

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 104 - AOÛT 2011 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : BE - 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Gros succès pour les diverses manifestations organisées par le PFT, que ce soit à Saint-Ghislain ou lors des différents voyages destinés aux amateurs et au grand public. Cet intérêt pour le monde ferroviaire nous conforte dans notre action, et c'est en y participant que vous soutenez les différents objectifs du PFT. Puisque l'été est là, pourquoi ne pas emprunter un des nombreux trains qui sillonnent la ligne 128, que ce soit en autorail ou en vapeur ? Les horaires ont été adaptés pour permettre la découverte d'un kilomètre supplémentaire de la plus belle ligne de Belgique... Ce kilomètre porte la longueur exploitée à 15 km, soit la plus longue ligne touristique du pays... Encore un record, avec Evrehailles-Bauche en vue, Pour l'année prochaine ? Oui, si vous nous encouragez en nous rendant visite !
Bonnes vacances et bonne lecture !



NOUVEAUTÉ

UN SIECLE DE VAPEUR 4 EEN EEUW STOOM 4

VOIR EN CART CENTRAL



Petites annonces

Annonce 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

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

CHERCHE : le PFT cherche des photos et documents ayant trait aux 6 locomotives "Liliput" (voir *EN LIGNES* 101 page 32) construites pour l'Exposition Universelle de 1935. Contacter le PFT pftsp@gmail.com.

MALMEDY

Site Malmédy-Expo (6 000 m²)

17 & 18 SEPTEMBRE 2011

EXPO MODELISME

(Trains, Voitures, Maquettes, Avions.....)

BOURSE D'ÉCHANGE

Samedi 17 septembre 2011 : de 10 à 18 heures
Dimanche 18 septembre 2011 : de 09 à 18 heures



PAF : 5 euros (enfants gratuits)
Bar et petite restauration

Infos et réservation : 0496 / 05 04 07
E-mail : francis.deprez@live.fr

PFT-agenda

- **13, 14 et 15 août** : grand week-end festif sur la ligne du Bocq. Animations vapeur et Diesel, voir encart central
- **Samedi 9 et dimanche 10 septembre** : Journées du patrimoine en Wallonie; ouverture du musée du rail. parcours en autorail et présentation des nouvelles acquisitions
- **Samedi 9 et dimanche 10 septembre** : 150 ans de rail entre Oudenaarde et Renaix. Navettes en trains vapeur avec la 64.169.

Rectification

EN LIGNES 103 page 62 : sur la photo du haut, on voit une type 1 et non une type 12.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, ALSTOM, Armand BEERLANDT, Francesco BLOISI, Johnny BRAUNS, Les COULTON, Freddy DELARBRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Bernard DIEUDONNE, Mike FERSBERG, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Alain JEANMART, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Charles MALISOUX, Denzil MORGAN, Chris NUTHALL, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, François POBEZ, Christian RUCQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Thierry SIMON, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Wim WINDEY, Jeffrey WRAY.

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 2011

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 2011". 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 104-01

Notre second grand voyage de la saison a mis en scène deux 55 bleues. Au départ de Bruxelles, le train a effectué un long périple jusqu'à Raeren, où cette photo a été réalisée. Photo PFT / Christian AUQUIERE.

EN LIGNES 104 - AOUT 2011

sommaire



14

OSR France en action



18

La 7392 au port de Mulhouse



38

Australie : le paradis des « gros nez »



50

Les automotrices 001 à 008

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

8 Actualité belge

8 statistiques - locomotives

12 les 18 à l'arrêt !

14 OSR France en action

18 la 7392 au port de Mulhouse

22 Deux M2 à Racour

24 radiations

26 le pont de Luxembourg

28 Lanaken, c'est parti !

30 actualités diverses

31 touristiques

32 sociétés privées

38 Actualité étrangère

38 Australie

47 Allemagne

48 Allemagne - telex

50 75 ans de traction électrique en Belgique

58 Nées en Belgique

64 Les plus beaux sites

66 Il y a ...

COUVERTURE ARRIERE

← PHOTO 104-02 Toujours durant le voyage du 4 juin, les deux 55 manoeuvrent une rame de coils dans le port de Renory, le long de la Meuse. Photo PFT.

← PHOTO 104-03 Le 26 juin, la 1101 de ARF remorque un train de charbon en provenance d'Ostrava en Tchéquie à destination de Châtelet. Passage à Franière. Christian AUQUIERE.



Matériel

La saison touristique bat son plein et les divers chantiers sur notre matériel roulant tournent au ralenti. A côté des circulations proprement dites, les contrôles périodiques et les menues réparations englobent pas mal de temps et d'énergie. Un énorme chantier rythme pourtant la vie à Schaerbeek : celui de la rénovation de nos deux nouvelles voitures K.

Autorails.

Le 551.26 à Overpelt a reçu ses nouveaux panneaux intérieurs des parois latérales et, fin mai, ceux du plafond. Comme on peut le voir sur la photo, il retrouve un aspect fort attrayant et lumineux. Les portes ont également été entièrement refabriquées mais ne seront montées qu'à un stade ultérieur. Avec la venue des grandes vacances scolaires, plus rien n'évoluera avant la rentrée des classes de septembre.

Un grand bravo à l'équipe scolaire d'Overpelt pour le travail déjà accompli !

A Saint-Ghislain, les travaux de carrosserie sur le 4605 ont également progressé. La caisse est enduite et poncée. Il restera la peinture de caisse puis le remontage des fenêtres pour clôturer la finition extérieure. Ensuite, la révision des essieux et des organes mécanique est programmée pour l'automne.

Voitures voyageurs

Le gros chantier à Schaerbeek consiste en la remise en service des deux nouvelles voitures K rachetées au SSN : la voiture A (1e classe) en version internationale, et la BD (mixte 2e classe – fourgon).

Le traitement efficace de la carrosserie a pris plus d'ampleur que prévu. De nombreux points de rouille ont été traités, qui n'étaient pas visibles de prime abord, notamment les encadrements de fenêtre et les parois latérales, mais surtout au niveau de la toiture. Ils ont nécessité la dé-

coupe de la tôle et le remplacement de plaques entières. La caisse a été poncée, enduite et mise en peinture. L'aménagement intérieur est nettoyé, l'éclairage intérieur a été remis en service avec succès. Les soubassements ont été nettoyés et le frein révisé et mis aux normes actuelles. La voiture BD a déjà reçu ses nouveaux essieux et est techniquement en ordre. Le gros défi va consister dans le délai de révision des essieux de la voiture A par la SNCB et l'obtention d'une attestation de conformité pour chacun d'entr'elles auprès de Belgorail.



Le 29 mai, une journée portes ouvertes fut organisée à l'école technique TIO à Overpelt. Les parents d'élèves ont ainsi pu voir le travail réalisé par les étudiants dans le 551.26. L'habillage intérieur des parois et du plafond est bien avancé. Vu que les grandes vacances sont arrivées, les travaux ne reprendront qu'à la rentrée scolaire. Photos PFT / Freddy DELARBRE.





← Le gros chantier à Schaerbeek concerne la remise en état des deux voitures K 21.019 et 29.129 rachetées au SSN. Ces travaux nécessitent des petites réparations à la carrosserie.

Photo PFT / Freddy DELARBRE, 28 mai 2011.

↓ Le 9 juin, la chaudière de la 26.101 a été retirée du châssis à l'aide d'une grue. Le châssis de la locomotive va maintenant être entièrement révisé afin de pouvoir accueillir la nouvelle chaudière se trouvant actuellement en révision à Chatham en Grande-Bretagne. Il faudra également démonter les essieux afin de leur faire subir le contrôle approfondi périodique.

Photos PFT / Thierry SIMON.

Nous tenons toujours le cap de pouvoir mettre ces voitures en ligne avant la fin de la saison touristique.

Locomotives

A Saint-Ghislain, la chaudière de notre vapeur 26.101 a été désolidarisée du châssis le 9 juin. Les visites périodiques de notre délégation à Chatham (UK) portent leurs fruits, car elles permettent de compléter le dossier technique, à l'issue duquel la décision sera prise par les autorités compétentes sur le timbre (pression maximale de la chaudière) de notre machine. En attendant l'arrivée de la nouvelle chaudière, le châssis de la loco va être nettoyé et révisé, et les essieux vérifiés.

Toujours à Saint-Ghislain, outre le chantier de l'autorail 4602 et de la 26.101, les travaux se poursuivent sur la 5149. La caisse est poncée, les ouïes de ventilation ont été démontées pour être restaurées, les simples phares sont remplacés. Tous les samedis, outre les travaux de restauration, l'équipe de bénévoles s'attèle à maintenir en état le parc moteur, en effectuant l'entretien régulier des moteurs et de leurs composants. Dans la foulée, le moteur du 4001 a été relancé, et c'est avec un certain soulagement qu'on a pu constater sa bonne conservation. Signe qu'une restauration de cet engin particulier n'est pas abandonnée, que du contraire !

Si vous désirez renforcer les équipes de Schaerbeek et de Saint-Ghislain - pas besoin de compétences particulières - contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54. Les séances se déroulent chaque samedi et parfois en semaine.





CHEMIN DE FER DU BOCQ

Les travaux entamés cet hiver ont avancé "bon train" ces derniers mois et ce, dans différents domaines. En ce qui concerne la voie, des traverses supplémentaires ont été remplacées en gare de Dorinne-Durnal; le cul-de-sac de la voie 3 a été prolongé de 50 m, les aiguillages de Spontin et Dorinne ont été contrôlés et ajustés, les finitions dans la courbe du "Pont du Mort" ont été achevées... Lorsque vous lirez ces lignes, le ballastage de la nouvelle section de 1 km en direction de Bauche sera terminé et la voie aura été dressée et nivelée. Début juin, un aiguillage entier a été installé à Dorinne-Durnal en vue de rendre le cul-de-sac de la voie 3 à double accès dans le courant de l'année prochaine.

Sur un autre plan, l'accueil des visiteurs sera amélioré de manière générale lors des journées de circulation. Outre une légère réorganisation du fonctionnement de notre point d'accueil à Spontin, un fléchage facilitant l'accès est en cours d'installation et des supports visuels seront déployés autour de la gare.



Voici une vue d'artiste (créée par un bénévole du PFT) d'une perspective sur la future implantation des voitures Mitropa à Spontin. PFT.

Pour les années à venir, un projet est en cours de développement afin de bénéficier de locaux d'accueil permanents sur le site de la gare. En effet, depuis les débuts de l'exploitation du CFB en 1992, la salle polyvalente de la gare doit être louée, ce qui grève une partie des recettes et limite la flexibilité d'utilisation, notamment lorsque nous recevons des groupes ayant réservé un train spécial. Ces nouveaux locaux seront très "ferroviaires" puisqu'il s'agira de deux voitures-restaurants "Mitropa" provenant d'ex. Allemagne de l'Est et récupérées sur la défunte Vennbahn. Ces voitures se-

Le 14 avril 2011, l'autorail ES102 parcourt pour la première fois la courbe du "Pont du Mort" depuis sa reconstruction. Cela fait 50 ans que cet endroit n'avait plus vu passer un train ! PFT.



Le 11 juin, le nouvel aiguillage racheté d'occasion sur le site de l'ancien atelier de traction de Bertrix était déjà parcouru par la grue rail route. L'aiguillage a été posé sur place 3 jours plus tôt par un camion grue spécialisé... Qui doute encore de l'efficacité des bénévoles du PFT ? PFT.

ront installées sur une nouvelle voie en impasse qui sera construite en face de la gare, entre la ligne 128 et le talus (voir vue d'artiste). Pour correspondre à certains critères d'accueil et de fonctionnalité, ces deux voitures devront subir quelques adaptations au niveau de l'aménagement intérieur. Bien que les voitures aient déjà rejoint la collection du PFT, il n'y a pas encore de délai fixé pour la mise en service de ces nouvelles installations.

Toujours dans le cadre de l'amélioration visuelle du site de la gare de Spontin, les fondations du futur poste de block ont été construites au début du mois de juin. Cette cabine de signalisation, attendue depuis 10 ans, permettra la manœuvre des signaux mécaniques de la gare. Pour rappel, le premier signal mécanique récupéré par le PFT à Voroux fut livré à Spontin en 2001 mais jamais installé car, à ce moment là et jusqu'à aujourd'hui, d'autres priorités étaient nécessaires pour développer le Chemin de Fer du Bocq.

Outre les circulations en autorail prévues les week-ends et jours fériés en juillet/août

et les dimanches de septembre à octobre, ne ratez pas le train à vapeur spécial Bruxelles - Spontin du 21 juillet, les circulations vapeur du 23/24 juillet et du 3/4 septembre mais surtout, le "Gala de locomotives Vapeur et Diesel historiques" des 13, 14 et 15 août !

Vous trouverez les informations utiles sur notre site Internet www.cfboqc.be, et dans l'encart central.

Comme la saison bat son plein, n'hésitez pas à venir prêter main forte pour faire fonctionner la ligne la plus spectaculaire de Belgique... Le PFT ne cesse de chercher de nouveaux amis pour consolider l'équipe de bénévoles en place. Les tâches sont multiples et variées ; tout le monde peut y trouver son bonheur. Pour chaque fonction (perception, accueil, commentaire, accompagnement des trains, préparation technique des trains, entretien courant du matériel, entretien de la voie et ses abords, peinture, remplacement de traverses, fauchage...), une petite formation est assurée sur place. *Contactez Alain Defechereux au 0477/989.123.*



Voyages

**30 avril et 1er mai :
en vapeur à Maldegem**

Environ 220 participants se sont présentés aux deux trains à destination de Maldegem, où avait lieu le traditionnel festival vapeur rehaussé cette année par le 25e anniversaire du SCM (Stoomcentrum Maldegem).

Quatre locomotives à vapeur sous pression - dont une 0-3-0 *La Meuse* de 1926 et une 0-2-0 *Saint-Léonard* de 1891, restaurées - assuraient le service sur la ligne 58 Eeklo - Maldegem et son prolongement à voie étroite jusque Donk.

**samedi 4 juin :
en région liégeoise avec deux 55
bleues**

C'est sous un soleil généreux que le train d'adieu aux locomotives 55 bleues, composé de six voitures, s'est présenté aux 275 participants en gare de Bruxelles-Nord. La première partie du périple consistait à rejoindre Raeren, dans les Cantons de l'Est, à la frontière allemande. Bien que récemment électrifiée, la portion de la ligne 39 entre Montzen et Welkenraedt n'est plus parcourable, aucun opérateur ne désirant l'emprunter.



PHOTO 104-04 Le but principal du voyage du 4 juin fut d'atteindre le site typique de l'ancienne gare frontière de Raeren; la 5515 s'est dès lors dévouée pour parader avec notre rame devant la typique gare de cet endroit. PFT / Serge MARTIN.

Elle est donc hors service, ce qui a occasionné un détour inutile par Liège...

Pour accéder à Raeren, les bénévoles du PFT ont dû débroussailler la ligne et la gare, et faire vérifier la parcourabilité par *Infrabel*. Mais le spectacle sur place en valait la peine... Outre le train spécial, la société *Rail et Tractions International* (RTI) avait sorti du hangar ex. Vennbahn qu'elle occupe quelques engins en cours de révision, dont un autorail ex. SNCF et des locomotives Diesel ex. NS.

Le temps passé à Raeren et le détour par Liège n'ont pas permis de faire le crochet par Spa, remplacé par un aller direct jusqu'au port de Renory, près de Liège. Là, les deux 55 ont été décrochées, placées en tête d'un train complet de coils (tôles en rouleaux) et un départ a été simulé. Enfin, les participants ont pu se rendre à l'atelier de traction de Kinkempois qui présentait, sur la cour, une belle brochette d'engins. Le Musée ATF était également ouvert pour l'occasion.

PHOTO 104-99 Le samedi 30 avril, départ du train spécial à destination du Festival Vapeur de Maldegem. Armand BEERLANDT.



Locomotives

série 20

● La série poursuit petit à petit la reprise du roulement de la série 26. De plus, à la suite de la fermeture de la plate-forme de Ronet le 12 juin, de nouvelles rotations entre Muizen et Zeebrugge voient le jour :

31380 ② LZR 04.44 - FIZG 06.48
31380 ⑥ FNND 09.00 - FEO 11.30
32631 ⑥ FNND 09.00 - FEO 11.30
33180 ①③ FIZG 13.19 - LZR 15.05
33181 ①③⑤ FKGG 04.31 - BRAM 07.54
36618 ④ FEO 08.59 - MKM 12.34
37915 ②③ FLN 19.44- FGZH 21.02
39715 ② FGZH 17.25 - FLN 18.56

40305 ⑦ FIZG 12.22 - LZR 14.05
40315 ②④ LZR 13.58 - FIZG 15.58
40329 ①⑤ LZR 13.58 - FIZG 15.58
43565 ① LZR 04.17 - FNND 06.22
44864 ②-⑥ FNND 03.15- LNC 05.40
49993 ② LZR 08.51 - FNND 10.50

57201 ②-⑤ LNC 06.57 - FNND 09.23
57202 ①-⑤ FNND 10.55 - LNC 13.45
57202 ①-⑤ LNC 14.45 - FNND 17.27
57201 ①-⑤ FNND 19.06 - LNC 22.11
57205 ①-⑤ FEQ 18.41 - FNND 20.39

Abréviations : BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FEO : Ronet, FGZH : Gent-Zeehaven, FIZ : Muizen, FKGG : Genk-Goederen, FLN : Lessines, FNND : Antwerpen-Noord, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge, MKM : Stockem.



