouest et le nord-est de l'Angleterre via Bristol, Birmingham, Derby et Sheffield) par *Virgin Trains* le 11 novembre 2007, tous les autorails *Voyager* (Class 220) et une majorité des *Super Voyager* (Class 221) ont été mutés chez *Arriva*, le nouvel exploitant de ces relations (circulant sous le nom commercial *Cross Country*). La flamboyante livrée rouge, jaune et grise d'origine a été remplacée par une étrange décoration mêlant le brun, le rouge et le gris.

Aptes à 200 km/h, les 220 sont des rames quadruples à transmission électrique construites en 34 exemplaires en 2000 et 2001. Chaque voiture est motorisée (moteur *Cummins* QSK19 de 560 kW) et les 220 peuvent circuler à la vitesse de 200 km/h. Les 221 sont similaires aux 220, mais équipées d'un système de pendulation. Quarante-quatre autorails (40 rames composées de 5 voitures et 4 rames de 4 voitures) ont été produites entre 2000 et



La société *Cross country* a repris à *Virgin* l'exploitation de la relation sud-ouest - nord-est. Les autorails de la Class 221 construits par *Bombardier* à Brugge ont reçu de ce fait une nouvelle décoration. Passage d'une rame 221.132 à *Brockenhurst* le 28 août 2009. Armand BEERLANDT.

2002. Les 21 Class 221 conservées par *Virgin* sont engagées sur les relations reliant London à Holyhead via Chester, et Birmingham à Glasgow et Edinburgh.

Deux autres variantes – sans pendulation, mais avec un aménagement intérieur offrant plus d'espace – ont été construites entre 2002 et 2004 pour *Midland Mainline* et *Hull Trains*. Les 23 autorails *Midland Mainline* Class 222.0 "Meridian" ont été livrés sous la forme de 7 autorails à 9 caisses et 16 autorails à 4 caisses, mais cette répartition fut rapidement jugée inadaptée et le parc fut recomposé pour former 7 autorails septuples (222 001 à 222 006) et 16 autorails quintuples (222 007 à 222 023). Là aussi, la franchise fut réat-

tribuée le 11 novembre 2007 et les *Meridian* versés dans le parc de *East Midlands Trains*, le nouvel exploitant des relations reliant London au nord de l'Angleterre via les Midlands (de London St Pancras vers Nottingham, Sheffield et Derby). *First Hull Trains* fut la dernière compagnie à introduire ce type d'autorail et prit livraison de quatre rames quadruples "Pioneer" en mai 2005 (220 101 à 104) pour les services London Kings Cross - Hull, assurés en "open access" et non dans le cadre d'une franchise. Les 222.1 se distinguent des 222.0 par le nombre réduit de places de première classe. En 2009, *First Hull Trains* a remplacé les *Pioneer* par des autorails Class 180 et les quatre 222.1 ont été repris par *East Midlands Trains*.

PHOTO 94-18 Le 22 octobre 2009, passage entre la mer du Nord et les falaises ocre de *Dawlish* de l'autorail *Voyager* 220.012 assurant un train vers *Exeter* et *Bristol*. Marc RIGUELLE.



Suisse

Rénovation des Colibri

Les CFF rénovent les rames RBDe 560 «Colibri» en leur incorporant une voiture intermédiaire à plancher surbaissé. A cette occasion elles sont rebaptisées "Domino". Les quatre rames prototypes RBDe 560 000 à 003 ne subissent pas cette rénovation et ont été vendues : la 560 000 à l'*Oensingen-Balsthal Bahn* (renumérotée 560 207), les 560 001 et 003 à la compagnie privée autrichienne *Montafoner Bahn Bludenz – Schruns* (MBS ET10 121 et 122), et la 560 002 aux *Chemins de fer du Jura* (numéro 560 141, louée temporairement à la société *Travys* pour emploi sur la ligne du Brassus.



PHOTO 94-68 La rame Domino 560 401-2 (ex-560 004-4) marque l'arrêt au Bouveret lors d'une course Sion - St Gingolph, le 28 août 2009. Philippe DE GIETER.

Des trains de marchandises en réversibilité !

En 1996 et 1997, la *Deutsche Bahn* prit livraison de sept autorails marchandises *CargoSprinter*, constitués de trois wagons encadrés par deux wagons motorisés équipés chacun d'un poste de conduite. Ces rames, construites par *Windhoff* (4, série 690) et *Talbot* (3, série 691) furent engagées à titre d'essais entre Hamburg/Osnabrück et l'aéroport de Frankfurt. L'idée était de desservir plusieurs raccordements avec des autorails simples (capacité de 10 containers) et ensuite de les accoupler pour les parcours sur les lignes principales. L'essai ne fut pas concluant et les *CargoSprinter* furent vendus aux Chemins de fer autrichiens et transformés en véhicules d'intervention dans les tunnels. Les ex-691 002 et 691 502 furent ensuite acquis par une société suisse fin 2008 et adaptés pour être utilisés comme voiture-pilote sur des compositions marchandises (containers) réversibles remorquées ou poussées par des locomotives électriques Re4/4 II.

Les *CargoSprinter* ont conservé leurs deux moteurs Diesel (2 fois 265 kW) et peuvent aussi assurer la traction pour les manœuvres sur des raccordements non électrifiés. Le concept a été développé par *Marti Infra AG* en collaboration avec *CFF Cargo*, avec pour but principal, l'utilisation de ce type de convoi pour l'approvisionnement des chantiers. La première composition est entrée en service en avril 2009 pour acheminer des cailloux de Klus et Wangen vers un chantier à Zürich-Hbf. La deuxième relation utilisant ce type de matériel circule depuis juin 2009, pour la firme *RailLogistics*, entre Felsberg et Daillens. Des containers pour *Heineken* sont chargés à Felsberg et, lors d'un arrêt à Frauenfeld, des containers postaux sont ajoutés et transportés vers Härkingen et Daillens. Pour ce service, la Re4/4II 11320 CFF a été prise en location par *RailLogistics*.

La fin de Cisalpino

Les clients et les autorités fédérales et cantonales le long de l'axe du Gothard critiquent souvent les prestations de *Cisalpino* les qualifiant d'insatisfaisantes. Les CFF et *Trenitalia*, les «parents» de *Cisalpino*, ont donc décidé de mettre fin à cette société commune et d'assurer à nouveau eux-mêmes le trafic international entre la Suisse et l'Italie, à partir du changement d'horaire du 13 décembre 2009. *Trenitalia* reprendra cinq des neuf automotrices ETR 470 et les CFF les quatre autres, tandis que les 14 ETR 610 (en cours de livraison et dont la mise au point difficile est partiellement à l'origine de la chute de *Cisalpino*) seront réparties à parts égales. A compter du changement d'horaire, les CFF engageront les ETR 470 sur l'axe du Gothard, et les ETR 610 seront affectés aux axes du Simplon et du Lötschberg.