La 2513, qui servait à assurer le "préchauffage" électrique des rames garées à Hasselt, a été remplacée par la 2373. Rappelons que la 2513 a été transférée le 31 mars de Hasselt à Antwerpen-Noord en vue de son envoi avec d'autres 25 vers un chantier de démolition. Le 31 août 2010, la 9111 manoeuvre la 2513 et deux voitures du type M6. Johnny BRAUNS.

série 26

● En trafic marchandises, la série a perdu une nouvelle journée le 12 juin, n'en conservant plus que 6, toujours au profit des 20. Malgré tout, quelques nouveaux trains entrent dans leur roulement :

31381 ①-④ BRAM 13.44 - FKGG 16.54
31381 ⑥ BRAM 09.45 - FKGG 12.45
33181 ①-⑤ FKGG 04.31 - BRAM 07.54
33181 ⑥ FKGG 05.30 - BRAM 09.00
39715 ① FGZH 18.51 - FLN 19.57

52300 ①-⑤ FNND 21.55 - FKGG 23.46
53200 ①-⑤ FKGG 18.52 - FNND 20.35

Abréviations : BRAM : Zeebrugge-Ramska-

pelle, FGZH : Gent-Zeehaven, FKGG : Genk-Goederen, FLN : Lessines, FNND : Antwerpen-Noord.

Contrairement à ce que nous écrivions dans le EL 103, la série 26 n'assure pas les trains P 7722-8723 Châtelet - Schaerbeek mais bien les P 7215 - 8281/8215 Aarschot (FRST) - Antwerpen-Noorderdokken (AND) ou Antwerpen-Berchem (FCV) :

7215 ①-⑤ FRST 07.17 - FNZG 08.01

8281 (pas durant la période de congés annuels) ①-⑤ AND 17.07 - FRST 18.05

8215 (circule durant la période de congés annuels) ①-⑤ FCV 16.46 - FRST 17.19

RADIATION 5318 : 07-03-11 MKM	2751 : 03-05-11 RI 4104 : 20-05-11 RI 4105 : 10-05-11 RI 4107 : 26-04-11 RI 4118 : 23-02-11 RI 4120 : 08-04-11 RI 4137 : 15-04-11 RI 4143 : 21-01-11 RI 4144 : 18-01-11 RI 4145 : 27-01-11 RI 4151 : 11-02-11 Ri 4161 : 29-03-11 RI 4162 : 18-03-11 R 6255 : 04-05-11 RI	7407 : FNND → FAZ 7745 : FNND → GCR 07-03-11 7746 : FNND → GCR 07-03-11 7758 : GCR → FNND 07-03-11 7759 : GCR → FKR 07-03-11 7764 : FKR → NK 07-03-11 7834 : NK → FNND 07-03-11 7850 : FKR → FNND 07-03-11 7851 : FKR → FNND 07-03-11	VENTE 2551 : PFT 17-06-2011 7392 : Rail & Traction International 04-2011 7408 : SCM
SORTIES DE RÉVISION 313 : -04-11 MOD 388 : -05-11 RI 394 : 11-03-11 RI 403 : 17-02-11 RI 416 : -05-11 RI 644 : 10-03-11 RI2 651 : -04-11 RI2 654 : 07-03-11 RI2 658 : 17-02-11 RI2 709 : 25-03-11 RI2 840 : 24-03-11 GR 980 : -05-11 CR 1202 : 04-02-11 RI 1311 : 26-001-11 RI 1314 : 21-04-11 RI 1351 : 16-02-11 RI 2021 : 11-05-11 GR 2121 : 12-05-11 GR 2131 : 18-05-11 GR 2740 : 03-05-11 RI	RENUMÉROTATION 710 → 980 (05-11)	DÉMOLITION 7301 : 03-11 Keyser, Courcelles 7303 : 03-11 Keyser, Courcelles 7306 : 03-11 Keyser, Courcelles 7317 : 03-11 Keyser, Courcelles 7320 : 03-11 Keyser, Courcelles 7321 : 03-11 Keyser, Courcelles 7326 : 03-11 Keyser, Courcelles 7330 : 03-11 Keyser, Courcelles	ABRÉVIATIONS CR : CityRail FAZ : At. Central Salzines FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grande révision M CR : modernisation City Rail MKM : Stockem MOD : modernisée NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire RI2 : 2e révision intermédiaire SCM : Stoom Centrum Maldegem
	MUTATIONS 4133 : FHS → MKM 07-03-11 4161 : MKM → FHS 07-03-11 4162 : MKM → FHS 07-03-11 7404 : FNND → FAZ 7406 : FNND → FHS	SORTIES DE PARC 7404 : 07-03-11 7406 : 07-03-11 7407 : 07-03-11	

SNCB Logistics

Depuis le 12 juin, SNCB Logistics a créé trois zones marchandises supplémentaires, impliquant une rénumérotation de certains trains du service intérieur (trains dont le numéro commence par 3 (train complet) et 5 (train diffus interformation)). Voici les nouvelles zones : 1 : Kust (côte), 3 : Limburg, 6 : Ardenne; qui s'ajoutent aux zones déjà existantes : 2 : Antwerpen, 4 : Liège, 7 : Hainaut, 9 : Gent.

Le deuxième chiffre indique la zone de départ tandis que le troisième chiffre indique la zone de destination.

Exemples :

- le train 37915 (Lessines - Gent-Zeehaven) est originaire de la zone 7 (Hainaut) et à comme destination la zone 9 (Gent).
- le train 36618 (Ronet - Stockem) a comme origine et destination deux gares de la même zone : 6 (Ardenne).

➤ Depuis le 4 avril, les trains P7215 / 8215 Aarschot - Antwerpen-Schijnpoort et retour sont assurés par une 26 au lieu d'une 23. Le 18 avril, arrivée à Aarschot du train P8281. Maarten SCHOUBBEN.

→ On peut toujours rencontrer des 29 en service spécial. Ainsi, le 5 mai, la 2904 a assuré un aller-retour entre Gent-Zeehaven et Clabecq. La voici en tête du train vers Clabecq, chargé de brames, photographié à Okegem (ligne 90 entre Denderleeuw et Geraardsbergen). Wim DE RIDDER.

PHOTO 104-05 ↓ Le même train en passage à Acren, sur la ligne 90 entre Geraardsbergen et Ath. Christian AUQUIERE.



série 27

● Les locomotives de la série 19 (1901 à 1924 qui seront identiques aux 18 mais équipées de l'attelage automatique GF), remorqueront des rames réversibles de voitures à deux niveaux du type M6. Durant les heures de pointes, ces trains seront renforcés par une seconde rame composée d'une 27 et de voitures M6 également pourvues de l'attelage GF. Dans ce but, la SNCB a procédé à des essais de circulation en unité multiple entre une locomotive de la série 27 et une locomotive de la série 13. Ceci est en effet possible depuis que les 27 ont été équipées de la marche en multi-plexage. Ces essais auraient normalement dû s'effectuer avec une locomotive de la série 18, mais, par manque de disponibilité, la SNCB a utilisé une 13, ce qui ne change rien pour le bon déroulement des essais.

série 29

● A la suite de la fermeture de la plateforme de Ronet le 12 juin et au recentrage des trains IFB à destination de Madrid sur Antwerpen Noord, les parcours transitant précédemment par Erquelinnes basculent à nouveau vers le point frontière de Quévy :



PHOTO 104-06 A la suite d'un mouvement social à Namur le 13 mai, le train 43194 Ronet - Valenton est parti d'Antwerpen-Noord pour rejoindre Erquelinnes via la ligne 96 et Monceau. Passage à Hennuyères du convoi emmené par la 2902. Christian AUQUIERE.

43171 ① XFVON 15.05 - LQV 18.38 - FNND 20.57

43184 ⑥ FNND 14.02 - FMS 16.09/19.17 - LQV 19.31 - XFVON 23.50

43194 ②⑤ FNND 16.36 - LQV 19.31 - XFVON 23.50

43197 ④⑦ XFVON 13.04 - LQV 16.42 - FNND 19.28

Abréviations : FMS : Mons, FNND : Antw.-Noord, LQV : Quévy, XFVON : Valenton (F).

série 77/78

● Depuis le 12 juin, les trains entre Kin-kempois (NK) et Jemelle (LJ) sont assurés par des 77 et non plus par des 20 :

36910 ②⑤ LJ 08.53 - NK 10.48

39610 ②⑤ NK 14.38 - LJ 16.11

48644 UM ①-⑥ LJ 18.41 - NK 20.45

49663 ④⑤⑥ NK 03.45 - LJ 05.29

49663 ⑦ NK 04.29 - LJ 06.00

Depuis quelques semaines, le nouveau train de glaces Lannuti circule trois fois par semaine au lieu de une. Le samedi 30 avril, passage à Gemmenich du 41562 (Dresden Friedrichstadt - Charleroi Dry-Port). Ce train ne circule que le samedi et quitte Aachen West à 10.36 pour arriver à Châtelet à 12.55. Les horaires des deux autres relations sont les suivants : 41566 ③④ Aachen West 03.12 - ②③④ Châtelet 05.31 - 41567 Châtelet 16.28 - Aachen West 19.00. Michel de ESCH.



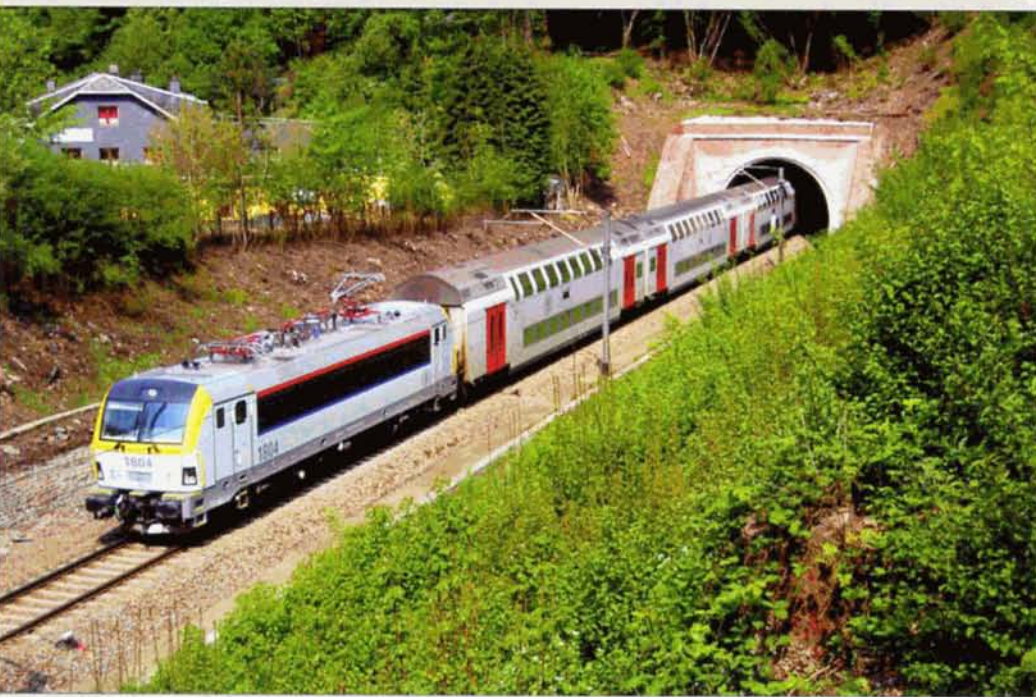


↑ Le 3 juin, la 2729 remorque entre Maastricht et Charleroi-Sud un train spécial en provenance de s'Hertogenbosch à destination de Lourdes. Une TRAXX de la série 29 prendra le relais entre Charleroi-Sud et Jeumont. Etant donné que les voitures EETC (Euro Express Train Charter) ne sont plus admises sur le réseau français, le train dut être composé de voitures de la SNCF. Passage du train à la frontière belgo-néerlandaise entre Eijsden et Moelingen. Michel de ESCH.

PHOTO 104-07 ↓ Cette année, la traction des trains spéciaux néerlandais à destination de Lourdes sont tractés entre Charleroi-Sud et Jeumont par une TRAXX de la série 29 ou une locomotive de la série 12. Le 19 mai, un de ces trains passe à Solre-sur-Sambre, sur la ligne 130A, mené par la 2903. C'était la toute première fois qu'une 29 remorquait un train de voyageurs en charge. La rame est composée de 13 voitures SNCF (un fourgon, une ambulance et 11 couchettes). Christian AUQUIERE.



Les 18 à l'arrêt !



Alors qu'il semblait acquis que les 18 allaient enfin entrer en service commercial fin mai-début juin, comme indiqué dans notre précédent numéro, un grave incident est survenu le 05 mai dernier: un défaut de conception dans la salle des machines a failli provoquer l'électrocution d'un technicien de Siemens. A la suite de cet incident, la SNCB a décidé d'interdire l'accès à la salle des machines lorsque la locomotive est sous tension. De ce fait, il devenait impossible de poursuivre les initiations des conducteurs, et les parcours d'essai et de rodage.

PHOTO 104-08 ↑ Avant d'être officiellement réceptionnée, chaque 18 doit effectuer un parcours de rodage de 1000 kilomètres sur le réseau. Le 9 mai, la 1807 effectue un parcours Kinkempois - Ronet (où un changement de front est effectué) - Bertrix - Athus - Arlon - Marloie - Rivage - Kinkempois avec une rame de 4 voitures Resto ainsi que les 2345 et 2364. Passage du convoi à Beauraing. Suite à un calage de frein sur les voitures, elles ont dû être différées à Athus tandis que la 1807 continuait jusque Kinkempois avec les deux 23. Christian AUQUIERE.



↖ Le 29 avril, la 1804 a été testée en tête d'une rame de voitures à deux niveaux du type M6 entre Forest-Midi et Trois-Ponts. Passage du train à Coö. Jean-Yves LAMBIET.

← **PHOTO 104-09**
Durant tout le mois d'avril, les 18 ont effectué des parcours d'essai et d'écolage entre Welkenraedt et Oostende, en respectant les arrêts des IC-A. Le 11 avril, un train en provenance de Welkenraedt, tracté par la 1803, quitte Bruxelles-Midi à destination d'Oostende. Ch. VANHECK.

Siemens a évidemment été mis en demeure de mettre les 18 en conformité. Au moment où vous lirez ces lignes, les premières 18 modifiées devraient avoir été remises en circulation après réalisation des modifications indispensables. Evidemment, la période des grandes vacances n'est pas un moment propice pour commencer des formations de personnel à grande échelle, ce qui fait que celle-ci ne pourra vraiment atteindre son plein régime qu'à partir de septembre. Dès lors, la mise en service commercial des 18 pourrait bien être reportée au changement d'horaires du mois de décembre 2011.



↗ Le 24 mars, passage de la 1860 sur le viaduc d'Ecaussinnes, lors d'un parcours d'essai pour tester la TBL1+. Dominique ALLARD.

→ Le 25 mars, la 1860 a de nouveau effectué un parcours d'essai pour la TBL1+, mais cette fois avec une rame. Passage à Familleureux, en direction de Charleroi. Dominique ALLARD.



↓ PHOTO 104-10

Le 9 mai, passage à Sclaigieux du train de rodage de la 1807. A Ronet, la locomotive changera de front pour poursuivre vers Bertrix et Athus. Christian AUQUIERE.



OSR-France en action



Le 13 mai, OSR France assure le train de céréales 459598 Laon - Tergnier. Le train vient de quitter Laon, ville bâtie sur un promontoire au-dessus de la plaine champenoise et dominée par la cathédrale Notre-Dame. Gilbert LAURENT.



Pour rappel, SNCF Logistics a développé une offre ferroviaire complète dans le nord de la France par le biais de ses membres Xpedys, entreprise spécialisée dans les solutions logistiques pour le transport conventionnel et OSR France (On Site Rail France), opérateur ferroviaire (voir EN LIGNES 99 page 14 et 101 page 26).

L'entreprise, établie à Lille depuis juin 2008, est active sur une dizaine de sites et emploie plus de 80 personnes. Elle est dotée de nouveaux moyens de production afin d'élargir l'offre de services entre la Belgique et le nord de la France. En plus des trains complets, SNCF Logistics a créé un système de trafic diffus, Pour assurer le service, OSR France a obtenu le 19 novembre 2010 un certificat de sécurité indispensable pour circuler

Le 26 avril, alors que la desserte de Nesle était annulée, la 5707 était utilisée sur un parcours pour le moins inhabituel, le train 456234 Tergnier - Troyes (ligne Paris - Basel). Le train passe à Hannapes. Gilbert LAURENT.

comme opérateur ferroviaire autonome sur le réseau français, délivré par l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire). Elle dispose de ses propres engins - quatre locomotives Diesel du type G1206 de Vossloh - et conducteurs de

ligne, et peut compter sur le support de SNCF-Logistics en cas de besoins supplémentaires, notamment avec les locomotives Diesel de la série 57. Le trafic de et vers la Belgique est assuré par des locomotives des séries 12, 29 et 57.



Les principaux hubs se situent à Aulnoye et Tergnier. En Belgique, Monceau est la gare de triage dédiée au trafic diffus pour cette zone en France.

OSR France a assuré son premier train le 13 décembre 2010, entre Aulnoye et l'usine *Calaire Chimie* (faisant partie du groupe Tessenlerlo) située à Coulogne, au sud de Calais, sur la ligne Hazebrouck - Calais. Ce trafic concerne 5 à 6 wagons circulant une fois par semaine. *SNCB Logistics* prend en charge les wagons à Tessenlerlo puis les achemine vers Aulnoye via Monceau.

Actuellement, un seul train est mis en marche par *SNCB Logistics* entre Monceau et Tergnier; il dépose au passage des wagons à Aulnoye. A terme, un train reliera chacune des deux plate-formes françaises.

Outre les wagons de produits chimiques pour Coulogne, *OSR France* assure au départ d'Aulnoye la desserte de *Åkers Berlaimont*, filiale du groupe suédois *Åkers* spécialisé dans l'usinage de cylindres d'acier pour laminoir, dont l'usine est embranchée en gare de Berlaimont, à quelques kilomètres d'Aulnoye, sur la ligne de Valenciennes et Lille.

OSR France participe à la livraison de wagons sur le site *ArcelorMittal* de Hautmont, situé à l'extrémité nord-est du triage d'Aulnoye. Ces wagons proviennent des usines *ArcelorMittal* de Dunkerque et de Gent. Entre Dunkerque et le triage de Somain, les wagons sont incorporés dans des trains diffus de *Fret SNCF*, puis repris par *OSR France* pour rejoindre Hautmont. Entre Gent et Aul-



Le 25 mai, la 1201 remorque le train 44824 entre Saint-Quentin et Tergnier. Une locomotive G1206 d'OSR France est remorquée comme véhicule. Passage à Essigny-le-Grand. Gilbert LAURENT.

noye, c'est *SNCB Logistics* qui assure l'acheminement.

Au départ de Tergnier, *OSR France* assure la desserte de diverses entreprises situées à Athies-sous-Laon (société métallurgique *Descours et Cabaud*), Châlons-en-Champagne (chimie), Creil (sidérurgie), Ribecourt (chimie) ainsi qu'un ensemble de silos situés dans un triangle Paris - Amiens - Châlons-en-Champagne.

OSR France assure encore les trafics suivants : pour le compte d'*ArcelorMittal* au départ de Gent, trafic de produits sidérurgiques vers Troyes; pour le compte

de *SNCB Logistics*, produits sidérurgiques pour *Duferco* à Beautor, métallurgie pour *Vallourec* à Saint-Saulve et Berlaimont dans le Nord près de Valenciennes, desserte de *Nexans* à Loison-sous-Lens; pour le compte d'ECR, céréales à Tergnier, desserte de Mitry-Mory (site client des Carrières du Boulonnais).

N'oublions pas les deux trafics principaux d'OSR France : la desserte de Bully-Grenay (chimie) et de Nesle, Poix-de-Picardie, Saleux et Ailly-sur-Noye (Syrat). Cette desserte est décrite dans *EN LIGNES* 99 pages 16 à 25.

PHOTO 104-11 Le 12 mai, passage de la G1206 "Audrey" à Le Quesnoy, sur la ligne Valenciennes - Aulnoye, remorquant un train de ferraille. Il s'agit de la 61011 louée à Alpha Trains, qui était auparavant utilisée par Fret SNCF (du 15 décembre 2003 au 15 janvier 2009). Geert PACKET.



PHOTO 104-97 →

Le 14 mai, la 1206 remorque un train diffus en provenance de Dunkerque. Passage à Noordpeene. Geert PACKET.

Depuis le 12 juin, les 57 remorquent une fois par semaine, le mardi, un train de coils entre Gent-Zeehaven et Troyes :

43826 Ⓜ Gent-Zeehaven 03.08
- Tergnier 08.02 -
Troyes 14.00

43829 Ⓜ Troyes 16.00 -
Tergnier 21.30



Le train pour Nesle circule cinq fois par semaine, avec l'horaire suivant :

49804 ⓂⓂⓂⓂⓂ Aalst 11.48 (Ⓜ 13.08) - Nesle 16.30

49808 ⓂⓂⓂⓂⓂ Nesle 17.49 - Aalst 23.37

Le train pour Poix de Picardie circule deux fois par semaine :

48754 ⓂⓂ Aalst 03.13 - Poix de Picardie 07.27

48863 ⓂⓂ Poix de Picardie 19.39 - Aalst 23.30

← ↓ Deux vues d'une 57 aux prises avec le 49804 Aalst - Nesle sur la ligne Tergnier - Amiens. D'abord à la traversée de Ham le 4 mars 2011; puis au niveau d'un PN récemment condamné à Flavy-le-Martel, le 2 mars 2011. Gilbert LAURENT.



→ Deux 12 pour ce 47826 Monceau - Fargniers (près de Tergnier) du 19 avril 2010 pour cause de trafic dissymétrique : après arrivée à destination, la 1204 assurera le 47849 Fargniers - La Louvière-Gare industrielle, suivie par la 1206 en marche 45977 Tergnier - Monceau.
Gilbert LAURENT.



↓ Après un parcours d'approche Belgique - France effectué à vide, la 1205 est de retour vers son pays d'origine et franchit le viaduc de St.Bénin le 19 juillet 2010 avec le 48485 Tergnier - Monceau. Gilbert LAURENT.



→ Cette photo ne concerne pas un trafic « OSR France ». Après avoir pris le relais d'une TRAXX ECR à Valenton (sud-est parisien), la 2903 emmène vers Erquelinnes (avec 2h30 de retard) le 43197 du 24 mars 2011 en provenance d'Espagne via Irun. Depuis le 12 juin, ce train circule avec l'horaire suivant : 43197 ⑤⑦ Valenton 13.02 - Antwerpen-Noord 19.28. Il s'agit du seul train circulant de jour (ou partiellement), avec le 43171 ① Valenton 15.05 - Antwerpen-Noord 20.57, et le 41315 ③④⑤⑥ Valenton 00.50 - Antwerpen-Noord 07.39 (voir aussi page 10).
Gilbert LAURENT.



La 7392 reprend du service dans le port de Mulhouse



PHOTO 104-12 ↑

Le 13 mai., la 7392 vient de prendre en relais un train de conteneurs sur le faisceau d'échange de Grunhutte, le long de la ligne Mulhouse - Chalompé. Pierre HERBIET.

En mars 2011, la 7392 a été acquise par la société Rail & Traction International de Raeren. Après une rapide remise en état de marche, elle a été envoyée par camion à Mulhouse, où elle est prise en leasing pour une période de 6 mois par la société desservant le port de Mulhouse-Rhin. Depuis le 13 mai, elle assure la desserte du quai situé le long du Rhin sur le territoire de Ottmarsheim, pour divers trafics (sidérurgie ArcelorMittal, produits chimiques, conteneurs, sable).



↑ **PHOTO 104-13**

La machine pousse un train de conteneurs dans le port de Mulhouse, le long du Rhin. Pierre HERBIET.



← **PHOTO 104-14**

La 7392 évolue dans le faisceau de Grunhutte. Pierre HERBIET.



PHOTO 104-15 ↑ - PHOTO 104-16 ↓

Encore deux vues du nouvel environnement de travail de la 7392. A noter que ce site n'est pas accessible au public.

Pierre HERBIET.





← PHOTO 102-17

Le 11 mai, l'IC-F 1717 Quiévrain - Liège-Guillemins, poussé par la 2137, est tombé en détresse en gare de Soignies. C'est la 7830 qui été désignée comme élément de secours pour ramener la rame en gare de Mons, ici en passage en gare de Jurbise.
Christian AUQUIERE.

PHOTO 102-18 →

Le 30 avril, les 7866 + 7868 remorquant un train entre Kijfhoek et Antwerpen-Noord sont tombées en détresse. Le train à été secouru par les 6512 + 6516 de DB Schenker Nederland. Passage à Heide.

Tim VAN ROOY.



En Italie, la 5132 a été entièrement repeinte dans une livrée vert foncé avec une large bande jaune en bas de caisse. Cette robe n'est pas sans rappeler la décoration spéciale qu'avait reçu la locomotive prototype 210.002 (6002) à sa sortie d'usine. En 2010, la 5132 a été revendue à la société de travaux de voie Globalfer / Esposito de Caserta. Voici la 5132 dans sa nouvelle robe (une photo dans son ancienne décoration a été publiée dans EN LIGNES 82 page 38), accompagnée de la 6019, à Messina Scalo le 8 mars 2011.
Francesco BLOISI.

Drôle de nez pour certains TGV !

Lors du remplacement de certains éléments des nez des motrices TGV, il arrive que, par manque de pièces, on doive utiliser des éléments identiques mais dans d'autres couleurs... C'est le cas pour une des motrices de la rame TGV Réseau 4518, qui a reçu un élément destiné aux rames Thalys.

Bruxelles-Midi, 11 avril 2011.

Armand BEERLANDT.



Le 30 avril, arrivée à Bruxelles-Midi de la motrice Eurostar 3010 déjà pavoisée du nouveau logo. Armand BEERLANDT.



Un nouveau logo pour Eurostar

Le 29 avril, Eurostar a dévoilé dans un grand hôtel londonien sa nouvelle identité visuelle, laquelle est surtout marquée par un tout nouveau logo. Les 3 vagues qui symbolisaient les réseaux desservis vont donc progressivement disparaître. La compagnie ayant décidé de se développer vers l'Allemagne et les Pays-Bas, un changement d'identité visuelle s'imposait.

Élaboré par l'agence *SomeOne*, le logo 2011 d'Eurostar est un magnifique E chromé tout en courbes et vagues. Cette nouvelle identité graphique sera déployée sur les différents supports de communication d'Eurostar, notamment la papeterie, la signalétique et le matériel roulant.

Le 21 mai, la 2820 remorque l'automotrice Desiro 08501 en provenance d'Aachen West vers l'atelier de Charleroi-Sud. Quatre fourgons Dms servent de poids-frein. En attendant l'homologation des Desiro, Siemens a décidé de stopper la chaîne de production afin de ne pas être confrontée aux mêmes problèmes que les 18. Actuellement, 8 automotrices sont construites : 4 monocourant (08001 à 08004) et 4 bicourant (08501 à 08504). Passage du convoi sur le viaduc de Remersdael, sur la ligne 24 entre Montzen et Visé. François POBEZ.



Deux M2 s'installent à Racour



PHOTO 104-19 Les deux voitures M2 ont été chargées sur deux camions de la firme Dick le 20 mai, et acheminées à Racour durant la nuit du 20 au 21 mai. Schaerbeek, 20 mai 2011. Pierre HERBIET.

La gare de Racour était située sur l'ancienne ligne 147 Landen - Ramillies - Gembloux - Tamines. Située juste après celle de Landen, elle fut érigée en 1907 par l'Etat Belge, construite en pierre aux couleurs nationales : noir, jaune et rouge. Elle se composait de trois parties : au milieu, une maison d'habitation haute réservée au chef de gare et sa famille; à gauche, une aile basse réservée aux salles d'attente, guichets, lampisterie et atelier; à droite, une aile basse annexée au logement avec buanderie et sanitaires publics et privés.

Fait particulièrement curieux : le bâtiment se trouve sur le territoire flamand de Landen bien que la gare desservît, à l'époque, le village de Racour, en Wallonie...

Le service voyageurs de la ligne 147 fut suspendu le 24 octobre 1959 au départ de Landen. Le trafic marchandises subsista entre Landen et Orp jusqu'au 20 octobre 1981.

Rachetée par un couple de personnes, la gare a été entièrement restaurée à partir de 1988. En 2001, elle fut classée par la Région flamande comme monument protégé. Des chambres d'hôtes ont été aménagées, offrant un séjour de vacances au caractère indéniable. L'ancien atelier s'est transformé en un lieu de séjour neuf et aménagé dans une atmosphère de loft avec tout confort pour six personnes.

Jo et Hilde, les propriétaires des lieux, se feront un plaisir de vous accueillir en ce petit coin paisible de location unique

entre la Flandre et la Wallonie.

Grâce à la mise en service récente du RAVeL sur les anciennes voies, beaucoup de cyclistes et de promeneurs peuvent emprunter la ligne 147 et ainsi profiter de la gare de Racour, autrefois appelée aussi « Landen Sud ».

L'espace entourant la station - là où par le passé les wagons étaient chargés de marchandises, la plupart du temps des betteraves - fut transformé, comme par enchantement, en un jardin paysager de 1,30 ha. Deux taxus plus que centenaires embellissent avec grâce le jardin. Une partie de l'ancienne ligne a été conservée et sert, à l'heure actuelle, à un ensemble original formé de trois wagons

chargés chacun d'un bloc de marbre de Carrare. Cette œuvre d'art de l'artiste Frans Daels fut placée dans le cadre du festival artistique « Tempus Arti » en 2009.

Vingt deux platanes alignés le long de l'ancienne voie ferrée suggèrent la perspective de la ligne disparue. Les enfants peuvent jouer allègrement dans le jardin et chacun peut à l'aise y flâner et profiter de la nature.

Depuis le mois de mars, Jo et Hilde étaient en quête de deux voitures à voyageurs. Comme le choix est devenu fort limité, c'est finalement deux voitures-pilotes M2 BDx, qui ont été acquises. Il s'agit des 49212 et 49264, qui étaient

PHOTO 104-20 La gare de Racour a été admirablement restaurée. Pierre HERBIET.



garées à Schaerbeek.

Les deux voitures ont été transportées par camion de Schaerbeek à Racour durant la nuit du 20 au 21 mai, et immédiatement installées sur une portion de voie reconstruite devant la gare. A noter que les rails proviennent de la ligne du Bocq. Dans le futur, après réaménagement complet, elles serviront de chambres d'hôtes.

INFO :

info@stationracour.be
www.stationracour.be



PHOTO 104-21 ↗ - PHOTO 104-22 ↓ Les deux voitures sont maintenant installées sur une portion de voie reconstruite aux abords de la gare. Ci-dessus, la voiture 49212; ci-dessous, la voiture 49264. Il s'agit des deux dernières voitures-pilotes du type M2 encore existantes; toutes les autres ont été démolies, y compris celles qui avaient été vendues au Ferrovie Nord Milano. Pierre HERBIET.



... et deux citernes à Lens

Le 1er juin, deux wagons citernes à deux essieux sont arrivés à l'Ecole du Feu de Lens (voir EN LIGNES 103 pages 16-17). Il s'agit des wagons du type Zs 2000K5 portant les numéros UIC 40 88 746 1 001 et 006. Ils viennent ainsi s'ajouter aux véhicules déjà sur place (les automotrices 165 et 219, et un wagon du type Hbis).

Arrivée à Lens des deux wagons-citernes, le 1er juin 2011. Pierre HERBIET.



165

Livraison à la SNCB : 21-09-1962

Numérotation : 228.165 : 21-09-1962
165 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 21-09-1962 ⇒ Oostende : 29-09-1963 ⇒ Schaerbeek : 01-06-1968 ⇒ Oostende : 01-06-1974 ⇒ Kinkempois : 17-03-1980 ⇒ Merelbeke : 01-06-1984 ⇒ Kortrijk : 28-05-1990 ⇒ Stockem : 06-04-1995 ⇒ Kinkempois : 10-12-2006

Mise hors exploitation : 13-12-2010
cédée à l'Ecole du Feu à Lens

PHOTO 104-23 165 + 955. Anderlecht, 25 mars 1986.



214

Livraison à la SNCB : 06-06-1963

Numérotation : 228.214 : 06-06-1963
214 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 06-06-1963 ⇒ Oostende : 26-05-1968 ⇒ Schaerbeek : 01-01-1972 ⇒ Oostende : 01-01-1974 ⇒ Stockem : 19-01-1976 ⇒ Ronet : 28-09-1981 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983 Hasselt 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 30-09-1993 ⇒ Kortrijk : 31-01-1994 ⇒ Merelbeke : 01-02-1996 ⇒ Schaerbeek : 28-02-2001 ⇒ Charleroi-Sud : 15-06-2003 ⇒ Oostende 03-07-2006

Mise hors exploitation : 19-04-2010 (catastrophe de Buizingen)

PHOTO 104-24 Duffel, 6 août 1986.



245

Livraison à la SNCB : 28-10-1963

Numérotation : 228.245 : 28-10-1963
245 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 28-10-1963 ⇒ Ronet : 01-01-1968 ⇒ Oostende : 01-06-1968 ⇒ Stockem : 27-09-1970 ⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Schaerbeek : 01-06-1986 ⇒ Kortrijk : 01-06-1987 ⇒ Schaerbeek : 27-05-1990 ⇒ Haine-St-P. : 30-09-1991 ⇒ St-Ghislain : 01-06-1992 ⇒ Kortrijk : 23-05-1993 ⇒ St-Ghislain : 31-01-1994 ⇒ Schaerbeek : 28-05-2000 ⇒ Charleroi-Sud : 08-01-2001 ⇒ Stockem : 10-12-2006

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 104-25 Brugge, 4 septembre 1989. J-L VDH.



251

Livraison à la SNCB : 01-07-1965

Numérotation : 228.251 : 01-07-1965
251 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet 01-07-1965 ⇒ Oostende : 01-06-1968 ⇒ Stockem : 29-03-1974 ⇒ Kinkempois : 15-03-1980 ⇒ Kortrijk : 19-01-1988 ⇒ Saint-Ghislain : 28-08-1995 ⇒ Charleroi-Sud : 28-05-2000 ⇒ Kinkempois 10-12-2006

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 104-26 Châtelet, 19 juillet 2007.
Serge MARTIN.



1606

Livraison à la SNCB :		16-06-1966
Numérotation :	160.006 :	16-06-1966
	1606 :	01-01-1971
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi :	16-06-1966
	Oostende :	25-05-1990
Mise hors exploitation :		23-06-2009

PHOTO 104-27 *Aachen Süd, 24 février 1986.*
Pierre HERBIET.



2551

Livraison à la SNCB :		13-02-1961
Numérotation :	125.015 :	13-02-1961
	2515 :	01-01-1971
	2551 :	26-03-1974
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi :	13-02-1961
	Oostende :	01-05-1967
	Bruxelles-Midi :	01-07-1967
	Schaerbeek :	30-09-1990
	Antwerpen-Dam/Noord :	22-01-1995
Mise hors exploitation :		05-06-2009
	vendue au PFT le 17-06-2011	

PHOTO 104-28 *Duffel, 29 mai 1985.* J-L VDH.



2552

Livraison à la SNCB :		06-04-1961
Numérotation :	125.016 :	06-04-1961
	2516 :	01-01-1971
	2552 :	02-03-1974
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi :	06-04-1961
	Oostende :	01-05-1967
	Bruxelles-Midi :	01-07-1967
	Schaerbeek :	30-09-1990
	Antwerpen-Dam/Noord :	22-01-1995
Mise hors exploitation :		05-06-2009

PHOTO 104-29 *Salzannes, septembre 2002.* P. HERBIET.



2558

Livraison à la SNCB :		06-04-1961
Numérotation :	140.006 :	06-04-1961
	125.106 :	14-10-1968
	2522 :	01-01-1971
	2558 :	24-05-1974
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi :	06-04-1961
	Schaerbeek :	30-09-1990
	Antwerpen-Dam/Noord :	22-01-1995
Mise hors exploitation :		05-06-2009

PHOTO 104-30 *Schaerbeek, 18 mai 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le remplacement du pont de Luxembourg a débuté

Comme annoncé dans notre *EN LIGNES* 94 page 28, le «pont du Luxembourg» permettant aux lignes 154 vers Dinant et 162 vers Luxembourg de franchir la Meuse à la sortie de Namur, est en cours de remplacement. Pour être correct, il faudrait dire «les» ponts, puisque chacune des deux lignes possède le sien. Chaque pont est composé de six travées - trois par voie - posées sur trois énormes piles de béton communes aux deux lignes; la pile du milieu est foncée dans le lit de la Meuse.