D'autre part, les CFF et *Trenitalia* ont décidé de supprimer les trains de nuit entre la Suisse et l'Italie à partir du 13 décembre. Cette décision est motivée par le recul constant de la demande au fil des ans.



Le 29 juillet 2009, passage à Yverdon d'un train postal Daillens - Frauenfeld tracté par la Re 4/4 II 11320 de RailLogistics.

Le même jour, à Yverdon, passage du train postal Frauenfeld - Daillens mené par le CargoSprinter STmgms-t 95 85 27-20 902-6 et poussé par la Re 4/4 II 11320. Photos : Patrice AIROLDI.



TELEX....

PAYS-BAS : retour de la vapeur !

● En 2010, la société *Stichting Stoomtrein Fryslân* va faire circuler de façon régulière entre Sneek et Stavoren un train à vapeur en addition des services voyageurs assurés par *Arriva* avec ses autorails GTW. Dans un premier temps, c'est la 52 8055, prise en location auprès de DLM en Suisse, qui assurera le service. Construite en 1942 par Graffenstaden (n° 7916) en France, elle fut mise en service le 29 octobre 1943 à Offenbourg sous le numéro 52 1649. Au milieu des années '60, la Deutsche Reichsbahn décida de reconstruire 200 locomotives avec de nouvelles chaudières, et la 52 1649 fut l'une d'elles, sortie de transformation le 27 juillet 1962 et renumérotée 52 8055. Elle resta en service jusqu'au 10 décembre 1991 et fut radiée le 10 octobre 1992 à Berlin Schöneweide, puis vendue à l'EfZ (*Eisenbahnfreunde Zollembahn*) à Tübingen. Arrivée à limite de révision le 28 août 1995, elle fut garée et devait servir de réserve de pièces pour les autres locomotives de l'EfZ. Mais la société suisse *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM)* était à la recherche d'une locomotive pour servir de prototype pour un

concept de vapeur moderne, et la 52 8055 fut désignée et métamorphosée entre janvier 1997 et mars 1999. Elle fut équipée pour la chauffe au fuel, et sa distribution complètement renouvelée, en utilisant une technologie basée sur des roulements à billes (!). N'ayant pas pu être agréée pour la circulation en Allemagne, elle n'était plus utile à l'EfZ et fut vendue à la *Dampflokotiv- und Maschinenfabrik (DLM)* en septembre 2003. La 52 8055 devrait circuler aux Pays-Bas pendant 5 ans. Sur base des résultats de la première année d'exploitation, il sera décidé ou non de commander à DLM une locomotive-tender (2-4-2T) construite entièrement neuve suivant les principes utilisés sur la 52 8055.

L'infrastructure doit également être adaptée; un atelier sera construit à Sneek, ainsi qu'un emplacement pour garer les voitures voyageurs, les bureaux et un centre du visiteur. A Stavoren, un nouveau quai, une voie d'évitement et un château d'eau doivent être construits. Les travaux d'adaptation de l'infrastructure existante sont commandés à *ProRail* avec la Province de Frise comme maître d'œuvre; les nouvelles constructions sont financées par les communes et la Province et le matériel roulant sera pris en leasing. Le coût des seuls travaux d'infrastructure est estimé à 4 millions d'Euros.

CHINE

● En croissance continue, la Chine doit développer son réseau de transport pour faire face à ses nouveaux besoins de mobilité. D'ici 2012, 13.000 kilomètres de lignes à grande vitesse seront construits dans le pays, pour servir 7 milliards de voyageurs annuellement. Quatre lignes suivant un axe nord-sud et quatre autres suivant un axe est-ouest sont en construction. Pour circuler sur ces lignes, de nombreux trains seront nécessaires, et l'usine de Sifang, associée à *Bombardier*, vient de recevoir une commande pour 80 rames *Zefiro 380*, soit 1120 voitures, réparties en 20 rames de 8 voitures et 60 rames de 16 voitures, devant être capables de circuler à 380 km/h. La commande a une valeur de 2.7 milliards d'euros et les rames seront mises en service entre 2012 et 2014.

Par ailleurs, un train à grande vitesse atteignant 500 km/h sera testé l'année prochaine.



Le train à grande vitesse *Zefiro 380* de *Bombardier*. *Bombardier*.

FRANCE : une nouvelle décoration pour les engins de l'activité Infrastructure

Toutes les locomotives affectées à l'infrastructure sont progressivement repeintes dans une nouvelle décoration à fond jaune et gris. Sont actuellement concernées les 63500, 67200, 68500, 69000, et quelques nouvelles 75000.

PHOTO 94-69 Le 8 août 2009, les 69295, 68521 et 69211 stationnent dans le triage de Dijon Perrigny. Les deux 69000 sont parées de la nouvelle robe. *Pierre HERBIET.*



Suède

Veolia se lance dans le trafic voyageurs

Depuis juin 2009, le transport des voyageurs en Suède est ouvert à la concurrence. La société *Veolia Transport* s'est immédiatement lancée dans l'aventure en proposant, depuis le 22 juin, un service de trains de nuit entre le sud (Malmö et Göteborg) et le nord du pays (Kiruna) avec prolongement vers Narvik, en Norvège. *Veolia* connaît bien ce tracé, puisque jusqu'en juin 2008, elle assurait les trains de la relation Stockholm - Narvik avant de perdre la concession au profit des chemins de fer nationaux SJ. Un an plus tard, la société d'origine française exploite donc à nouveau cette relation, mais cette fois en concurrence avec le service public.

Veolia propose un concept innovant visant à rendre ce voyage de 2147km le plus relaxant possible : location de DVD, wagon-restaurant stylé, etc. La traction des trains est confiée à la société *Hector Rail*, une des sociétés suédoises actives



PHOTO 94-70 Le 22 juillet 2009, arrivée à Bjoernfjell du train Veolia 7103 Narvik - Malmö, tracté par la TRAXX 241005 d'Hector Rail. Philippe DE GIETER.

en service marchandise, qui utilise ses locomotives du type 241 (des TRAXX

F140AC construites par *Bombardier*, identiques aux 185 de la DB).

TELEX.....