Avec le temps, il était devenu nécessaire soit de les rénover, soit de les remplacer. Vu les coûts prohibitifs de remise en état de ces travées, c'est leur remplacement qui a été décidé par *Infrabel*, en collaboration avec la ville de Namur et le MET (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports).

Depuis le mois d'avril, les trois premières nouvelles travées sont en cours d'assem-

blage à proximité du pont, sur les berges de la Meuse. La structure métallique a été conçue à Andenne; chaque travée, qui mesure 60 mètres de long et pèse 320 tonnes, est composée d'une poutre en acier faite de tôle soudée de 7 cm d'épaisseur. Sur chaque pièce, un coffrage en béton est ajouté, comportant un plateau qui accueillera le ballast et les rails. Sur les côtés, des barrières métalliques en inox sont placées. À terme, les deux ponts parallèles de chacune des lignes 154 et 162, recevront des portiques caténaires en acier inoxydable de forme ogivale. Un liseré bleu composé de leds

éclairera le pont la nuit.

La modeste et précaire passerelle piéton accrochée en aval (côté Liège) disparaîtra au profit d'une nouvelle passerelle plus large pour piétons et cyclistes, qui sera installée en amont, côté Dinant. Elle sera raccordée au RaVel (Réseau autonome de voies lentes) venant de Dinant par le halage en rive gauche et complétée d'une bifurcation vers la ville et la gare.

Les piles de l'ancien ouvrage, maçonnées et donc creuses, sont en bon état et ont été préalablement remplies de béton par propulsion dans des canalisations.

↑ **Le 2 juin, l'énorme grue installée sur une barge au milieu de la Meuse soulève le premier des 12 tabliers du pont. Cet élément pèse 195 tonnes.**
Bernard DIEUDONNE.

→ **L'assemblage des nouveaux tabliers s'effectue à proximité du pont, le long de la berge de la Meuse. Namur, 1er juin 2011.** Charles MALISOUX.



→ **Le 3 juin, les trois anciens tabliers de la voie vers Dinant sont enlevés. Un IC-M 2409 Bruxelles-Midi - Dinant franchit la Meuse. Guy SMETZ.**

Le remplacement des ponts est divisé en quatre grandes phases, une par voie; la fin des travaux est prévue pour 2013.

Les travaux de la première phase ont débuté dans le courant du mois d'avril. On a procédé au démontage des caténaires au-dessus de la voie B vers Dinant (ligne 154) et à la pose de poteaux supports de caténaires provisoires au-dessus de la voie A. Fin mai, la voie B a été démontée et les trois travées (qui étaient les plus abîmées) ont été préparées pour leur retrait.

C'est durant le week-end du 2 au 5 juin que les trois travées ont été retirées à l'aide d'une grue géante installée sur une barge. Ces travaux ont nécessité l'arrêt des circulations des trains sur la ligne 154 ainsi que celui de la navigation, durant les opérations de levage des tabliers. Les anciennes travées ont été emmenées directement ensemble par une barge pour leur ferrailage chez *Comet Sambre* à Châtelet via la Sambre.

Le placement des nouvelles travées s'est déroulé durant le week-end prolongé du 11 au 13 juin. La voie a été remise en service le 3 juillet.

La seconde phase devrait est programmée au mois de novembre, avec le remplacement des trois tabliers de la voie A venant de Dinant, après quoi le chantier s'attaquera au pont de la ligne 162.

→ **Le 10 juin, placement de la première nouvelle travée. Bernard DIEUDONNE.**

↓ **Le 2 juin, le tablier central est lentement soulevé. Cette opération était extrêmement délicate et nécessitait d'innombrables précautions. Bernard DIEUDONNE.**



Lanaken : c'est parti !

Après 5 années de travaux et un investissement de €27 millions, la ligne Maastricht - Lanaken a été rouverte au trafic (voir *EN LIGNES* 97 page 28). Le tout premier train commercial est arrivé dans le zoning industriel *Europark* de Lanaken le 8 juin. Il s'agit d'un train vide venant charger du sable à destination de la Roumanie. Sa traction était assurée par *Captrain* à l'aide de la 6602 (Class 66, GM-EMD 2001/20008254-10 propriété d'*Ascendos Rail*). Le départ du train chargé s'est déroulé le 10 juin. Cela faisait 21 ans qu'un train de marchandises n'avait plus relié Maastricht à Lanaken.

➤ Afin de parvenir dans le faisceau de l'Albertterminal, il est nécessaire d'effectuer un rebroussement. La 6602 pousse le train vers le terminal.

➔ Le train vide à son arrivée au faisceau de l'Albertterminal. Ici, les wagons ont été chargés de 1200 tonnes de sable de quartz en provenance de la carrière *Sibelco* à Maasmechelen. Il s'agit du plus fin sable blanc existant, de très haute qualité, utilisé entr'autres pour la production de silicium pour l'industrie de l'électronique.

↓ La 6602 de *CAPTRAIN* (GM-EMD 2001/20008254-10 appartenant à *Ascendos Rail*) franchit l'écluse au-dessus du canal *Briegden - Neerharen*.

Photos : Maarten SCHOUBBEN.



Le Kluizendok

On se souviendra que la construction du nouveau dok "Kluizendok" dans le port de Gent le long du canal Gent - Terneuzen, avait nécessité le détournement partiel de la ligne 55 Wondelgem - Terneuzen, entre Wondelgem et Ertvelde (voir *EN LIGNES 61*). Des nouveaux faisceaux sont en cours d'établissement à proximité du Kluizendok, afin de pouvoir desservir les nouvelles entreprises qui s'y implantent. Ces faisceaux sont accessibles par deux bifurcations situées le long de la ligne 55.

➤ *La bifurcation vers le nouveau faisceau « Gavers » à Wippelgem. L'accès sera commandé par le block 5 de Wondelgem. A gauche, on voit le ring R4.*
Eddy VERVOORT, 4 juin 2011.

→ *Une vue du raccordement qui permettra de rejoindre le faisceau Gavers, qui comptera 19 voies et sera mis en service à la fin de l'année. Les travaux sont arrivés dans leur phase de finition. Wippelgem, 4 juin 2011.* Eddy VERVOORT.

↓ *Le 22 avril, le train 48603 Sluis-kil Dow Chemical - Gent-Zeehaven, tracté par les 7864 et 7852, passe à la bifurcation Kluizendok située à Ertvelde-Rieme, permettant de desservir les quais.*
Eddy VERVOORT.



Toujours plus de vols de cuivre

En 2010, *Infrabel* a enregistré 721 vols de cuivre, contre 290 en 2009. Depuis 2008, ce nouveau phénomène est devenu un vrai problème et peut même compromettre la sécurité des trains.

Ces vols coûtent très cher au Groupe SNCB et engendrent pour les voyageurs d'énormes désagréments. Ainsi, en 2009, on a enregistré 10.664 minutes de retard; pour 2010 ce chiffre s'élève à 32.594 heures ! Il est très difficile de lutter contre ce phénomène, vu la longueur du réseau. En 2010, 35 voleurs ont toutefois été appréhendés.

Le vol de câbles peut s'avérer extrêmement dangereux. Ainsi, un Roumain est mort électrocuté sur les voies à Charleroi en septembre 2010, un Belge dans un entrepôt à Kortrijk en janvier; plus récemment, un autre voleur est mort électrocuté alors qu'il coupait des fils le long de la L4 au mois de mai dernier.

En 2009, un arrêté ministériel de Vincent Van Quickenborne contraignait les ferrailleurs à déclarer tout achat de métaux supérieur à €1000. Suite à la suppression de cet arrêté qui était pourtant bien efficace (pourquoi le même ministre a-t-il aboli cette loi en avril 2010 ?), les



En raison de grèves qui ont perturbé le réseau belge le 12 mai, l'EC 96 "Iris" Chur - Bruxelles-Midi a été renforcé au départ de Luxembourg par quatre voitures Corail des CFL. Ces voitures se sont ainsi retrouvées le lendemain dans l'EC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Chur qui, toujours à la suite de mouvements sociaux en gare de Namur, fut détourné par Liège et la ligne 43 jusqu'à Marloie. Passage du train à Bomal, sur la ligne 43. Les quatre voitures Corail se trouvent derrière la 2006. Michel HANSENS.

vols sont repartis de plus belle à la hausse. Heureusement, une nouvelle loi a été publiée au Moniteur Belge le 10 janvier. Il ne reste plus qu'à attendre l'arrêt d'exécution : les ferrailleurs devront désormais déclarer chaque achat de métaux. Cette loi n'arrêtera toutefois pas les vols mais devrait limiter leur ampleur, car on a le plus souvent affaire à

des bandes organisées souvent originaires de l'ancien bloc de l'est (Roumanie, Pologne, ...).

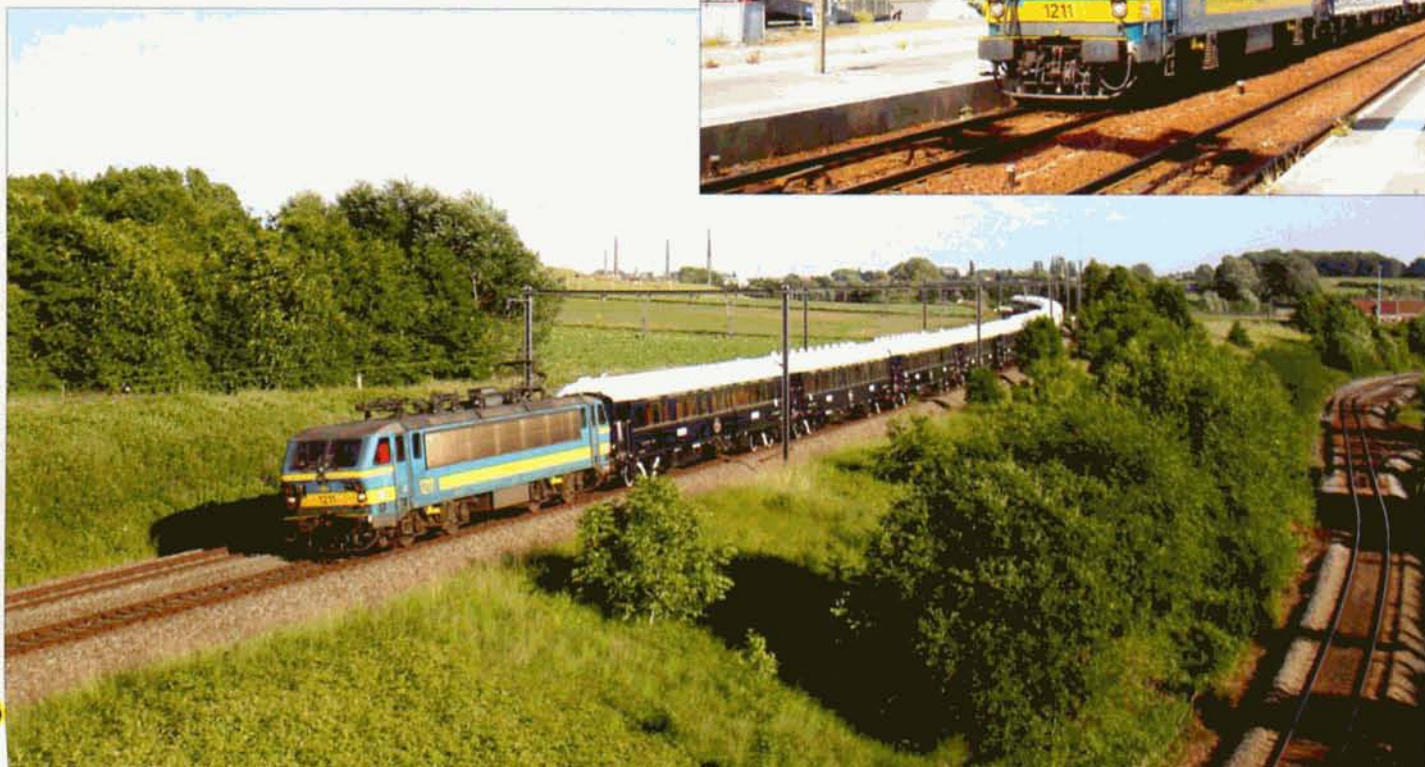
Infrabel cherche bien des solutions pour parer à ce problème, comme l'enfouissement des câbles, ou encore le remplacement des fils de cuivre par des câbles à fibre optique, mais ceci à un coût et demande des années de travaux.

Le 29 mai, l'Orient Express VSOE, circulant pour le compte de l'agence de voyages Travel Dedicated, a transité par la Belgique. En provenance de Calais, il a été tracté jusqu'à Bruxelles-Midi par la 1211. En fin d'après-midi, les 138 voyageurs ont pris la direction de Venezia-Santa-Lucia, remorqués entre Bruxelles et Luxembourg par les 3006 et 3015 des CFL.

A droite : le VSOE prêt au départ à Calais.

Alain JANMART.

Ci-dessous, passage à Lauwe, sur la ligne 75 entre Mouscron et Kortrijk. A droite, on voit le raccordement industriel menant au zoning industriel de Lauwe. Bruno MALFAIT.



Le futur musée trop coûteux

Le projet de Musée national du Train n'a pas encore reçu son permis d'urbanisme régional. Motif ? Il coûte déjà trop cher. Dans son contrat de gestion, la *SNCB Holding* avait dégagé un budget de 10 millions d'euros pour le dossier. Or, le projet présenté par l'architecte François Schuiten coûte entre 14 et 16 millions d'euros.

Conséquence directe, la hauteur de l'immense hangar prévu à côté de la gare de Schaerbeek sera rabotée de plus ou moins deux mètres. Cette tardive courbe rentrante peut néanmoins surprendre car toutes les parties concernées par le dossier savaient que les budgets avancés par François Schuiten dépassaient largement le plafond imposé par la *SNCB Holding*.

Certains affirment que la *SNCB Holding* ne réagit que maintenant car elle espérait bénéficier de l'appui financier de partenaires privés tels que les constructeurs de locomotives ou d'autres grosses entreprises spécialisées dans le chemin de fer, comme *Bombardier* à Brugge. L'accord de coopération entre le fédéral et la Région bruxelloise (Beliris) aurait également pu inscrire un budget pour la construction du musée, mais la *SNCB Holding* n'a visiblement rien demandé.

Cet incident ne remet pas le projet de



Le 16 avril, l'association anglaise *Mercia Charters* a affrété un train spécial tracté par la 5404. Au départ de Bruxelles, il s'est dirigé vers Namur, Libramont, Bertrix, Athus, où la locomotive historique 1604 des CFL a été ajoutée au convoi. Après une visite au réseau touristique du Fond-de-Gras, le train est retourné à Bruxelles par Luxembourg, Gouvy et Liège. La 5404 accouplée à la 1604 manoeuvre au Fond-de-Gras. Denzil MORGAN.

Musée du Train en cause. La question de l'introduction d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme et d'un nouveau délai sera quant à elle étudiée en com-

mission de concertation. Il y a fort à parier que la Région bruxelloise exigera une réduction des gabarits sous prétexte de respecter le bâti environnant.

PHOTO 104-98 Comme indiqué dans notre précédent numéro, la 7408 a été vendue au *Stoomcentrum Maldegem*. Elle est arrivée à Maldegem le 29 avril et fut immédiatement mise à contribution lors du traditionnel Festival Vapeur du week-end du 1er mai. La nouvelle acquisition passe sur le célèbre pont de Balgerhoeke le 1er mai. Armand BEERLANDT.





Comme prévu, Antwerp Rail Feeding (ARF) a entamé ses premières opérations dans le port d'Antwerpen le 3 mai, à l'aide de la G2000 RF 1101 (voir EL 103 page 24). Cette locomotive a également assuré des trains de mesures sur les sections frontalières Roosendaal - Essen et Maastricht - Visé pour le compte de Eurailscout.

➤ Dans le courant du mois de mai, ARF a assuré plusieurs parcours de mesure sur les sections frontalières avec la Belgique (Roosendaal - Essen et Maastricht - Visé). La 1101 tractait l'autorail de mesure UFM 120 de Eurailscout. Le 2 mai, ce train a parcouru la ligne Maastricht - Visé, ici en passage à l'ancienne gare de Gronsveld, dont le bâtiment a été restauré. Michel de ESCH.

➔ Gros plan sur la 1101 (G2000 Vossloh 5001604 / 2005), prise en leasing chez Alpha Trains. Auparavant, cette machine était louée par rail4chem où elle portait le numéro 2005. Antwerpen-Groenland, 5 mai 2011. Peter VAN GESTEL.

↓ Le 5 mai, la 1101 a assuré la traction d'un train de pétrole jusqu'à Antwerpen-Groenland. Elle manoeuvre des wagons dans le raccordement pétrolier. Afin d'assurer les manoeuvres dans les docks, ARF est à la recherche d'une locomotive de manoeuvre. Peter VAN GESTEL.



A propos du Genesee & Wyoming

La *Genesee & Wyoming Inc.* est une compagnie holding américaine qui possède ou contrôle 47 compagnies de chemins de fer réparties dans 7 pays (États-Unis, Canada, Bolivie, Australie, Mexique, Pays-Bas, et maintenant aussi en Belgique). Elle exploite plus de 9200 km de voies dont elle est propriétaire ou locataire, et dispose de droits d'accès sur 5600 km de lignes d'autres compagnies.

L'origine du GWR remonte au *Genesee and Wyoming Railroad*, fondé en 1899 et qui resta près d'un siècle l'exploitant d'une ligne d'une vingtaine de kilomètres seulement et desservant un seul client, une mine de sel à Retsof, dans l'ouest de l'Etat de New-York. En 1977, le holding *Genesee & Wyoming* est créé pour diversifier les activités, et la compagnie se lance dans le leasing de wagons, principalement des tombereaux couverts pour l'industrie du sel. Après la dérégulation du rail en 1980 autorisant les compagnies à abandonner les lignes non rentables, le G&W s'implique dans la restructuration de *Conrail* et du transport ferroviaire de son client de toujours, l'*International Salt*. De 1985 à 1996, le G&W acquiert plusieurs compagnies aux Etats-Unis, dont *Rail Link*, actif pour



PHOTO 104-31 La SW1200 501 du *First Class Railroad (FCRD)* attend son prochain service dans le port de *Fernandina Beach*, en Floride. Cette shortline, propriété de GWI, est longue d'une cinquantaine de kilomètres. Les SW1200 sont des locomotives Diesel Bo'Bo' construites en 1056 exemplaires par GM-EMD entre 1954 et 1966. Elles disposent de 890 kW fournis par un moteur EMD 567C à 12 cylindres. La 501 FCRD a été livrée en 1964 au *Missouri Pacific*, avec le numéro 1176. Philippe DE GIETER, 24 février 2010.

les services de manœuvres dans les industries et les installations portuaires. Désormais principalement actif sur les raccords et les lignes secondaires ("shortlines"), la société est renommée *Genesee & Wyoming Incorporated* (GWI) en 1996. De 1997 à 2000, la compétition aux USA devenant trop intense, le GWI cherche à s'étendre à l'étranger

et achète des compagnies au Canada et en Australie (voir page 38), avant de reprendre son expansion tant sur le marché américain que mondial.

C'est en 2008 que le GWI fait son apparition en Europe avec l'acquisition de *Rotterdam Rail Feeding* (voir EN LIGNES 84 page 37).

PHOTO 104-32 La société néerlandaise *Rotterdam Rail Feeding* a été acquise par le *Genesee & Wyoming Inc.* Le 9 juillet 2009, les RF 101 (ex. SNCB 7382) et RF 107 (ex. 7378) manoeuvrent les wagons portes-autos pour les trains autos-couchettes, à s'Hertogenbosch. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Bientôt des Euro 4000 à Lessines et Obourg

Europorte (ex. Veolia, une filiale du groupe Eurotunnel) assure tous les jours de semaine un train de clinkers entre Lessines et Rouen Petit Couronne (voir *EN LIGNES* 96 page 38). Ce train et son parcours à vide ne circulent que de nuit. Dans le futur, cette relation devrait être assurée à l'aide de locomotives Diesel du type EURO 4000 de Vossloh, dont Europorte possède déjà quatre unités (voir *EN LIGNES* 102 page 40). Le 26 avril, Europorte a commandé 12 locomotives supplémentaires chez Vossloh en Espagne. Les deux premières doivent être livrées très rapidement, les 10 suivantes suivront en 2012. Elles seront utilisées en France, Belgique et Allemagne.



↑ Une nouvelle silhouette en France, notamment sur la ligne Paris – Strasbourg : depuis mars 2011, Europorte a repris à Fret SNCF un trafic de ciment en vrac entre la Lorraine et l'Île-de-France pour lequel elle fait appel à des Euro 4000 Vossloh flambant neuves prises en location auprès de Beacon Rail. Trois navettes par semaine sont ainsi assurées entre une unité de production de ciment du Groupe Vicat située à Xeulilly (ligne Nancy – Mirecourt) et une centrale à béton implantée à Vaires à l'est de Paris. Le 8 avril, une rame vide menée par la 4003 est en route pour la Lorraine, la 4002 est remorquée comme véhicule. Gilbert LAURENT.

PHOTO 104-33 ↓ Le 19 mai, le train 45450 Lessines - Rouen circule exceptionnellement de jour, avec un départ prévu à 14.00. A Ath, il dut effectuer un changement de front afin de poursuivre son trajet par Tournai et Blandain-frontière. Notre photo montre le train prêt au départ à Ath, après que la G2000 ait effectué son changement de front. Le bâtiment de la gare est en cours de rénovation. Philippe GOUSSET.



Des Class 77 en transit

Sept locomotives de la Class 77 en provenance de Tilburg et à destination de la France, ont fait escale du 17 au 28 mai à Antwerpen-Schijnpoort. Il s'agit des DE 6310, 6311, 6312 et 6313 (en livrée grise, propriété de la société de leasing *Akiem* créée par la SNCF et destinées à VFLI), et des 77501, 77502 et 77503 (en couleur blanc et rouge, ex. *Veolia* et maintenant propriétés de VFLI).

➤ Les sept Class 77 garées à Antwerpen-Schijnpoort. En tête de file, la DE 6310. Wim WINDEY, 17 mai 2011.



PHOTO 104-34 → Le 28 mai, la 36005 remorque les 7 Class 77 vers la France. Passage à Lauwe, entre Kortrijk et Mouscron. A gauche, on voit le raccordement vers le zoning industriel de Lauwe. Tim VAN ROOY.



↓ **PHOTO 104-35** Le 19 avril, suite à des travaux sur le réseau français, le train Europorte à destination de la cimenterie d'Obourg est arrivé en pleine journée. Voici une vue de la G2000 n° 92 87 0002 023-5 (Vossloh, 5001802/2009) refoulant sa rame dans le raccordement de la cimenterie. Christian AUQUIERE.





Depuis le 12 juin, le trafic de charbon entre Born (NL) et St. Julien Montricher (F) (voir EL 99 p. 41) et le trafic d'anhydride carbonique entre Born et Lyon St. Priest (F), ne transitent plus par Ronet mais bien via Essen ;

47604 ③ Antwerpen Noord 05.30 - Essen 05.56 - Geleen 08.51

47603 ⑤ Geleen 15.40 - Essen 18.29 - Antwerpen Noord 18.57

49600 ⑤ Antwerpen Schijnpoort 01.47 - Essen 02.34 - Born 07.15

47601 ⑤ Born 13.42 - Essen 18.11 - Antwerpen Schijnpoort 18.50

Le 6 mai, passage du train d'anhydride carbonique à Cheratte, sur la ligne 40 Visé - Kinkempois.
Michel de ESCH.



DB Schenker Nederland

A l'exception du trafic de chaux entre Hermalle-sous-Huy et Sittart, les locomotives Diesel de la série 6500 de DB Schenker Nederland n'assuraient jusqu'au 11 juin qu'une seule autre relation en Belgique : le train 44601 Kijfhoek 10.03 - Antwerpen-Noord 11.23, uniquement le samedi.

Depuis le 12 juin, elles assurent une relation entre Beverwijk (XNBEW) et Antwerpen-Noord (FNND) (train à destination de Calais) :

46438 ①②④⑤

XNBEW 10.05 - FNND 14.28

46441 ①②⑤

FNND 15.35 - XNBEW 19.40

46441 ⑦ FNND 16.15 - XNBEW 20.40

← **PHOTO 104-36** Le 30 avril, passage à Heide du train 44601 Kijfhoek - Antwerpen-Noord remorqué par les 6512 et 6516 de DB Schenker Nederland. Depuis le 12 juin, ce train n'est plus assuré par DB Schenker Nederland. Tim VAN ROOY.



Parcours d'essai ECR

Le 7 mai, Euro Cargo Rail (ECR) a remorqué à titre d'essai le train 45450 entre Tergnier (F) et Lessines, à l'aide de la G2000 n°2008 (Vossloh 5001641/2007). Au retour, la locomotive a tracté la même rame, qui était composée de trois wagons bachés type Rils.

PHOTO 104-37 → Le train d'essai 45450 en provenance de Tergnier vient de passer le point d'arrêt de Houraing et arrivera dans quelques instants à Lessines. A gauche, on aperçoit la ligne industrielle 87 vers Ollignies. Philippe GOUSSET.



Antwerpen - Chine en train

Depuis le mois de mai, une relation entre Antwerpen et la ville chinoise de Chongqing, soit 10.000 km, a été lancée par l'opérateur HUPAC. C'est Crossrail qui assure la traction de ce train jusqu'à Aachen West. La durée du trajet varie entre 20 et 25 jours, soit un gain de 20 jours par rapport au transport maritime.

PHOTO 104-38 Les deux Class 66 numérotées 29001 et 29002 louées temporairement par Crossrail de la fin 2010 au début 2011 sont retournées chez Ascendos Rail. De même, la location des PB12, PB18 et PB19 a pris fin le 31 mai. En principe, quatre "nouvelles" Class 66 devraient arriver au début de cet été, repeintes dans la décoration rouge Crossrail. Le 13 mars, la 29001 (ex. HHPI, GM-EMD 20008254-3/2001) dessert le raccordement de Bierset, tandis qu'un Boeing 747 cargo est en phase finale d'atterrissage. Simon DE-RIDDER.



Des Gravita pour BASF

L'usine BASF établie dans le nord du port d'Antwerpen a réceptionné deux nouvelles locomotives Diesel du type Gravita de Voith (voir EL 100 p. 68) pour effectuer les manoeuvres internes. Ces machines ne sortent pas des installations de BASF et ne sont donc pas homologuées pour circuler sur le réseau belge. Les deux Gravita sont prises en leasing chez Northrail et portent les numéros NEV 92 80 2261 301 et 302 D - VLTG. La première est arrivée le 9 mai, la seconde le 5 juin.

← **PHOTO 104-39** - ↓ **PHOTO 104-40**
La seconde Gravita, incorporée dans le train 47562 Ludwigshafen - Antwerpen-BASF, tracté par les 2813 et 2821. Testelt, 5 juin 2011.
Tim VAN ROOY.



AUSTRALIE

Le paradis des « gros nez » - 2



La S300 et la T376 encadrent un train de ballast avec la T373 pour le Southern Shorthaul Railroad. Les trois locomotives proviennent des Victorian Railways et appartiennent à la société de leasing CFCLA. Kilmore East, le 26 mai 2007. Chris NUTHALL.

2. Après la privatisation

Dans les années 1990 et les premières années du 21^e siècle, les réseaux ferrés étatiques, et les opérateurs nationaux *Australian National* et *National Rail* furent réorganisés et partiellement privatisés. D'une façon similaire à ce qui se produit actuellement en Europe, la gestion de l'infrastructure fut séparée de l'exploitation. Les activités marchandises furent vendues et les services voyageurs concédés à des opérateurs privés. L'ouverture du réseau à la concurrence provoqua aussi la naissance de nombreuses sociétés privées de moindre importance. Ce chamboulement concerna aussi le matériel roulant, et donc les « gros nez » australiens, qui virent leur rayon d'action s'élargir.

Australian Southern Railroad Australian Rail Group Genesee and Wyoming Australia

En 1997, le gouvernement se sépara d'*Australian National*, devenu non rentable

suite à la création de *National Rail*. Les opérations marchandises furent vendues à un consortium comprenant l'américain *Genesee and Wyoming* et *Clyde Engineering* et devint l'ASR (*Australian Southern Railroad*), les GM et les CLF/CLP d'*Australian National* faisant partie du lot.

En octobre 2000, le *Genesee and Wyoming* devint propriétaire de *Westrail*, la société des chemins de fer d'Australie Occidentale et la renomma AWR (*Australian Western Railroad*), l'incorporant avec l'*Australian Southern Railroad* pour former le groupe *Australian Rail Group* (ARG). Cette fusion permit aux GM et aux CL d'ASR d'étendre leur domaine d'activité à l'ensemble du réseau à voie normale du centre et de l'ouest de l'Australie.

Finalement, en 2006, l'ARG fut démantelé, une partie étant vendue à *QR-National* (voir plus loin), l'autre partie restant aux mains de l'américain *Genesee and Wyoming*, sous le nom GWA (*Genesee*

and Wyoming Australia). Le GWA a conservé les CLF 5 et 6, CLP 8, 14, 16 et 17, GM 32, 34, 37, 38, 40, et 42 à 47. A l'exception des GM32, 34, 38 et 46, circulant encore en livrée verte *Australian National*, l'ensemble du parc revêt la livrée orange appliquée par le *Genesee and Wyoming*. Les locomotives du GWA sont entretenues par *EDI Rail* à Dry Creek, près d'Adélaïde, le GWA étant principalement actif en Australie du Sud. Le transport saisonnier de céréales représente une fraction non négligeable des activités. Les « gros nez » du GWA profitèrent aussi de la mise en service de la ligne vers Darwin en janvier 2004 pour s'attribuer la remorque d'un train de marchandises Adélaïde - Darwin, soit un parcours de 2979km, réalisé en 42 heures, et elles apparaissent aussi occasionnellement en tête du train de voyageurs 'The Ghan' entre Adélaïde et Darwin. Ces services sont les plus longs jamais réalisés par les « gros nez », partout dans le monde.

PHOTO 104-41

Le 21 décembre 2002, les CLF7 et CLP14 de Australian Southern Railroad attendent leur prochain service à l'atelier de Dry Creek dans la banlieue d'Adelaïde. La CLF7 a été mise en service au Commonwealth Railways le 1 mars 1972 sous le numéro CL16. Transformée en CLF en septembre 1993, elle fait maintenant partie de l'effectif de QR-National. Comme la livrée et le logo le laissent supposer, l'Australian Southern Railroad fait partie du même groupe que Rail Feeding, le Genesee & Wyoming.

Philippe DE GIETER.



Northern Rivers Railroad Interrail Queensland National

En 1990, le *Northern Rivers Railroad* (NRR) fut créé avec l'intention d'opérer un service de trains pour touristes entre Casino et Murwillumbah, dans l'extrême nord de la Nouvelle-Galles du Sud. Le NRR, établi dans l'ancien dépôt de Casino, acheta 5 locomotives Class 421 du NSWGR (42103, 42105 à 42107 et 42109) et, profitant de la libéralisation du transport par rail, commença ses services en octobre 1997, d'abord avec des trains de marchandises (du ciment et de la cendre volante, un composant utilisé pour la fabrication du ciment), ensuite avec le service touristique *Ritz Rail*.

Un peu au nord de Casino se trouve la frontière entre la Nouvelle-Galles du Sud et le Queensland. Le Queensland est le dernier État d'Australie où le réseau de chemin de fer est géré par le gouvernement, et le réseau de *Queensland Rail* (8313km, dont 1000km électrifiés en 25kV 50Hz) a la particularité d'avoir été construit avec un écartement de 1067mm. La différence d'écartement entre le réseau de *Queensland Rail* (QR) et celui de son voisin du sud, à voie normale, ne permettait pas à *Queensland Rail* de profiter facilement de l'ouverture des réseaux à la concurrence, faute d'expérience et de matériel pour la voie normale. L'achat par QR du *Northern River Railroad* permettait de surmonter cet obstacle, et l'affaire fut conclue par le lancement d'*Interrail*, le 31 mai 2002.

Interrail hérita ainsi des cinq « gros nez ». La livrée verte et jaune du NRR fut remplacée sur les 42105, 42107 et 42109

par une élégante livrée bleu, orange et jaune.

Interrail ne reprit pas les transports assurés auparavant par NRR mais obtint divers contrats pour des travaux de voie sur le réseau de Nouvelle-Galles du Sud, la remorque de trains de containers entre Casino et Brisbane, et des trains de charbon. En 2004, *Interrail* atteint pour la première fois l'état de Victoria, avec un train de containers Melbourne - Brisbane.

Le succès d'*Interrail* poussa QR à étendre davantage ses activités hors du Queensland et, en 2006, les QR acquirent une partie de l'*Australian Railroad*

Group et introduisirent le label *QR-National* pour leurs activités hors du Queensland. Les 42100 ex-NSWGR furent ainsi rejointes par les CLF1 à 4, CLF7, CLP9 à 13 et GM30. Les principaux services assurés par les « gros nez » de *QR National* sont des trains de containers entre Melbourne et Brisbane, entre Melbourne et Adelaïde, entre Sydney et Newcastle et même entre Melbourne et Perth, ville située à plus de 3000km du Queensland, sur la côte ouest de l'Australie !

QR-National applique progressivement une nouvelle livrée à ses locomotives, à base de jaune et de brun : les 42103, CLP11 et CLP13 ont déjà été traitées.



PHOTO 104-42 La 42103 Interrail dans la livrée du Northern Rivers Railroad au dépôt de Casino le 11 janvier 2003. Mise en service le 15 février 1966 au NSWGR, la 42103 circule maintenant pour QR-National. Philippe DE GIETER.



↑ Le 28 mars 2006, entre Broadford et Killmore-East, la 42105 Interrail remorque le train de containers BM7 Brisbane - Melbourne avec la EL56 (Goninan, 1990) de CFCLA. La 42105 a été mise en service par le NSWGR le 15 mars 1966. Chris NUTHALL.



← Le 1 août 2009, le train de containers QR-National 6AM6 Adelaide - Melbourne est remorqué par une unité multiple composée des CLP13, en livrée QR-National, LDP003 et CLF4, portant encore les couleurs de son précédent propriétaire, l'ARG. Les LDP sont des locomotives Co'Co' construites en 2009 par EDI Rail pour QR-National en neuf exemplaires. Chris Nuthall.

V/Line

Les Victorian Railways (VR), entretemps renommés V/Line, ont été divisés en deux entités en 1997 avant d'être privatisés : une société pour le service voyageurs, une autre pour le service marchandises. Les A60, 62, 66 et 70 et la S302 furent attribuées à la division voyageurs. La partie voyageurs, conser-

vant le label V/Line, a été vendue au britannique National Express, avant de revenir au gouvernement de Victoria suite aux problèmes financiers de National Express. La livrée orange et grise des locomotives V/Line a été remplacée par une livrée bleue et rouge du plus bel effet, et une nouvelle décoration, à base de rouge et de jaune vient de faire son apparition. Jusqu'en avril 2008, les

Class A étaient utilisées pour tous les trains de voyageurs sur la petite ligne Frankston – Stoney Point, mais l'arrivée en masse de nouveaux autorails V/Loccity série 1100/1200 (51 autorails livrés par Bombardier depuis 2005) les en a chassés. Les Class A sont encore utilisées aux heures de pointe sur les lignes de Melbourne vers Bacchus Marsh, South Geelong et Sunbury.



PHOTO 104-43 ↑ Jusqu'en avril 2008, la ligne Frankston - Stony Point était un paradis pour les photographes. Le 19 décembre 2002, la A62 passe sous le signal mécanique d'entrée de la gare de Stony Point en tête d'un train pour Frankston. La B62 a été livrée aux VR le 9 septembre 1952 et est sortie de transformation en Class A le 17 juillet 1984. Philippe DE GIETER.