ALLEMAGNE

- La DB garera toutes ses rames *Talgo* le 13 décembre prochain, et les remplacera par des voitures-lits classiques. Elles étaient utilisées sur les *City Night Line* München - Berlin et München - Hamburg.
- La division marchandises des chemins de fer allemands poursuit son expansion en Europe et vient de devenir propriétaire à 95% de la société polonaise PTK, peu de temps après avoir absorbé une autre société polonaise, PCC, en juillet. PTK est basée à Zabrze et est principalement active pour les flux de transports liés à l'industrie minière. Elle emploie 2000 personnes et dispose d'un parc d'une centaine de locomotives électriques et Diesel de types divers.

USA

- Le Président Obama a décidé de développer un vaste réseau de lignes à grande vitesse dans le but de réduire fortement le trafic routier et surtout aérien avec, à la clé, une réduction significative des émissions de CO2. Dans son plan de relance économique, le Président a créé une enveloppe de 8 milliards de dollars (5,6 milliards d'euros) pour l'étude d'un réseau comprenant une dizaine de corridors TGV totalisant plus de 13.000 km. Le Congrès américain doit entériner le projet et injecter 50 milliards de dollars dans les 5 ans pour

son financement. Les principaux axes seront les suivants :

- *Pacific Northwest Corridor* : Vancouver - Seattle - Portland - Salem (750 km);
- *California Corridor* : Sacramento - San Francisco - Los Angeles - San Diego (1131 km);
- *Chicago Hub Network* : St. Paul - Chicago, avec des ramifications vers St. Louis - Topeka, Indianapolis - Franfort, Ohio Columbus, et Detroit (3723 km);
- *South Central Corridor* : San Antonio - Dallas - Oklahoma et Dallas Little Rock (1600 km);
- *Gulf Coast Corridor* : Houston - New Orleans - Atlanta (1644 km);
- *Florida Corridor* : Miami - Orlando (573 km);
- *Southeast Corridor* : Washington - Orlando (1406 km);
- *Northern New England Corridor* : New York - Montreal (786 km);
- *Empire Corridor* : New York - Detroit (1440 km);
- *Keystone Corridor* : Washington - Detroit (561 km).

Tous ces corridors seront reliés entre eux par des lignes existantes et comprendront de nombreuses ramifications vers les principales villes.

Ce vaste projet nécessitera la construction de nombreuses rames à grande vitesse; *Bombardier* et *Alstom* sont en tête de liste pour les commandes.

- Le *Denton County Transportation Authority*

DCTA (région Dallas, Texas) a commandé le 19 mai chez *Stadler* 11 autorails GTW 2/6, assortis d'une option pour 25 rames supplémentaires. Le *DCTA* exploitera une ligne de 35 km entre le centre de Denton et Carrollton. A Carrollton, une correspondance sera créée vers Dallas. La livraison des 11 premières rames interviendra fin 2011. C'est la troisième fois que *Stadler* décroche des commandes aux USA, après la livraison de GTW au *New Jersey Transit* (2002-2003) et au *Capital Metro Austin Texas* (2007-2008) - voir *EN LIGNES 90* page 47..

ITALIE

- Le *FNM* a commandé chez *Stadler* 19 autorails GTW, dont 11 quadruples GTW 4/12 (231 places assises) et 8 doubles GTW 2/6 (113 places assises), assortis de plusieurs unités en option, d'une valeur de € 90 millions. Ces autorails, dont la livraison débutera en 2011, seront engagés sur la ligne Milano - Molteno - Lecco (GTW 4/12) et Brescia - Iseo - Edolo (GTW 2/6).



Vue d'artiste des autorails GTW 2/6 commandés par le *FNM*. *STADLER*.

Kazakhstan

Nouvelles locomotives General Electric

Les chemins de fer du Kazakhstan KTZ (*Kazakstan Temir Zholy*) prennent livraison cette année des premières locomotives TE33A, du type ES44ACi «Evolution» de *General Electric*. Les dix premières sont construites aux Etats-Unis, à Erie en Pennsylvanie, mais le reste de la commande de 310 locomotives sera assemblé au Kazakhstan, à Pavlodar, dans une nouvelle usine inaugurée le 3 juillet dernier. Les TE33A sont des locomotives Co'Co' diesels-électriques disposant d'un moteur GEVO-12 à 12 cylindres développant 2886 kW et elles sont aptes à circuler à 120 km/h. L'utilisation d'un moteur 12 cylindres puissant permet de réduire de 3 à 5% la consommation et de 40% les émissions par rapport au moteur de puissance identique à 16 cylindres utilisé par *General Electric* auparavant.

La gamme «Evolution» de *General Electric* est en cours de développement depuis 2002 et de nombreuses compagnies d'Amérique du Nord ont passé commande, de même que les Chemins de fer chinois (300 locomotives série HXN5) et égyptiens (80 locomotives série 2400), ainsi que *Rio Tinto* en Australie. Au total, plus de 3000 locomotives basées sur ce concept ont déjà été livrées.



PHOTO 94-71 La TE33A-0008 (GE 59490/2008) devant les bâtiments du centre d'essais de Shcherbinka près de Moscou. Philippe DE GIETER, 9 septembre 2009.

Les TE33A sont destinées au trafic marchandises, en particulier le trafic de transit entre la Chine et la Russie. Elles ont été commandées en septembre 2006 pour remplacer les anciennes locomotives datant de l'époque soviétique, pour rendre le transport plus efficace et moins polluant. Elles seront les premières locomotives Diesel utilisant le courant alternatif pour l'alimentation des moteurs de traction en service dans un pays de l'ex-URSS. Les dernières seront livrées en 2012.

Le contrat a une valeur de l'ordre de 450 millions d'euros.

La société russe *Gazpromtrans*, via la société de leasing *Lokomotiv-Leasing*, a signé un accord avec l'usine de Pavlodar pour l'achat de 20 locomotives du même type, destinées à la ligne Obskaya-Bovanenkovo actuellement en construction, pour desservir les zones d'exploitation de pétrole et de gaz en cours de développement dans la péninsule du Yamal, au nord-ouest de la Sibérie.

TELEX.....

ROYAUME UNI

● Le gouvernement britannique a repris l'exploitation de la ligne de la côte Est, reliant London à Edinburgh et l'Ecosse. La franchise de cet axe avait été accordée en 2007 à la société *National Express East Coast* (NEXC). NEXC a enregistré d'énormes pertes pour les 6 premiers mois de 2009, ayant entraîné sa reprise par le gouvernement le 1er juillet. Il s'agit de la première grande cassure dans le système des franchises britanniques.

AUTRICHE

● Les autorités de Basse-Autriche ont annoncé la fermeture pour l'été 2010 de la plus grande partie de l'Ybbstalbahn, un réseau à voie de 0,76 m encore exploité par les ÖBB (voir *EN LIGNES 51* page 53). Seule sera maintenue la courte section Waidhofen-am-der-Ybbs – Gstadt, soit 5,5 km. L'antenne Gstadt – Ybbsitz et la ligne principale Gstadt –

Lunz-am-See seront converties en routes et pistes cyclables. Le statut du tronçon final Lunz-am-See – Kienberg-Gaming, long de 17 kilomètres, déjà fermé et exploité comme train touristique par une association, ne sera pas modifié par cette décision.

FRANCE

● La nouvelle base travaux de Villersexel (Haute-Saône), qui approvisionnera en matériaux la LGV Rhin-Rhône en construction, a vu circuler son premier train de ballast le 19 mai, tracté par les A1AA1A 68081 et 68512. Début juin, une locomotive ex-212 allemande et les trois « class 58 » britanniques (ex. ACTS) ont été acheminées à la base, où un triangle de raccordement avec la ligne nouvelle est en cours de mise en place. La pose de la voie a débuté en juillet en direction de Dijon. Vers l'est, entre Villersexel et Petit-Croix, les travaux de génie civil entrent en phase finale. Les éléments de tablier du viaduc de 792 m sur la Savoureuse, au sud de Belfort, ont été lancés fin juillet.

ARABIE SAOUDITE

● L'Etat saoudien projette de construire une ligne à grande vitesse entre La Mecque et Medina. Longue de 440 km, sa vitesse commerciale sera de 320 km/h. Cinq gares intermédiaires seront aménagées, deux à La Mecque, deux à Jeddah et une à Médine. L'investissement, estimé à €2,8 milliards, sera financé par l'Etat saoudien. La durée de réalisation est de 48 mois. TUC Rail apportera une aide d'ingénierie-conseil en matière de technique ferroviaire à grande vitesse.

PAYS-BAS

● Les quatre locomotives Diesel 6401 à 6403 et 6504 qui avaient reçu une décoration grise "Railpro" ont retrouvé leur livrée jaune-grise dans le courant du mois d'août.

● La RF 102 (ex. 7394 SNCB) est utilisée depuis le 7 septembre sur le raccordement du cigarettier *Philippe Morris* à Bergen op Zoom.



Hier...

La gare de Hamme était située sur la ligne 56 (Dendermonde) - Grembergen – Sint-Niklaas-West. Cette ligne fut mise en service par la "Compagnie du Chemin de Fer Termonde – Saint Nicolas" (TSN) en deux étapes : Grembergen – Hamme le 25 janvier 1875 et Hamme - Sint-Niklaas-West le 14 décembre 1877. A Sint-Niklaas, elle offrait une correspondance avec la ligne Antwerpen-Linkeroever – Gent qui était toujours à voie étroite (1,145 m) à cette époque. Plus tard, Hamme devint une gare de transbordement assez importante avec la SNCV. Il existait des lignes vicinales vers Gent (1891), Antwerpen (1904) et Kastel (1910). La compagnie TSN fut nationalisée le 1er janvier 1909. Comme beaucoup d'autres lignes, cette liaison perdit son service voyageurs après la deuxième guerre mondiale. Les derniers trains circulèrent le 1er juin 1957, officiellement à cause du mauvais état du pont sur la Durme à Hamme. Entre Grembergen et Hamme, la ligne fut maintenue pour le service marchandises, mais ce tronçon fut aussi fermé définitivement le 28 octobre 1982. La ligne fut déposée début 1984. La carte postale du dessus nous montre la gare juste avant la première guerre mondiale. Aujourd'hui, cet endroit a énormément changé. Le site de la gare fut acheté par une usine de tapis qui y a construit un nouveau hangar. Le bâtiment existe encore, mais il est caché par le mur et la végétation. Il est utilisé par l'usine comme bureau et étalage... Carte postale collection Wim DE RIDDER, photo ci-dessous : Hamme, 8 juin 2009. Wim DE RIDDER.



Aujourd'hui



Le dépôt d'Antwerpen-Dam photographié le 29 avril 1934, vraisemblablement un dimanche au vu du nombre de locomotives qui s'y trouvent. Dans la file de droite se trouvent quatre G8.1 (type 81) et une T16 (type 98). Au milieu devant les portes stationnent une type 53 et des G7.2 (type 72). Aujourd'hui, la remise a été transformée en espace couvert. Les murs ont été démolis, tandis que la toiture et les colonnes qui la supportent ont été restaurées. Elle a été baptisée "Olifant" ("Eléphant"), le nom d'une des premières locomotives mises en service en mai 1835. H.G. HESSELINK, collection du Cabri.

L'incroyable métamorphose d'Antwerpen-Dam

Dans notre précédent EN LIGNES, nous avons consacré la rubrique "hier - aujourd'hui" à la reconversion du site du dépôt d'Antwerpen-Dam. Voici d'autres photos montrant cette métamorphose.

Le dépôt d'Antwerpen-Dam avait la particularité d'être traversé par un pont routier offrant ainsi aux amateurs une vue imprenable sur les installations.

Un des défauts de ce dépôt était sa situation enclavée au milieu d'un quartier fort habité de la ville (voir photo page 59). On s'imagine aisément les désagréments occasionnés par les fumées d'échappements des locomotives et le bruit de leur moteur Diesel, surtout la nuit du dimanche au lundi lorsque pas loin de 100 machines étaient préparées pour leur envoi vers le port. C'est une des raisons pour laquelle il fut décidé de construire un nouvel atelier à Antwerpen-Noord.

Le dépôt d'Antwerpen-Dam fut mis en service vers 1926. Au fil des ans, il reprit les activités des anciens dépôts d'Antwerpen-Noord (qui se trouvait alors à Austruweel près d'Antwerpen-Luchtbal), d'Antwerpen-Zuid et puis de Berchem.



Aujourd'hui, il est fort difficile de se rendre compte qu'auparavant des voies et des locomotives occupaient cet immense espace. Ghislain SMOUT.



↑ Une autre vue prise le 29 avril 1934; à l'avant-plan, on voit une G7.2 (type 72) et une G10 (type 90). H.G. HESSELINK, collection du Cabri.

↓ Le même site aujourd'hui pris avec un angle de 20° plus vers la droite. Ghislain SMOUT.

L'origine d'Antwerpen-Dam remonte au 21 juin 1854, lorsque fut mise en service la ligne internationale Antwerpen - Roosendaal (ligne 12). La ligne partait alors de l'ancienne gare d'Antwerpen-Oost (auparavant dénommée Borgerhout de 1836 à 1854, et devenue en 1905 Antwerpen-Centraal) et se dirigeait directement vers Antwerpen-Dam, c'était en fait une première jonction nord-sud.