→ La A66, en service depuis près de 60 ans, est le premier « gros nez » repeint dans la nouvelle livrée de V/Line. Le 29 décembre 2010, elle quitte Melton en tête d'un train de navetteurs Melbourne - Bacchus March. Mike FERSBERG.

PHOTO 104-44 ↓ La A62 approche du terminus de Bacchus March avec un train en provenance de Melbourne. Les voitures arborent la nouvelle livrée de V/Line. 6 Avril 2009. Philippe DE GIETER.



West Coast Railway

Une des plus spectaculaires utilisations des « gros nez » après la privatisation a pris fin en 2004 suite à la dissolution du *West Coast Railway* (WCR). Pendant 10 ans, le WCR a assuré le service voyageurs sur la relation Melbourne - Warrnambool, avec les « gros nez » ex-VR Class B et S, arborant une superbe livrée bleue assortie aux voitures composant les rames. La coupure totale de la ligne pour modernisation début 2004, suivie en mai 2004 par l'apparition de fissures dans des châssis des locomotives des Class B et S, eurent raison des finances du *West Coast Railway* qui ne fut plus en mesure de se porter candidat pour l'extension de la franchise au-delà de 2004. Le dernier service fut assuré le 31 août 2004, *V/Line* reprenant les opérations dès le lendemain, avec des locomotives Class N. Tous les « gros nez » du *West Coast Railway* (six Class B et quatre Class S) ont trouvé de nouveaux propriétaires.

PHOTO 104-45 ↗ Après avoir assuré un train Warrnambool - Melbourne du *West Coast Railway*, la S300 se rend haut-le-pied au dépôt de Dynon pour y être retournée sur le pont tournant. La S300 a été prise en écritures par les VR le 18 août 1957. Depuis la disparition du WCR, elle fait partie des effectifs de CFCLA (voir photo p. 38). Melbourne Spencer Street, le 6 décembre 2002. Ph. DE GIETER.

PHOTO 104-46 → Les locomotives du *West Coast Railway* affectées aux services marchandises, comme la B65, portaient une livrée simplifiée. La B65 a été mise en service aux VR le 17 décembre 1952 et radiée en juillet 1992. Comme la plupart des locomotives du WCR, la B65 poursuit sa carrière chez CFCLA (voir photo p. 44). South Dynon, le 16 décembre 2002. Philippe DE GIETER.

PHOTO 104-47 ↓ En service pour les VR et leur successeur *V/Line* du 18 août 1952 au 10 janvier 1993, la B61 a été achetée par le *West Coast Railway* en 1994. Elle appartient maintenant au Southern Shorthaul Railroad. Le 14 décembre 2002, la B61 arrive en gare de Warrnambool avec un train du *West Coast Railway* en provenance de Melbourne. Philippe DE GIETER.

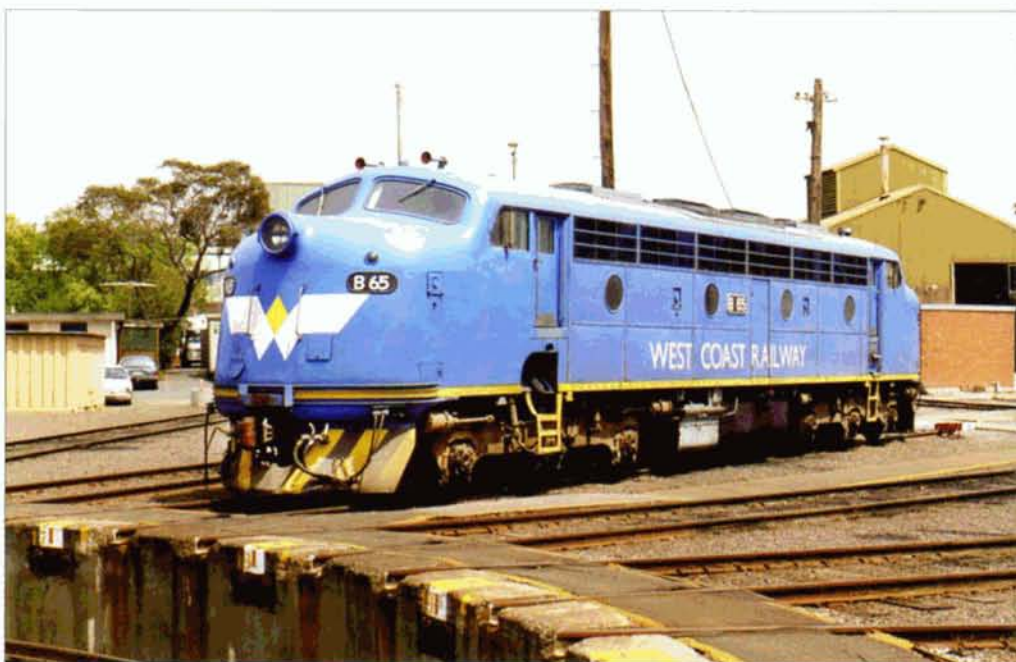


PHOTO 104-48 →

La B80 du West Coast Railway fut désignée pour assurer la traction du train 'Murraylander' destiné aux touristes, sur la ligne à voie normale entre Adelaïde et Tailem Bend. La livrée jaune de ce train était inspirée de celle de l'Union Pacific. La B80, mise en service par les VR le 9 octobre 1953, a depuis lors été repeinte dans la livrée gris et bleu du CFCLA, son nouveau propriétaire. Islington, le 21 décembre 2002. Philippe DE GIETER.

Freight Australia Freight Victoria

La division marchandises des VR (baptisée successivement VLine Freight, Freight Victoria et finalement Freight Australia), propriété d'un groupe mené par Rail America, a reçu 7 Class A et 3 Class S. Freight Victoria avait adopté pour ses locomotives une très seyante livrée verte, qui risque de disparaître, Freight Australia et ses locomotives ayant été rachetés et incorporés en 2004 dans le géant Pacific National, dont la livrée est à dominante bleue.

Pacific National

En février 2002, National Rail, la société créée par le gouvernement fédéral en 1991, et la division marchandises des chemins de fer gouvernementaux de Nouvelle-Galles du Sud, FreightCorp, furent fusionnés et privatisés pour former la société Pacific National. Aucune des 2 sociétés n'avait de « gros nez ».

PHOTO 104-49 ↓ La S306, née le 27 novembre 1957, est un des premiers « gros nez » portant la livrée Pacific National. Newport, le 7 avril 2009. Philippe DE GIETER.



PHOTO 104-50 ↑ La A79 a été livrée aux VR avec le numéro B79 le 28 septembre 1953 et est sortie de transformation en Class A le 22 juin 1985. Affectée aux services marchandises, elle arbore la livrée verte de Freight Australia, une société aujourd'hui incorporée dans Pacific National. South Dynon, le 7 avril 2009. Philippe DE GIETER.



Aucune des 2 sociétés n'avait de « gros nez ». Mais, avec l'acquisition de *Freight Australia* en 2004, *Pacific National* devint aussi propriétaire de trois S (S301, 306, 307) et sept A (71, 73, 77, 78, 79, 81 et 85). Les S306 et S307 sont les deux seuls « gros nez » de *Pacific National* arborant la livrée bleu et jaune de cette société, les A portant encore toutes la livrée verte de *Freight Australia*.

Les « gros nez » de *Pacific National*, tous sur bogies à voie large, sont utilisés pour les trains de papier entre Melbourne et Maryvale, des trains de produits sidérurgiques entre Westernport et Long Island, et des trains de marchandises entre Bairnsdale et Geelong et entre Melbourne et Warrnambool. Pendant la saison des céréales, elles peuvent se retrouver dans tout le Victoria avec des trains de grain vers les ports de Melbourne et Geelong.

Great Northern Railway Services

Le *Great Northern Railways* (GNR) a été fondé par un groupe d'anciens employés de *V/Line* en 1993, devenant le premier opérateur privé actif en Victoria. Le GNR était actif autour de Melbourne pour les manœuvres, pour des trains de travaux et pour la remorque de produits sidérurgiques pour le groupe *Lysaghts*. En 2002, l'extrême sécheresse causant une réduction dramatique des transports de céréales et l'augmentation des primes d'assurance, eurent raison du GNR qui fut repris par CFCLA, la licence d'opérateur ferroviaire étant par la suite vendue à *Southern Shorthaul Railroad*. Le GNR



PHOTO 104-51 ↑ La S317 fut la dernière S livrée, le 4 décembre 1961. Elle fit partie des effectifs de l'éphémère *Great Northern Railways* et est maintenant chez SSR. Melbourne, le 7 décembre 2002. Philippe DE GIETER.

utilisait quatre « gros nez » : trois GM - les GM10, GM22 et GM27 ex-*Commonwealth Railways*, achetés à *Australian Southern Railroad* en 2001 (en même temps que 8 autres jamais remis en service) - et la S317 ex-*Victorian Railways*. La livrée rouge et bordeaux du GNR était particulièrement réussie.

Chicago Freight Car Limited Australia

La division australienne de la société *Chicago Freight Car Limited* est la plus importante société de leasing de matériel ferroviaire en Australie. Elle possède les GM10, GM22 et GM27 obtenues lors de

la reprise du GNR fin 2002, et les B61, B65, B76, B80, S300 et S311 achetées après la disparition du WCR. Les locomotives de CFCLA sont utilisées sur tous les types de trafic par les opérateurs en manque de moyens de traction, sur tout le réseau à voie normale et à voie large du pays. Les GM10, GM22, GM27 et B61 sont louées à long terme par SSR et portent la livrée jaune et noire de cette société, tandis que la B65 fait la promotion d'*Auscision Models*. Les autres locomotives circulent sous les couleurs de CFCLA, bleu et argent. Les B76 et B80 sont louées à *Metro Trains Melbourne* pour des trains de travaux sur le réseau suburbain de Melbourne.

La B65 du SSR fait la promotion d'une firme de modélisme australienne. Le 22 octobre 2009, elle accompagne la B61 en tête d'un train de ballast à Mittagong Junction. Jeffrey WRAY.





↑ La GM22 est entrée en service en juillet 1962 pour les Commonwealth Railways. Appartenant au CFCLA, elle porte la livrée du SSR à qui elle est louée à long terme. Le 15 septembre 2010, elle est à Mittagong avec la 44206 (ex-NSWGR, A.E. Goodwin, 1971) en tête d'un train de traverses. Jeffrey WRAY.

Southern Shorthaul Railroad

En décembre 2003, le *Southern Shorthaul Railroad* acheta la licence d'opérateur ferroviaire du GNR au CFCLA, ainsi que la locomotive S317. La S317, révisée par le SSR dans ses ateliers à Bendigo, circule dans la livrée jaune et noir SSR. La S317 et les autres « gros nez » loués par SSR à CFCLA sont utilisés notamment pour la remorque de trains de travaux en Victoria et Nouvelle-Galles du Sud, et la traction de trains de conteneurs entre les différents terminaux à Sydney, ainsi que de trains de charbon vers Kooragang Island. En décembre 2010, le SSR a acquit la B75 qui était garée à Seymour.

El Zorro

En septembre 2006, la compagnie *El Zorro*, créée à Melbourne, a acheté la S302 à V/Line, avec l'intention d'entrer sur le marché dans le Victoria. La S302, désormais en livrée grise et orange, et

→ Le 03 février 2010, les S302 de *El Zorro* (ex-VR, livrée le 15 septembre 1957) et 42107 de QR-National (ex-NSWGR, mise en service le 12 mai 1965) posent devant l'atelier Gemco Rail à South Dynon. Les COULTON.

d'autres « gros nez » pris en location par *El Zorro*, assurent la remorque de trains de céréales en Victoria et en Nouvelle-Galles du Sud, de trains de travaux et de trains de minerais (en conteneurs) entre Melbourne et Portland. Depuis décembre 2008, *El Zorro* remorque également un train de marchandises en vrac entre

Junee et Port Botany (Sydney). La desserte marchandises de la ligne de Melbourne à Warrnambool, assurée par *El Zorro* jusqu'en octobre 2008, a été reprise par *Pacific National*. *El Zorro* possède aussi la B64, initialement utilisée comme réserve de pièces par *Steamrail*, et envisage de la remettre en service.



Clyde Engineering Power Rail

Clyde Engineering possède la GM3, auparavant utilisée pour les manœuvres dans son usine à Bathurst; elle a retrouvé sa livrée d'origine du *Commonwealth Railways*.

Power Rail est une nouvelle compagnie basée à Goulburn en Nouvelle-Galles du Sud et propriétaire des GM19 (ex-AN) et S312 (ex-VR). Ces deux locomotives ont été acquises en août 2004, fortement cannibalisées, et la remise en état de la S312 vient de s'achever. Elle revêt une livrée inédite, à base de noir et de jaune, et a assuré son premier train le 26 janvier 2011 pour le compte d'*El Zorro*. Un troisième « gros nez », la 42101 conservée par un particulier à Goulburn, devrait également rejoindre le parc de Power Rail.

Steamrail Seymour Rail Heritage Centre

Ces deux groupes de préservation possèdent un nombre impressionnant de locomotives originaires de *Victoria Rail*. Steamrail est basé dans les anciens ateliers VR de Newport, dans la banlieue de Melbourne. Steamrail possède les B63, B64 et B72 en attente de restauration, et la S313, conservée en ordre de marche et régulièrement utilisée pour des trains spéciaux. Pour le tournage de la série 'The Pacific' produite par Stephen Spielberg et Tom Hanks, elle a été repeinte en



↑ La S312 de Power Rail est la dernière nouveauté sur la scène australienne. Le 10 février 2011, en service pour *El Zorro*, elle passe Laverton en tête d'un de ses premiers trains après sa remise en service, en unité multiple avec les GM36, T386 et 44209. La S312 avait été mise en service le 29 janvier 1961 et radiée en juillet 1992. Elle est sortie de révision le 27 janvier 2011, après près de 20 ans d'inactivité. Chris NUTHALL

février 2008 dans une livrée inspirée de celle de la compagnie américaine *Louisville & Nashville*.

Les locomotives du *Seymour Rail Heritage Centre* ne sont pas seulement visibles en tête de trains spéciaux, mais elles constituent aussi une part importante du parc de traction de la société *El Zorro*. La GM36 en livrée grise et marron *Commonwealth Railways*, et les B64 et S303 en livrée bleue *Victorian Railways* représentent les « gros nez » dans les collections entretenues à Seymour.

Mount Newman Mining

La société minière *Mt. Newman Mining* acheta d'occasion les F7A 5450 et 5451 à la *Western Pacific Railroads Company* aux USA. Ces deux 'véritables' « gros nez », construits en 1951 par GM-EMD, furent utilisés pour la construction de la ligne industrielle et mises hors service en 1971. La 5450 est conservée par le PRHS et la 5451 est en monument à Port Hedland.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 104-52 ↓ La F7A 5450 du *Mt. Newman Mining* est conservée par la *Pilbara Railways Historical Society*. Dampier, le 20 septembre 1995. Philippe DE GIETER.



Allemagne

La DB commande les ICX

Le 9 mai, la DB et *Siemens* ont signé un contrat pour la livraison de 300 rames ICX (voir vue d'artiste ci-dessous). D'une valeur totale de €6 milliards, il contient une commande ferme pour 130 rames à livrer à partir de 2016 et deux options de respectivement 90 et 80 automotrices. Les 130 premières rames sont destinées à remplacer les rames tractées des services IC et EC, les suivantes permettront d'éliminer les rames ICE1 et ICE2.

Les ICX se déclinent en deux versions : des rames de 7 voitures (dont 3 motorisées) équipées pour circuler sous 15 et 25 kV~, 1,5 et 3 kV =, offrant 579 places et circulant à 230 km/h; et des rames de 10 voitures (dont 5 motorisées) pouvant circuler à 250 km/h mais seulement sous 15 kV et offrant 934 places. *Bombardier* sera également impliqué dans le projet ICX et fournira à *Siemens* la caisse de carrosserie des voitures ainsi que les



bogies porteurs et d'autres composants. *Bombardier* réalisera aussi le montage final de certaines voitures.

De nouvelles concessions pour DB Regio

DB Regio a remporté la concession du réseau Diesel de Köln pour la période 2014-2033. Les relations concernées sont les suivantes :

- RE 12 Köln Messe/Deutz - Euskirchen
- Gerolstein - Trier Hbf
- RE 22 Köln Messe/Deutz - Euskirchen
- Gerolstein
- RB 24 Köln Messe/Deutz - Euskirchen
- Kall/Gerolstein
- RB 83 Jünkerath - Gerolstein - Trier Hbf
- RB 23 Bonn Hbf - Euskirchen - Bad Münstereifel
- RB 25 Köln-Hansaring - Gummersbach - Marienheide - Meinerzhagen
- RB 30 Bonn Hbf - Ahrbrück.

DB Regio est déjà l'exploitant de ces relations mais promet un service amélioré à partir du changement d'horaires de décembre 2013. Le changement probablement le plus visible sera la mise en service de nouveaux autorails du type LINT (Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen, pour « autorail léger innovant de transport local ») de *Alstom*, en remplacement des autorails *Talent* série 644 de *Bombardier*. Dix-huit autorails doubles LINT54 et 38 triples LINT81, offrant respectivement 180 et 300

places, seront commandés. De nombreux autorails LINT27 (à une seule caisse) et LINT41 (autorail double articulé B'(2)B') sont en service en Allemagne, aux Pays-Bas et au Danemark, mais c'est la première commande pour les versions LINT54 (B'2' + B'B') et LINT81 (B'2' + B'2' + B'B').



Vue d'artiste des futurs autorails doubles du type LINT54 de Alstom. ALSTOM - DB REGIO.



Vue d'artiste des futurs autorails triples du type LINT81 de Alstom. ALSTOM - DB REGIO.