La ligne, exploitée par la *Société Anonyme des Chemins de Fer d'Anvers à Rotterdam* (puis par le *Grand Central Belge*), était à ce moment à simple voie. Elle fut mise à double voie après la reprise du GCB par l'Etat Belge (le 1er août 1880) en 1881.



La gare d'Antwerpen-Dam photographiée en 1907. La même année, la bâtiment fut déplacé de quelques 36 m vers le sud et surélevé de 1,6 m. Ces travaux furent justifiés pour permettre de surélever les voies de façon à supprimer les passages à niveau. La construction d'une nouvelle gare était jugée trop onéreuse. A droite, la gare aujourd'hui. Le bâtiment a été classé en 1997. A gauche, on voit le dessus du puits de sortie de la jonction nord-sud. Ghislain SMOUT.





Une vue aérienne des installations d'Antwerpen-Dam prise dans les années 1930. ⑩ le pont surplombant les installations; ① le bâtiment de la gare d'Antwerpen-Dam; ② l'atelier de réparation et révision (ancien atelier Central); ③ la remise des locomotives et le bâtiment administratif qui était situé à l'arrière; ④ plaque tournante et, plus tard, emplacement du stand à gazoil; ⑤ stand de chargement du charbon dans les locomotives; ⑥ nouvelle ligne 12 Antwerpen - Roosendaal en cour de pose; ⑦ ligne 12A Antwerpen-Schijnpoort - Antwerpen-Dokken & Stapelplaatsen; ⑧ entrepôts et hangars douaniers de Dokken & Stapelplaatsen; ⑨ l'ancien port et l'Escaut; ⑩ ancienne ligne 12 devenue plus tard la ligne 27A vers Antwerpen-Noord.

Le 1er janvier 1873, la ligne de ceinture via Berchem - Antwerpen-Oost et Zurenborg (aujourd'hui Schijnpoort) fut mise en service, entraînant le démontage de la section Antwerpen-Oost - Antwerpen-Dam. Une nouvelle halte fut ouverte aux voyageurs : Antwerpen-Stuyvenberg Reizigers. Ce point d'arrêt sera rebaptisé en 1905 Antwerpen-Dam. Un nouveau bâtiment sera construit en 1892. Celui-ci sera déplacé en 1907, lors des travaux de surélévation des lignes autour d'Antwerpen.

Toujours en 1873, l'ancienne forteresse «Carnot» fut démolie pour l'aménagement d'un emplacement ferroviaire baptisé "Dam" pour le trafic marchandises. Une ligne (L12A) fut construite au départ d'Antwerpen-Zurenborg (Schijnpoort) pour desservir le port en passant vers les hangars et entrepôts douaniers de "Dokken en Stapelplaatsen". Un Atelier Central de révision et de réparation de locomotives fut construit dans la bifurcation formée par les lignes 12 et 12A.



Les jours de la vapeur sont comptés. A l'avant-plan, la 272.003, future 7203. Au fond de l'image, on aperçoit des types 64 (P8) et 29. Une type 201 (future 59) se trouve devant les portes de la remise Daniel THIELEMANS, 1965.



↑ Une vue de la remise en 1963. A l'avant-plan se trouve la 201.045 (future 5945). Devant les portes, on aperçoit des type 252 (futures 85) et une 272 (future 72). Aujourd'hui, un étang a été aménagé sur ce site... Daniel THIELEMANS.

PHOTO 94-72 ↓ Après la suppression de la traction vapeur, l'emplacement du stand de chargement du charbon a été reconverti en voies de garage. De gauche à droite, on voit une file de 84, de 82, de cinq 75, de 85 et 82 et de la carcasse du 4907. Aujourd'hui, c'est une plaine de jeu qui occupe les lieux... Pierre HERBIET, 12 janvier 2000. Ghislain SMOUT, 23 août 2009.

Vers 1926, l'Atelier Central devint le dépôt de locomotives d'Antwerpen-Dam. Cet établissement était situé au milieu d'un quartier très peuplé, et occasionnait de plus en plus de désagrément aux riverains. De plus, sa situation imposait de nombreux parcours à vide vers le triage d'Antwerpen-Noord et le port. Il fut ainsi décidé de construire un atelier moderne au coeur de la gare de formation. Le déménagement des activités, opéré par étapes, fut achevé le 30 septembre 2001.

Se posa alors la question de savoir quelle nouvelle affectation on allait faire de ce vaste domaine occupant 24 hectares, y compris les bâtiments, abandonnés par la SNCB. Le 12 septembre 2001, la destination des terrains change officiellement. Un accord entre la ville d'Antwerpen et la SNCB est signé le 3 décembre 2001 : c'est la naissance du "Spoor Noord Park". Il s'agit, comme son nom l'indique, d'un parc récréatif. Tous les bâtiments dont l'architecture témoigne de l'époque industrielle sont heureusement conservés et restaurés. Un nom a été donné aux différents bâtiments et routes : "Olifant" pour la remise; "Pijl" pour l'atelier; "Stephenson" pour le bâtiment administratif; "Ijzeren Rijn" pour une piste cyclable; "Montzenroute" pour un chemin de promenade. Le "Spoor Noord Park" a officiellement été ouvert le 13 juin 2009.



RETRO FNDM

L'ancien bâtiment administratif baptisé "Stephenson" (la locomotive qui remorqua le premier train de voyageurs vers Antwerpen le 3 mai 1836) est transformé en centre de musique, en particulier pour le jazz.

PHOTO 94-73 →

Le bâtiment administratif hier et aujourd'hui. Le 22 décembre 2000, la 7501 accidentée et les 8261, 8258 et 8275 stationnent à proximité. Pierre HERBIET.
Ghislain SMOUT, 23 août 2009.



Les bâtiments de l'ancien atelier sont en cours de transformation et de rénovation, et ont été baptisés "Pijl" ("Flèche"), du nom d'une des premières locomotives mises en service en mai 1835. Un hall d'évènements y sera créé ainsi que deux salles omnisports, une pour l'école supérieure ARTESIS, l'autre pour le quartier de Dam. La fin des travaux est programmée pour 2011.



↓ En 1963, trois locomotives du type 252 évoluent vers la remise; en gros plan, la 252.007 (future 8507); en seconde position la 252.106 (future 8531 et 8461). A gauche, on voit les vastes bâtiments de l'atelier (ancien Atelier Central).