↓ Le 1er mai, les MY 1147 (appartenant à *Strabag*) et MY 1151 (appartenant à *Altmark Rail, Oebisfelde*), ont remorqué un train spécial de Hannover à Haldensleben pour le compte de l'association *Bahn Nostalgie Reisen*. Le train était tracé via Helmstedt, Weferlingen Altenhausen et retour par Magdeburg, Braunschweig et Lehtre. Notre document montre un arrêt-photo en gare de Haldensleben, avec la MY 1147 revêtue d'une décoration bleue GM. Denzil MORGAN.



La nouvelle TRAXX AC de Bombardier

À l'occasion de la grande foire commerciale de logistique du transport qui s'est tenue du 10 au 13 mai à München, *Bombardier Transport* a dévoilé sa nouvelle TRAXX AC (courant alternatif) hybride électrique et Diesel. Surnommée « Last Mile Diesel » (Diesel du dernier kilomètre), cette innovation élimine le besoin de changer de locomotive aux gares où l'on doit changer de système d'alimentation, aux terminaux, aux ports ou aux chantiers de construction. Dans de tels endroits, les derniers mètres de voie, communément appelés « le dernier kilomètre », ne sont habituellement pas électrifiés. À ce jour, des locomotives de manœuvre doivent prendre la relève des locomotives électriques sur ces segments de voie. La nouvelle locomotive TRAXX AC « Last Mile Diesel » comble cette lacune et permet le transport sur rail des marchandises en continu.

Åke Wennberg, président de la division *Locomotives et équipement de Bombardier Transport*, a déclaré : « Notre locomotive dotée de la technologie Last Mile représente une véritable innovation qui permet toutes sortes de nouvelles possibilités dans le transport de marchandises par rail. Je suis certain que ce nouveau produit fera bonne impression auprès de nos clients ». Les cinq premières loco-



La Traxx DC « Last Mile Diesel » présentée à München du 10 au 13 mai. La locomotive porte le numéro 187 001. BOMBARDIER.

tives de ce type avaient déjà été commandées à la fin de 2010 par la société de leasing *Railpool*. « Voilà qui répond à un souhait de longue date de notre part; le marché attendait cette occasion. Nous sommes convaincus que cette solution est la bonne », a expliqué Walter Breinl, directeur général de *Railpool GmbH*.

Trois de ces cinq locomotives iront à la société ferroviaire privée suisse *BLS Cargo*. « Ces locomotives Last Mile vont nous permettre de développer de nouveaux marchés », a dit Dirk Stahl, chef de la direction de *BLS Cargo*. Grâce à elles, nous pouvons offrir à nos clients en Suisse, en Allemagne et en Autriche des

solutions de logistique ferroviaire novatrices, mais surtout efficaces ».

La locomotive TRAXX AC « Last Mile Diesel » est une version évoluée de la plate-forme TRAXX réputée qui a été mise au point en collaboration étroite avec les clients. De plus, le développement de la technologie « Last Mile Diesel » se fonde sur les expériences positives avec la locomotive bi-mode *Bombardier ALP 45* sur le marché nord-américain. On prévoit maintenant le développement d'une locomotive TRAXX DC (polycourant) dotée d'un moteur Diesel Last Mile. Au total, plus de 1 500 locomotives du type TRAXX ont déjà été vendues.

TELEX....

DANEMARK

● Etant confrontés à une dégradation de la qualité des autorails quadruples IC4 livrés par *AnsaldoBreda*, les Chemins de fer danois DSB envisagent d'exiger de nouvelles indemnités financières au fabricant italien et étudient la possibilité d'annuler le contrat. Depuis mai 2009, les DSB assurent eux-mêmes la finition et la mise en conformité des rames livrées par *AnsaldoBreda*, et les compensations payées par *AnsaldoBreda* représentent déjà la moitié de la valeur du contrat initial. Alors que les premières rames de cette série de 83 auraient dû entrer en service en 2003, seuls 18 autorails ont été acceptés fin avril 2011, et leur fiabilité reste déplorable.

AnsaldoBreda est aussi le fournisseur des rames *Fyra* commandées en mai 2004 pour relier Bruxelles et Amsterdam via la ligne à grande vitesse, et dont la mise en service était prévue en 2007...

POLOGNE

● La division Intercity des Chemins de fer polonais - PKP-Intercity - a commandé à *Alstom* une série de 20 rames similaires au *Pendolino*, mais sans système de pendulation. Le contrat, qui inclut aussi 17 ans d'entretien et la construction d'un atelier de maintenance, a une valeur de 665 millions d'euros. Les premières rames seront livrées en 2014; elles seront utilisées sur les relations Warszawa - Gdansk - Gdynia, Warszawa - Krakow et Warszawa - Katowice et pourront circuler à 250km/h.



Vue d'artiste des rames à grande vitesse commandées par les PKP à Alstom. ALSTOM.

DB Regio commande des locomotives Diesel

Bombardier Transport et *DB Regio AG* ont signé en avril 2011 un contrat-cadre de neuf ans - évalué à environ 600 millions d'euros - portant sur 200 locomotives Diesel *Bombardier* du type TRAXX DE. *DB Regio* a simultanément commandé les 20 premières locomotives (valeur: € 62 millions) et la première sera livrée vers la mi-2013. Elles remplaceront les locomotives de la série 218.



Vue d'artiste des futures locomotives Diesel commandées par DB Regio chez Bombardier. BOMBARDIER - DB REGIO.



Depuis décembre 2010, suite à la mise en place de l'offre « multi-lots/multi-clients », Fret SNCF confie la desserte de trains de ferrailles Hagondange - Lumes à CFL cargo (trois fois par semaine). L'entreprise historique achemine ces lots de wagons via son plan de transport, entre Poissy, Saint-Ouen et Hagondange, via les triages du Bourget et de Woippy. Le 20 avril, la 1581 des CFL remorque un train de ferrailles entre Le Bourget et Hagondange, ici photographié à Verneuil Grand, près de Montmédy.
Peter VAN GESTEL.

TELEX....

PAYS-BAS

- Une sixième rame Fyra (la 4804, destinée aux NS) est arrivée aux Pays-Bas le 29 mai; tandis que la première rame, la 4806, arrivée le 28 avril 2009 sans aménagement intérieur, va faire le chemin inverse pour être finalisée par AnsaldoBreda à Pistoia, en Italie.

- Les dix autorails DH des NS arrivés dans le port d'Antwerpen le 2 mars dernier (voir *EN LIGNES 103* page 24) ont quitté l'Europe le 21 mai, chargés sur le cargo "Thor Light" à destination de Buenos Aires en Argentine.

ITALIE

- *Trenitalia* a commandé cinquante locomotives Bo'Bo' série E464 supplémentaires (valeur de la commande: 128 millions d'euros), ce qui porte à 688 le nombre total de E464 commandées. Ces locomotives seront assemblées par *Bombardier* à Vado Ligure et seront livrées en 2012 et 2013.

AUTRICHE

- Le 18 avril, une cérémonie a été organisée pour le lancement des travaux du tunnel de base du Brenner. Cet ouvrage de 55 km de longueur comportera deux pertuis. Son coût est estimé à €8 milliards, pour une mise en service en 2025. Le tunnel du Brenner est la pièce maîtresse du projet prioritaire 1 de l'axe Allemagne - Italie.

POLOGNE

- Suite à la reprise du trafic, *PKP Cargo* a remis quelques locomotives doubles de la série ET42 en service. Elles avaient toutes été arrêtées en 2009 (voir *EN LIGNES 99* pages 45-46).

RUSSIE

- *Siemens* a créé une joint venture avec la société russe *Sinara* pour la production de trains régionaux. Cette nouvelle société, nommée *Train Technologies*, et les Chemins de fer russes RZD ont signé un contrat préliminaire pour la livraison de 240 automotrices type *Desiro* (1200 voitures), pour une valeur de l'ordre de 2 milliards d'euros.

Les *Desiro* seront construits près d'Ekaterinenbourg, en Russie, à partir de 2013.

En 2009, les RZD avaient déjà commandé à *Siemens* une série de 54 *Desiro* en vue des Jeux Olympiques de Sochi en 2014. La production des 38 premières rames a été initiée dans l'usine de Krefeld en Allemagne, et les 16 dernières seront assemblées à Ekaterinenbourg. Les rames *Desiro* sont nommées 'Lastochka' (hirondelle) par les Chemins de fer russes.



Vue d'artiste des futures automotrices *Desiro* commandées par les RZD. SIEMENS.

Il y a 75 ans : mise en service de la traction électrique à la SNCB

suite des numéros 98, 99, 101, 102 et 103



PHOTO BD-10401 ↑ Le 12 novembre 1955, un omnibus assuré par la 228.003 en provenance de Charleroi vient de quitter la gare de Marchienne-au-Pont. Photos Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Les automotrices de 1939 après la guerre

Après la guerre - et la réparation progressive des dégâts - les automotrices de 1939 purent reprendre progressivement leurs services sur la ligne 25 entre Bruxelles-Nord et Antwerpen-Centraal, axe sur lequel elles assuraient essentiellement le service omnibus.

Le 15 avril 1948, elles reçurent les nouveaux numéros à six chiffres : 228.001 à 228.008.

Vers la même période, plus exactement sur une décision prise par la SNCB en novembre 1947, les automotrices de 1939 perdirent progressivement leur superbe robe bleu-crème, tout comme les rames de 1935. Elles revêtirent alors la livrée à deux tons de verts : vert foncé pour la partie inférieure de la caisse (en-dessous des fenêtres) et vert clair pour la partie supérieure; la toiture était en noir. Les portes étaient toutefois peintes entièrement en vert foncé. Une ceinture de couleur noire était peinte à la séparation des deux teintes (en fait sur la bande de rivets de la caisse). De même, la rangée inférieure de rivets tout en bas des



Ce document a vraisemblablement été réalisé juste après la guerre, vers 1946, à Mortsel-Deurnesteenweg. Un omnibus à destination d'Antwerpen-Centraal, assuré par la rame n°13 (voitures 7733 + 7525), future 228.001 puis 001, vient de marquer l'arrêt. L'automotrice semble être sortie très récemment de révision, toujours habillée de la livrée bleu-crème. On remarquera que ce train circule à contre-voie. Collection Dominique ALLARD.

caisses était également peinte en noir. L'électrification de la ligne 124 entre Bruxelles-Midi et Charleroi-Sud fut officiellement inaugurée le samedi 19 novembre 1949.

Le train inaugural était composé d'une automotrice quadruple accouplée à une automotrice de 1939.

A ce moment, seuls les semi-directs Bruxelles-Midi - Charleroi-Sud furent assurés en électrique, à l'aide des automotrices de 1935 et de rames tractées avec les locomotives du type 101 (future série 29).

Il fallut attendre la mise en service complète de la Jonction Nord-Midi le 4 octobre 1953, pour que puissent être créées les relations directes au départ d'Antwerpen-Centraal vers la ligne 124. A partir de ce moment, pratiquement tout le trafic sur la ligne 124 était passé en traction électrique. Seules quelques rares parcours locaux étaient encore assurés par des autorails. Les automotrices de 1939 purent dès lors assurer des omnibus Antwerpen-Centraal - Braine-l'Alleud, et plus tard Nivelles, des omnibus au départ de Baulers ou de Luttre vers Charleroi-Sud, et également des directs et des semi-directs. Elles étaient pour cela épaulées par les nouvelles automotrices des types 46, 50 et 53, les futures 009, 010 à 034 et 035 à 049.



PHOTO BD-10402 Le 22 juillet 1954, arrivée à Schaerbeek d'un omnibus en provenance d'Antwerpen-Centraal à destination de Braine-l'Alleud. La rame comporte quatre automotrices et est menée par la 228.005. A gauche, les lignes 27 (Bruxelles - Antwerpen) et 36 (Bruxelles - Liège) sont en cours d'électrification.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

A partir de 1953, dans le but d'améliorer leur visibilité principalement pour le personnel de la voie, des « moustaches » jaunes furent ajoutées autour du phare blanc, ainsi qu'une bande jaune au-dessus des pare-brise de la cabine de

conduite.

En novembre 1953, le numéro des rames fut modifié, devenant 1 à 8, au lieu de 13 à 20. En 1954, on généralisa le montage de deux feux blancs sur tout le matériel moteur.

A l'entrée de la gare de Mechelen, un omnibus en provenance d'Antwerpen mené par la 228.001, traverse le pont Vierendeel, lequel franchit les voies menant vers Muizen (ligne 53A) et Leuven (ligne 53). Date inconnue, située entre 1953 et 1956.

Photo Groupe SNCB.





Schéma de la décoration à deux tons de vert appliquée à partir de novembre 1947.

Ci-dessous, vue de face des trois décorations en deux tons de vert portées par les automotrices de 1939. De gauche à droite : deux tons de vert simple phare; deux tons de vert simple phare avec moustaches jaunes; deux tons de vert doubles phares et moustaches jaunes. Dessins Eric VAN HOECK.



C'est en date du 30 juin 1955 qu'il fut décidé de repeindre progressivement les caisses entièrement en vert foncé, dans un souci de simplification. C'est dans cette version qu'elles ont terminé leur carrière en 1976.

Autre fait survenu le 3 juin 1956 : la suppression de la première classe sur tout le matériel à voyageurs. Les compartiments de 3e classe (C) sont reclassés en 2e classe (B), et les compartiments de 2e classe en 1e classe (A).

PHOTO 104-53 NB →

Les huit automotrices reçurent des nouveaux bogies moteurs Schlieren en 1960. Ici, gros plan sur la 228.001. Schaerbeek, 31 mai 1960.

Photos Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Ce n'est qu'à partir de 1957 qu'une bande jaune fut apposée au-dessus des compartiments de 1^e classe afin de pouvoir plus facilement distinguer leur emplacement.

Vu que le roulement des automotrices de 1935 étaient assez dur, on adopta sur les rames de 1939 des bogies moteurs à double châssis : le châssis intérieur portant les moteurs de traction, et le châssis extérieur, avec balancier *Pennsylvania*, supportant la caisse (voir photo dans le *EN LIGNES 99* page 57). Si le roulement s'en trouvait amélioré, ces bogies avaient l'inconvénient d'être très lourds. On décida donc de les remplacer par des nouveaux bogies *Schlieren*. En outre, la suspension secondaire des bogies porteurs fut modifiée par le remplacement du ressort elliptique par deux ressorts en hélice avec amortisseur hydraulique.



Départ de Schaerbeek en direction d'Antwerpen d'un omnibus formé de deux automotrices, dont la 228.002 en seconde position. Daniel THIELEMANS.



Schéma de la décoration vert foncé appliquée à partir du 30 juin 1955.

Ci-dessous, vue de face avec simple phare et ancien numéro; simple phare avec nouveau numéro; et doubles phares avec nouveau numéro. Dessins Eric VAN HOECK.





↑ La voiture BC (puis AB) de l'automotrice 228.005 avait la particularité d'avoir une banquette de deux places située à l'avant, à droite du poste de conduite; une place très prisée ! En mars 1964, elle assure un omnibus Essen - Antwerpen-Centraal, photographié à l'entrée de la gare d'Antwerpen-Schijnpoort. Daniel THIELEMANS.

La traction électrique sur ligne 12 Antwerpen-Centraal - Essen - Roosendaal fut mise en service le 2 juin 1957. Vu que toutes les gares et points d'arrêt furent équipés de quais hauts, nos automotrices de 1939 y trouvèrent un nouveau terrain de jeu. Elles y étaient engagées dans des services omnibus entre Antwerpen-Centraal et Essen, certains étant même prolongés jusque Roosendaal !

A partir de 1971, les automotrices sortant de révision furent pourvues de doubles phares blancs-rouges, suivant un plan daté du 27 juillet 1970. Seules les 001, 004, 005 et 006 en furent effectivement équipées.

Au 1er janvier 1971, les 8 automotrices furent renumérotées 001 à 008.

Les années qui suivirent furent particulièrement sombres. Ainsi, le 26 décembre 1971, la 008 fut victime d'un incendie en gare d'Essen, entraînant sa réforme le 28 mars 1972. Sa voiture BD fut alors réutilisée comme magasin de pièces à l'Atelier Central de Mechelen.

Le 25 octobre 1974, la 003 subit le même sort, cette fois à Antwerpen-Centraal, alors qu'elle assurait l'omnibus 5504 Antwerpen-Centraal - Nivelles-Est; elle fut également radiée. Ces deux voitures

furent également réutilisées comme magasin de pièces à l'Atelier Central de Mechelen.

Le 25 février 1975, la 007, communément baptisée "James Bond", fut détruite dans la terrible collision frontale de

Lillois, alors qu'elle assurait le semi-direct 668 Charleroi-Sud - Bruxelles-Nord. Elle est retirée du service en mars 1976. Dans cette catastrophe, sa voiture AB fut entièrement détruite, mais par contre, la voiture BD fut réparée et servit pour reconstituer l'automotrice 001.



La catastrophe de Courcelles-Motte du 25 février 1957, durant laquelle la voiture BD de l'automotrice 228.001 fut gravement endommagée. Collection PFT.



PHOTO 104-54 NB ↑

En juin 1975, un train se dirigeant vers Bruxelles et composé de trois automotrices va bientôt arriver à Sint-Katelijne-Waver. La 005 est accouplée en queue. Elle est pourvue depuis peu des doubles phares, mais a la particularité d'avoir sa ligne jaune supérieure des moustaches interrompue, alors que sur les 001, 004 et 006 elle était peinte sur toute la largeur de la face avant.

Yves STEENEBRUGGEN.

En effet, le 25 février 1957, la voiture BD de la 228.001 avait été gravement endommagée dans une collision survenue à Courcelles-Motte alors qu'elle assurait le direct 536 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud.



PHOTO 104-55 NB ↗

En juin 1975, passage à Duffel d'un omnibus circulant vers Antwerpen-Centraal. Yves STEENEBRUGGEN.