Daniel THIELEMANS

→ Ghislain SMOUT, 23 août 2009.



Qui aurait imaginé un jour que le stand à gazoil et à sable soit reconverti en ... plaine de jeux ? C'est pourtant ce qui est arrivé. Ci-contre : la 7101 s'approvisionne le 20 septembre 1997. Armand THONET.

Ci-dessous : la plaine de jeux... Ghislain SMOUT, 23 août 2009.



Un chemin de promenade a été aménagé à travers le "Spoor Noord Park". Il a été baptisé "Montzenroute" en référence à la ligne construite durant la Première Guerre comme itinéraire alternatif à celui du Rhin d'Acier.

De même, une piste cyclable a été tracée à travers le parc. Elle est baptisée "Ijzeren Rijn" en référence à la ligne du Rhin d'Acier qui relia à partir de 1843 le port d'Antwerpen à l'Allemagne.



PHOTO 94-74 ↓

Le 10 février 1985, les 5926, 5925 et 7501 stationnent au stand d'approvisionnement. Serge MARTIN.

A gauche, le site de l'atelier d'Antwerpen-Dam aujourd'hui. Ghislain SMOUT, 23 août 2009.



il y a 70 ans ...



Les six autorails du type 608 étaient dérivés du 606.01 datant de 1936. Ils furent construits en 1939 par les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre. Le 606.01 et les 608 étaient caractérisés par le galbe particulier de leur carénage. Cette vue montre les six autorails en cours de construction, à des stades divers. A l'avant-plan à gauche, le montage d'un châssis a débuté. Les 608 furent réformés entre 1966 et 1967 au dépôt de Walcourt. Le 608.05 est préservé par la SNCB-Holding. Photo FUF, collection PFT.

PHOTO 94-75 Le 7 décembre 1984, la 7504 ayant subi une révision intermédiaire à l'Atelier Central de Salzinnes, fut testée en ligne entre Salzinnes et Gedinne, accompagnée par la 5209. A la même occasion, elle reçut la nouvelle décoration jaune. Passage en gare de Pondrôme lors du trajet aller vers Gedinne. Après sa radiation le 1er février 2001, elle fut vendue à la société de travaux de voie italienne CLF. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans ...



il y a 25 ans...



En mai 1983, seules les 2908, 2910 et 2913 étaient encore actives, utilisées respectivement pour les manoeuvres à Oostende, pour assurer les transfert de matériel entre l'atelier de Schaerbeek et l'Atelier Central de Mechelen, et pour les manoeuvres à Bruxelles-Midi. Ces trois machines furent arrêtées le 29 mai (2913, laquelle pourrit à l'Atelier Central de Mechelen avec un avenir plus qu'incertain), le 22 juin (2910) et le 23 juin 1983 (2908). Il faudra toutefois attendre le 1er décembre 1984 pour que les 10 dernières locomotives encore reprises aux effectifs soient officiellement retirées du service; il s'agissait des 2904 à 2910, 2912, 2913 et 2920. Le 10 mars 1983, la 2913 transfère une rame internationale entre Forest-Voitures et Bruxelles-Midi; la fin est proche... Pierre HERBIET.

PHOTO 94-76 *Il y a un quart de siècle déjà qu'était livrée la première locomotive de la série 21. C'est le 18 octobre 1984 que la 2101 quitta l'usine de Nivelles de La Brugeoise et Nivelles, amenée par le locotracteur Jung, jusqu'en gare de Nivelles-Nord (ligne 141 Manage - Nivelles-Nord - Baulers - Court-St-Etienne). La 6048 (aujourd'hui en service chez Ventura en Italie) de Monceau la transférera à l'Atelier Central de Luttre où le poids de la 2101 sera déterminé sur un pont à peser. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

il y a 25 ans...



Wagon couvert ex. Nord Belge, série SNCB 3001 à 3499

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'industrie allemande livra un grand nombre de wagons fermés à l'Etat Belge, en réparation des pertes subies pendant les hostilités. Ces véhicules étaient construits sur un modèle des wagons couverts prussiens qui deviendront plus tard le type G 10 à la DB, mais ils avaient la particularité d'avoir leur toiture en pointe, comme les véhicules belges du type 2511. Comme ils étaient d'origine allemande, l'Etat Belge leur octroya le type 2021 (le type 2021 regroupait tous les wagons couverts d'origine allemande, au total 17 types différents dont 10 courts) et les numérotait dans la série 257.000 à 277.999 (1), et plus tard 3.315.000 à 3.318.999 et 4.415.000 à 4.418.999.

(1) en fait, cette numérotation Etat Belge était beaucoup plus complexe. Les différentes tranches de numéros étaient données selon l'utilisation des wagons.

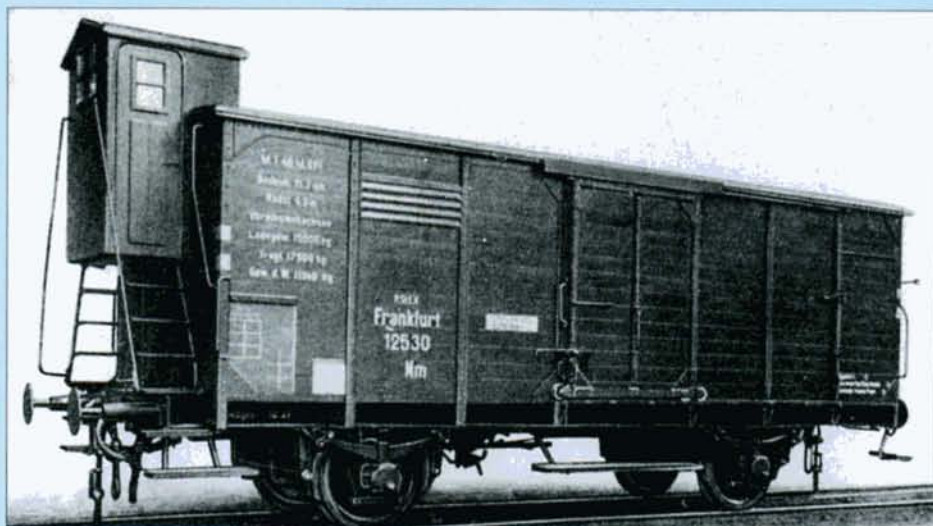
Attention, il ne faut pas confondre ces wagons avec les couverts du type 2211 également à toit en pointe d'origine canadienne achetés après la Seconde Guerre mondiale à l'industrie canadienne.

Nous ne savons pas si en même temps que la livraison des véhicules à l'Etat Belge, une livraison du même type de wagons fut faite au Nord-Belge, ou si c'est l'Etat Belge qui céda une partie de ces véhicules au Nord-Belge, où ils formèrent la série N-B n° 12.001 à 13.000. Ces wagons pouvaient recevoir initialement un chargement de 15 t qui, lorsque les wagons survivants furent repris par la SNCB en 1940, fut porté à 16,5 t, puis à 17,5 t. La SNCB les renumérotait dans la série n° 3001 à 3499, et les incorpora dans le type 2021. A noter que l'ensemble du matériel ex. Nord-Belge fut renuméroté pratiquement au complet, du 10 au 30 septembre 1941.

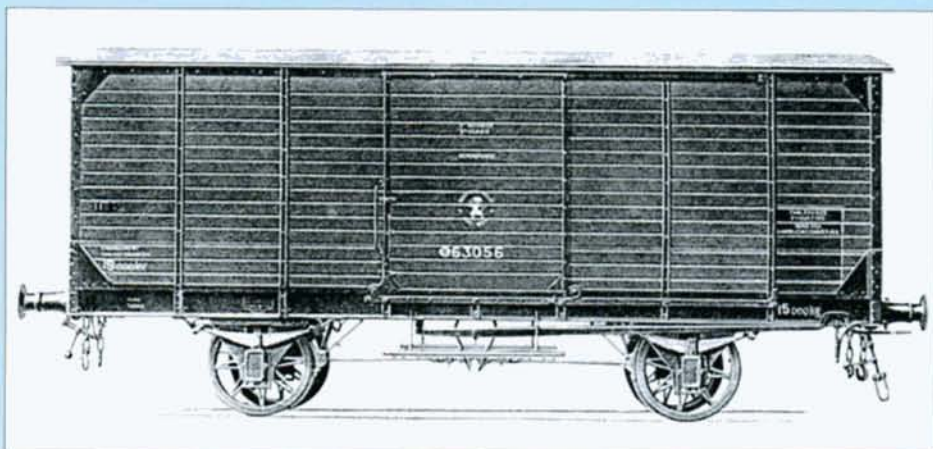
Lors de la renumérotation du matériel en 1956, 124 wagons ex. Nord-Belge série 3001 à 3499 reçurent un numéro pré-ordinateur à 7 chiffres, entre le 21 décembre 1955 et le 25 janvier 1961. Ces numéros furent appliqués par l'Atelier Central de Gentbrugge.

Les 122 wagons non freinés furent numérotés dans la série n° 3.315.000 à 3.315.132, toujours dans le type 2021. Il est possible que les wagons manquants ont été renumérotés dans d'autres ateliers.

Les deux autres wagons qui étaient freinés furent renumérotés comme tel : le 3315 devint le n° 4.415.990, également



Un wagon couvert dans son état original prussien de 1911, à toiture arrondie, et équipé d'une guérite de serre-freins. Ce modèle de véhicule, de même que celui sans guérite, servit de modèle pour la construction d'un grand nombre de véhicules pour l'Etat Belge. Collection Charles OCSINBERG.



Le wagon n° 063.056 du type 2511 de l'Etat Belge, de la série 62.984 à 64.000, livré par la Franco-Belge en 1892-1896. On remarquera la ressemblance de la caisse avec le modèle allemand, le toit est toutefois en pointe. Ce même modèle existait également avec guérite en Belgique. Collection Charles OCSINBERG.



Le wagon SNCB n° 4.417.116, à guérite supprimée, ex. n° SNCB 237.339, est un de ces wagons hybrides livré à l'Etat Belge entre les deux guerres. Etant d'origine allemande, ce type de véhicule fut numéroté par l'Etat Belge dans la série 257.000 à 277.999, type 2021. Lors de leur utilisation dans le pool des wagon "EUROP" ils furent renumérotés dans la série 295.001 à 297.999 (plus tard 3.317.000 à 3.317.999 et 4.417.000 à 4.417.999). Collection Charles OCSINBERG.



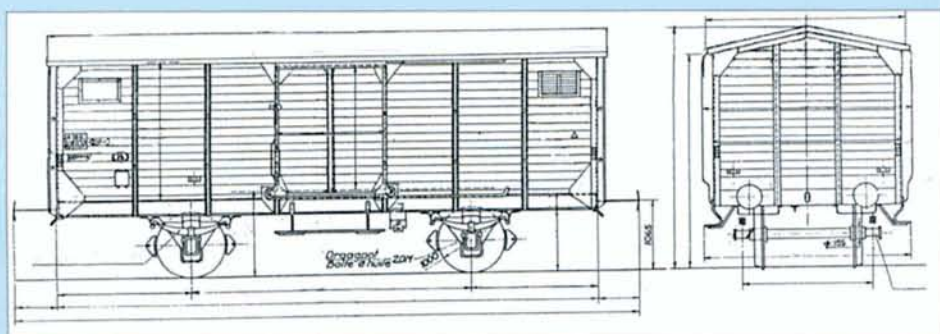
Le wagon SNCB n° 3490 est un couvert ex. Nord-Belge série 12.001 à 13000, livré par l'industrie allemande entre les deux guerres en réparation des pertes subies par les chemins de fer belges. Lors de la reprise du Nord-Belge par la SNCB, ces wagons furent renumérotés dans la série 3001 à 3499. C'est un modèle également hybride entre les wagons type 2511 Etat Belge et les wagons couverts allemands. Les renforts au bas de la caisse et les aérations sont des modifications effectuées par la SNCB. Le wagon 3490 ne sera plus renuméroté en 1956. La photo fut prise au début des années '60 à Zeebrugge. Daniel THIELEMANS.

dans le type 2021, tandis que le wagon n° 3169 reçut le n° 4.421.511 et forma comme unique wagon de sa série, le type 2000c.

Les wagons à toit en pointe du type 2021 et l'unique type 2000c, disparurent en même temps que les wagons du type 2511 (une numérotation UIC avait été prévue en 1954 pour les 2511 mais ne fut jamais appliquée).

Comme la SNCB avait trop de wagons couverts en utilisation, les type 2511 et un grand nombre de type 2021 furent transformés en wagons de types divers. Certains reprirent encore du service pour quelques années. Il n'est pas impossible que des wagons type 2021, à toit en pointe, tant SNCB qu'ex. Nord-Belge, ont eu leur toiture transformée en toit arrondi lors de réparations, ce qui les rendait méconnaissables d'entre leurs confrères allemands "Armistice".