→ La 007 fut pratiquement détruite lors de la catastrophe de Lillois du 25 février 1975. L'automotrice 152 est littéralement encastrée dans la voiture BD. La voiture AB de la 007 sera toutefois réparée et incorporée dans l'automotrice 001.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les cinq automotrices subsistantes ne restèrent que quelques mois en service. Elles furent en effet retirées du service en bloc le 10 août 1976 et officiellement rayées des effectifs le 12 novembre 1977. Il semblerait qu'elles furent garées consécutivement à une grève au lendemain de laquelle des voitures avec siège en bois se retrouvèrent perdues sur la ligne 25 Bruxelles - Antwerpen, entraînant un grand mécontentement des voyageurs. La SNCB décida alors d'interdire la circulation de matériel avec aménagement en bois sur la ligne, ce qui précipita le retrait des automotrices de 1939. Les 001, 004 et 006 avaient pourtant subi peu avant une révision générale à l'Atelier Central de Mechelen (et équipées à cette occasion des doubles phares), sorties le 30 janvier 1976 (001), le 10 décembre 1975 (004) et le 25 mars 1976 (006).



➤ La 002 attend le départ à Antwerpen-Centraal. Cette automotrice est préservée par la patrimoine historique de la SNCB-Holding; elle devrait figurer dans le futur musée de Schaerbeek.
Claude VANDECASTEELE.



→ Le 15 juillet 1976, quelques jours avant le retrait du service des automotrices de 1939, un train composé d'une automotrice quadruple de la série 800 et de la 006 attend le départ à Bruxelles-Midi pour rejoindre Antwerpen-Centraal.
Yves STEENEBRUGGEN.



→ Le 30 mars 1976, la 006 stationne à Bruxelles-Midi. Elle venait de ressortir de révision générale à l'Atelier Central de Mechelen le 25 mars.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La 002 était la seule des cinq survivantes à ne pas avoir été équipée de doubles phares, ce qui lui valut la chance d'avoir été choisie pour figurer dans le futur musée national des chemins de fer en cours de construction à Schaerbeek. En attendant, elle fut longtemps garée à Leuven, puis à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre, où elle se trouve toujours aujourd'hui.

Les 001, 004 et 006 furent démolies chez le ferrailleur Berger à Lot. Elles furent d'abord transférées de l'Atelier Central de Mechelen à Forest-Midi, ensuite à Halle le 20 janvier 1981. La 004 fut la première à succomber sous les chalumeaux durant la dernière quinzaine du mois de janvier 1981. La 001 a été acheminée de Halle à Lot le 11 février 1981; sa démolition fut achevée le 20 mars 1981. Enfin, la 006 a rejoint Lot le 19 mars 1981 et fut démolie pour la fin du même mois.

Les 003 et 008 ont été ferrillées durant l'été 1982 à l'Atelier Central de Mechelen.

La 005 a été découpée à l'Atelier Central de Mechelen en 1984.

PHOTO 104-56 ↗

PHOTO 104-57 →

PHOTO 104-58 ↓

Les 004, 005, 006 et 050 garées à Schaerbeek le 28 septembre 1977, après leur retrait du service.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 104-59**

Après avoir été garées plusieurs mois à Schaerbeek, les 001, 004, 005 et 006 furent transférées à l'Atelier Central de Mechelen. Voici la 001 le 1er mars 1982. Ses bogies moteurs Schlieren ont été retirés pour servir sur les automotrices de la série 010 à 044, et remplacés par d'anciens bogies Pennsylvania.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 104-60**

Simultanément à l'arrêt des automotrices de 1939 en août 1976, les automotrices prototypes 009 (de 1946) et 050 (de 1951) furent également retirées du service. Ici, les 004 et 009 à l'Atelier Central de Mechelen le 18 mars 1981.
Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 104-61**

La 005 à l'Atelier Central de Mechelen le 1er mars 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN





↑ **PHOTO 104-62** Encore une photo de la 005 à l'Atelier Central de Mechelen, cette fois le 21 octobre 1982. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 104-63** La 008 fut victime d'un incendie le 26 décembre 1971 en gare d'Essen. Après sa réforme intervenue le 28 mars 1972, sa voiture BD fut alors réutilisée comme magasin de pièces à l'Atelier Central de Mechelen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 février 1981.





↑ **PHOTO 104-64**

Le 25 octobre 1974, la 003 fut également victime d'un incendie, à Antwerpen-Centraal. Ces deux voitures furent réutilisées comme magasin de pièces à l'Atelier Central de Mechelen. Ci-dessus, la voiture BD photographiée le 6 février 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 104-65**

La même voiture garée en attente de démolition au "pourrissoir" de l'Atelier Central de Mechelen, le 18 mars 1981.
Pierre HERBIET.



← **PHOTO 104-66**

Encore une vue de la voiture BD de la 008. Mechelen, 6 février 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 104-67 →

Le 21 janvier 1981, les 006 et 001 attendent l'heure fatale en gare de Halle.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 104-68 →

La 006 fut transférée de Halle à Lot le 25 janvier 1981, incorporée dans un caboteur à destination de Forest-Midi. Le ferrailleur de Lot refusa toutefois de la recevoir sur son chantier vu le manque de place, si bien que l'automotrice se retrouva en gare de Forest-Midi et profita ainsi de quelques jours de répit...

Pierre HERBIET.



PHOTO 104-69 ↓

Le 11 février 1981, le caboteur Halle - Forest-Midi vient d'arriver à hauteur du raccordement du ferrailleur de Lot. La 001 sera bientôt poussée vers son échafaud.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **PHOTO 104-70**

La 001 est poussée sur le raccordement du chantier de ferrailage Berger de Lot le 11 février 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 104-71**

✓ **PHOTO 104-72**

Le 22 janvier 1981, seule la cabine de conduite de la voiture BD est encore présente sur le châssis. Le 25 janvier, elle a succombé aux chalu-meaux.

Pierre HERBIET.

PHOTO 104-73 →

Le 11 février 1981, la 001 est placée sur l'échafaud. Ses heures sont désormais comptées....

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 104-74 →

Le 31 mars 1981, le ferrailage des 001, 004 et 006 est achevé...

Pierre HERBIET.



PHOTO 104-75 ↓

Comme nous l'avons déjà écrit, seule la 002 avait conservé ses deux phares blancs. Cela lui valut d'avoir été choisie par le service du patrimoine historique de la SNCB-Holding pour être conservée pour le futur musée, et ainsi d'échapper aux chalumeaux. Elle sera présentée dans le futur musée de Schaerbeek. Cette automotrice avait effectué son ultime service le 10 août 1976 en assurant l'omnibus 2675 Charleroi-Sud 05.00 - Bruxelles-Midi 06.05. Elle regagna ensuite à vide l'atelier de Schaerbeek.

Pierre HERBIET.



Nées en Belgique



Corée du Sud :

BBB série 8000

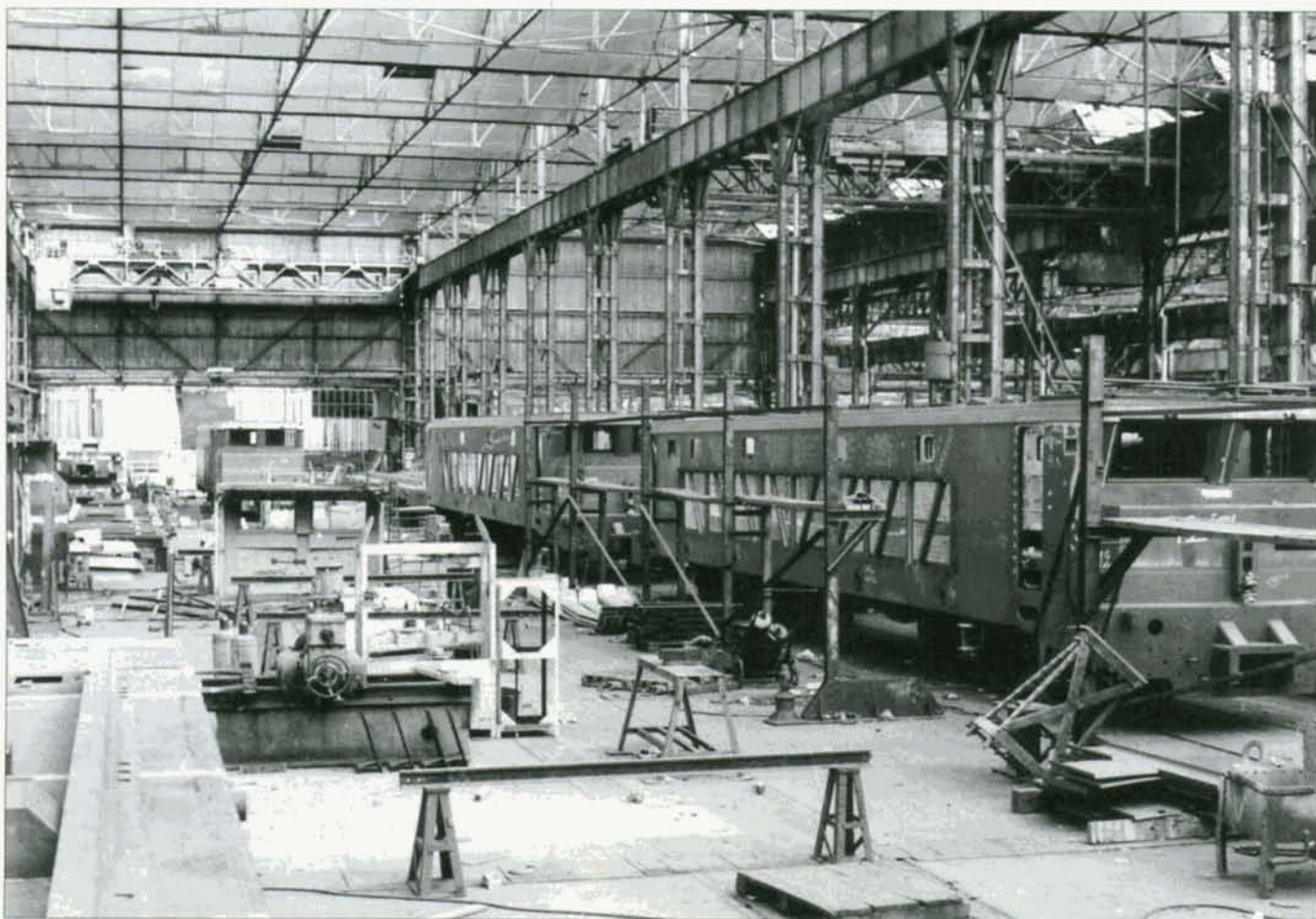
En 1970, les Chemins de fer sud-coréens (KNR - Korean National Railroad) commandèrent une série de 90 locomotives électriques Bo'Bo'Bo' au Groupement Européen 50 Hz (ACEC, MTE, Alsthom, Siemens, AEG, BBC). Leur montage fut partagé entre *Alsthom* à Belfort (43 unités) et *La Brugeoise & Nivelles* à Nivelles (23 unités). Les ACEC de Charleroi étaient le chef de file pour leur conception. Une seconde tranche de 24 unités fut commandée plus tard.

Ces machines 25 kV 60 Hz disposent d'une puissance de 3840 kW. Le choix de trois bogies à deux essieux s'explique par leur engagement sur des lignes très sinueuses à profil difficile. Destinées au trafic des marchandises, elles avaient leur vitesse limitée à 85 km/h, avec possibilité de passer à 120 km/h après changement de réduction. Elles sont numérotées 8001 à 8090.

PHOTO BD 10403 ↑ - PHOTO BD 10404 ↓

Ces deux vues montrent la construction des BBB coréennes à La Brugeoise & Nivelles à Nivelles.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





Les plus beaux sites de Belgique

Grupont

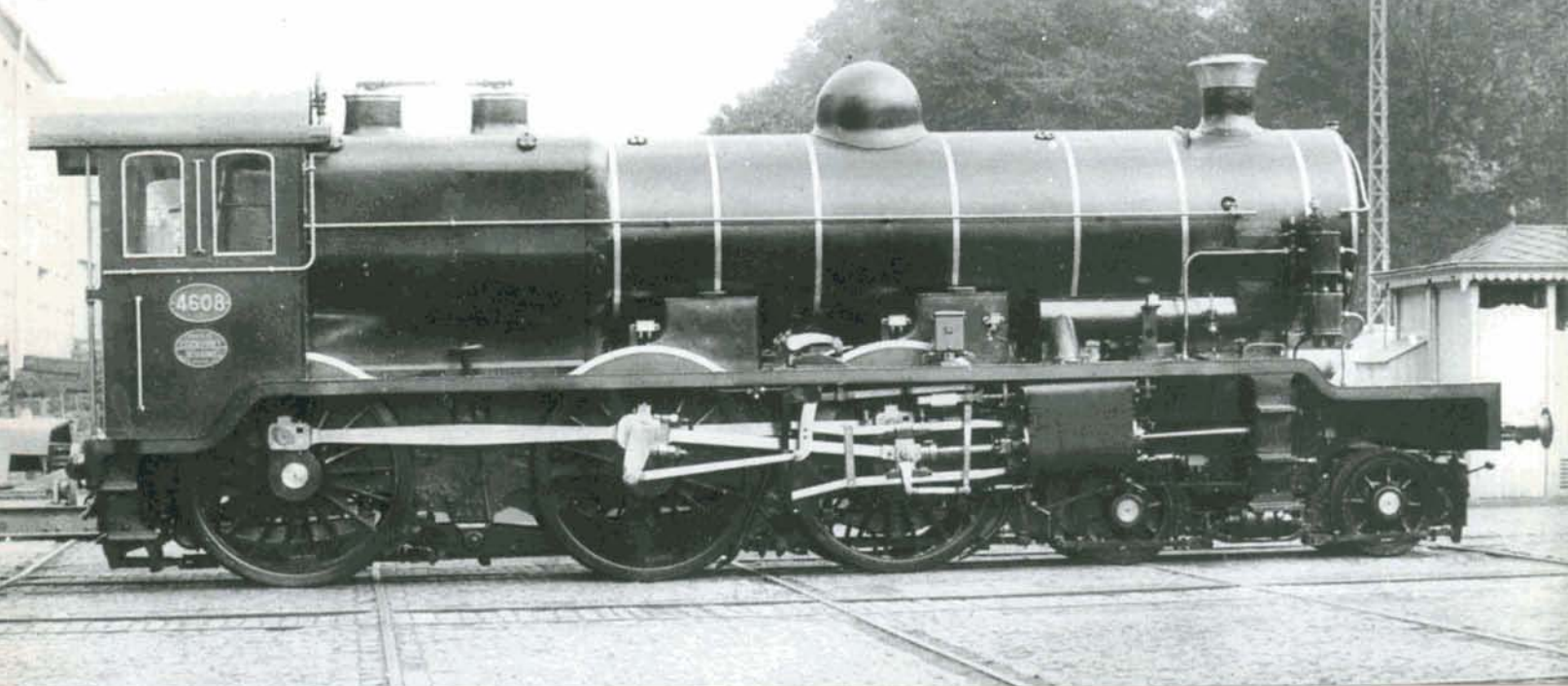
Durant tout cet hiver, la ligne du Luxembourg a fait l'objet d'un débroussaillage minutieux, permettant de nous offrir de splendides coins photos, comme celui-ci situé +/- 2 km de la gare de Grupont en direction d'Arlon. D'ici un an, ce remarquable site disparaîtra malheureusement, car les sapins plantés en 2010 et bordant l'étang seront devenus trop grands et masqueront les trains. A noter que, vu l'orientation du soleil, ce site n'est idéal qu'après 15.00.

↑ [PHOTO 104-76](#) Le 10 avril 2011, passage de l'EC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich. Pierre HERBIET.

↓ [PHOTO 104-77](#) Le même jour, une heure tard, passage de l'IC-J 2114 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Christian AUQUIERE.



il y a 90 ans ...



La construction des 75 locomotives du type 8 bis s'échelonna de juillet 1921 à avril 1924. Ces *Ten Wheel*, numérotées 4601 à 4675, furent appelées type 7 à partir de 1925, et renumérotées dans l'ordre 701 à 774 et 700. Voici une photo de la 4608, future 708 et 7.008, prise à sa sortie de construction chez *Cockerill*. Elle fut mise en service à Leuven le 9 septembre 1921 et radiée à Berchem le 3 septembre 1958. Photo COCKERILL, collection PFT.

PHOTO 104-78 Afin de remplacer les derniers autorails ES de la série 300, lesquels provenaient de la transformation d'anciens autorails Brossel à deux essieux du type 551 datant de 1939 (voir page suivante), la SNCB décida de transformer 12 autorails de la série 43. Le 4307, réformé en juillet 1984, fut le tout premier à être modifié. Il sortit de l'Atelier Central de Mechelen le 17 juillet 1986, renuméroté ES 401 et affecté à l'ES Schaerbeek. Le voici évoluant à l'atelier de Schaerbeek le 19 août 1993. Cet engin est aujourd'hui toujours en activité, mais repeint dans une décoration jaune. Seul 6 autorails ont ainsi été réellement transformés. J-L VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans ...



il y a 25 ans...



PHOTO 104-79 L'autorail Brossel 551.48 fut entièrement restauré en état de marche dans sa livrée bleu-crème d'origine à l'Atelier Central de Mechelen en janvier 1982. Il fallut attendre les 15 et 17 août 1986 pour le voir circuler pour la première fois, à l'occasion du festival vapeur du TTZ (Toeristische Trein Zolder), durant lequel il assura des navettes entre Zolder et Leopoldsburg. Le voici qui vient de franchir le chandelier d'entrée de Leopoldsburg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 104-80 En 1986, les locomotives électriques 1502 et 1505 des NS (ex. 27000 et 27001 BR) sont retournées dans leur pays natal pour figurer dans le Museum of Science and Industrie Manchester (1505) et au Midland Railway Centre à Butterfley (1502). Les deux machines ont transité par Essen, Schaerbeek, Merelbeke et Zeebrugge, où elles furent embarquées à bord d'un ferry-boat le 14 juillet 1986. Les voici en transit à Schaerbeek le 11 juillet 1986. Les 7 locomotives de la Class 27 (27000 à 27006) furent construites par Metropolitan-Vickers en 1954. En 1970, elles furent vendues aux NS et renumérotées 1501 à 1506, la 27005 étant utilisée comme magasin de pièces pour les autres machines. Les 1500 furent radiées entre 1984 et 1986. J-L VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans...