Les wagons du type 2021 à toit arrondi (dans lequel étaient regroupés les wagons du Nord-Belge) reçurent également la numérotation UIC en 1964. Au total, 3586 wagons, d'aspect du type allemand, bénéficieront encore de cette renumérotation en date du 31 décembre 1965 (tous les véhicules n'ayant toutefois pas encore été renumérotés à cette date). A partir de ce moment, leur nombre ira en diminuant au fil des ans.



Le schéma n° 116 de la SNCB modifié d'après la photo du wagon belge 3490 (ex. Nord-Belge), les listes de Fernand MAES et les listes de renumérotation de 1956 de l'Atelier Central de Gentbrugge.



Ex. wagon du type 5030A9 renuméroté 20 88 115 0 130-2 dans le type 2040A0. Tous les wagons de cette série provenant de série diverses ne pouvaient plus rouler qu'à 40 km/h, n'étant pas équipés de boîtes à rouleaux. Ces véhicules n'ont pratiquement pas été utilisés. En 1974, ils furent retirés du service. Roger CRIKELAIRE.



Le wagon du type 2040A0 n° 20 88 115 0 185-8 (ex. 2021A2) garé et marqué des lettres CR (Commission de révision). Collection Fernand MAES.



Le 1er septembre 1982, à Antwerpen-Kiel, le wagon portant le numéro UIC 20 88 112 3 167-8 est déjà hors service et marqué d'une croix. Remarquez la ressemblance avec le wagon 3490 publié en haut de la page précédente. Il pourrait s'agir d'un de ces wagons Nord-Belge dont on a remplacé le toit pointu. Charles OCSINBERG.



Voici un wagon du type 2021A2, dont le numéro UIC a été effacé de même que la croix de mise hors service. Il est prêt à être réutilisé comme véhicule de service. Antwerpen-Kiel, 1er septembre 1982. Charles OCSINBERG.

En 1967, ces véhicules sont subdivisés en trois série distinctes :

- les Gkl du type 2021A1, n° 21/20 88 110 2 000-a à 2 249-a et 21/20 88 110 250-a à 2 299-a;
- les Gklm du type 2021A2, n° 21/20 88 112 1 000-a à 4 499-a, les plus connus des amateurs de la génération d'après-guerre;
- les Gklms du type 2021A4, n° 21/20 88 138 8 000-a à 9 999-a.

Les wagons numérotés 20 88 138 5 000-a à 5 999-a (Gkls type 2021A3) semblent n'avoir eu qu'une vie éphémère de 1963 à 1964, et avaient déjà été mis hors service à ce moment. Il semble qu'une partie des wagons type 2021A2 aurait été proposés pour être transformés en wagon Ferry Boats des types 5030A8 et A9 (qui étaient eux-mêmes des type 2511 transformés) afin d'augmenter ces séries. Finalement, à cause du début du déclin des transports par ferry-boats à ce moment, cette transformation ne fut pas faite, et les 2021A2 prévus se retrouvèrent au début des années 1970 dans la série type 2040A0, n° 20 88 115 0 000-a à 0 360-a, ensemble avec des wagons fermés d'autres types tel les 2000B1, 2000E1 et d'autres y compris les 5030A8 et A9. Tous ces wagons ont été mis hors service parce qu'ils n'étaient pas équipés de boîtes d'essieux à rouleaux. Ils ne pouvaient plus rouler qu'à 40 km/h. On a pu les voir sur le réseau national jusqu'en 1974. Toutefois, le dernier 5030A8 fut mis hors service en 1976.

Au 1er janvier 1974, il ne restait plus que 177 wagons du type 2021A2 en service commercial. Vers la mi-1978, il n'y en avait plus que 41. Au 1er janvier 1980, l'effectif comptait 36 unités. La plupart des wagons mis hors service commercial passèrent dans le parc des véhicules de service.

En 1982 et 1983, on pouvait encore en voir garés, portant ou non leur n° UIC, mais marqués également d'une croix, prêts à reprendre du service comme wagons de service.

Comme véhicules de service, l'on peut encore voir quelques wagons du type 2021 disséminés sur le réseau. Quelques-uns sont conservés pour le futur musée du chemin de fer, et par des associations. Un de ces véhicules se trouve comme monument à Momignies, à la mémoire des soldats canadiens faits prisonniers par les Allemands en 1942 (voir à ce sujet le *EN LIGNES 83*).

Charles OCSINBERG.

Nées en Belgique



PEROU

En 1981, *Cockerill* livra un loco-tracteur double à la société *Minero Peru*. Ce groupe sidérurgique avait déjà commandé en 1963 des loco-tracteurs chez *Cockerill*. Les deux nouvelles machines portaient les numéros de construction 4331 et 4332 de 1981. Le second élément était dépourvu de cabine de conduite,

Ces deux documents montrent la locomotive photographiée chez *Minero Peru* lors de sa livraison en 1981.
Photo *Cockerill*, collection Kristof AVONDS.



SOUDAN : Locomotives n° 1200-1215

En juin 1958, *Cockerill* fut contacté par les Chemins de fer soudanais (SRC - Sudan Railways) pour la fourniture de 16 locomotives diesels-électriques de grande puissance à voie étroite. Le projet de départ était basé sur la locomotive du type 201 (future série 59) fournie à la SNCB, mais en version à 6 et même 8 essieux moteurs (Co'Co' ou Bo'Bo' Bo'Bo'). Les SRC optèrent pour une Co'Co', mais avec une caisse ressemblant à celle de locomotives anglaises déjà achetées en Angleterre. Comme ce fut souvent le cas, *Cockerill* fit appel à un sous-traitant pour assembler les châssis et caisses, en l'occurrence la société GREGG Europe à Lot (au sud de Bruxelles). Elles étaient équipées d'un moteur Diesel *Cockerill* 608A identique à celui des locomotives types 200 et 201 (séries 51 et 59) de la SNCB. Les ACEC fournirent l'équipement électrique sous licence *Westinghouse*. Les 16 machines furent livrées au Soudan en 1962. *Cockerill* appela ce modèle 2R-617-E, et attribua les numéros de construction 3832 à 3847 de 1961.



La caisse d'une locomotive pour le Soudan photographiée aux usines GREGG de Lot. Elle attend d'être transférée chez *Cockerill* à Seraing pour recevoir son équipement moteur. Pour le voyage, la caisse repose sur deux bogies de wagons. En outre, un accouplement spécial relie l'attelage automatique au crochet d'un wagon intercalaire. Ces locomotives avaient une puissance de 1360 kW, dont 1250 disponibles à la jante. Leur masse s'élevait à 99 t. Elles pouvaient circuler à 70 km/h.
Photo GREGG, collection Marc NISET.

