

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 108 - AVRIL 2012 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉATION : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

Le printemps est à nos portes... et déjà deux voyages vous ont été proposés : le Valentrain 2012 et l'adieu aux locomotives électriques série 26. D'autres se profilent en avril et mai, en même temps que commencent les traditionnelles festivités estivales. Ne manquez pas de rendre visite au Chemin de fer du Bocq, qui circule aussi en dehors des grandes vacances d'été (www.cfboqcq.be). Ceux qui ont participé au Valentrain ont remarqué les deux voitures K rachetées l'année passée au SSN. Elles sont splendides ! Si vous êtes venu à Saint-Ghislain, vous aurez constaté que le musée se met en place doucement.

Enfin, si la littérature vous passionne, ne manquez pas nos prochaines éditions. Pas moins de six ouvrages sont en chantier et trois au moins devraient paraître cette année !

Non, les animateurs du PFT ne chôment pas, encouragés par les abonnements de plus en plus nombreux, notamment auprès des cheminots.

Merci à tous et bonne lecture !



DE REEKS 11
LA SERIE 51

NOUVEAUTÉ

LA SÉRIE 51



NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

VOIR ENCART CENTRAL

Petites annonces

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

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

RECHERCHE, le PFT recherche pour présenter sa collection d'uniformes, des mannequins hommes et dames. Merci de contacter le PFT par courriel à pftsp@gmail.com.

A VENDRE : *Au Fil du Rail* de F. Lebbe, publié en 1947-48. 26 fascicules en 2 boîtes d'origine. Etat excellent.
Prix: 220 euros ou plus offrant.
Email: jlmajor47@gmail.com

Rectification

EN LIGNES 107

- **page 15** : dans le texte sur la 6325 il y a 6705 (ex-6392), il faut 6705 (ex-6393).
- **page 36** : les dates de transformation des voitures Expo est 1985 et non 1995.
- **page 45** : la 218 392-9 a été radiée le 17-03-2011 et pas 2010.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 13 mai 2012 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 62e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens.

Renseignements et réservations :

+32.(0)471/40.45.50 du lundi au vendredi de 18h30 à 21h

PFT-agenda

- **Samedi 28 avril** : voyage PFT : adieu aux locomotives électriques de la série 12. Voir encart central.
- **Samedi 5 mai** : grande bourse d'échange au Musée du rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 5 et dimanche 6 mai** : festival vapeur de Maldegem - nombreuses animations - train spécial au départ de Bruxelles avec la 64.169 le samedi. Voir encart pages centrales.

Attention, la manifestation prévue à l'abri-musée de Leuven le 22 avril est supprimée !

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de Philippe DEPAS, ancien agent SNCB à l'atelier de Salzinnes, grand ami et collaborateur du PFT. Nous partageons la peine de sa famille et de ses proches.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Armand BEERLANDT, Didier BOURASSEAU, Guy BRIDOUX, Julien CASIER, COCKERILL, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Jeroen DE VRIES, Christian DOSOGNE (✉), Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, Tommy MAEREMANS, Ferek MAROUANE, Alain NOUAILLETAS, André PEETERS, Gwenaëli PIERARD, Christian RUQUOY, Hagen SCHILDER, Maarten SCHOUBBEN, Bernard SCORIEL, SKODA Transportation, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, TUC-Rail, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2012

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 38 (étranger : € 44) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EL 2012". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 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 108-01 Le printemps arrive. Le 5 mai 1990, le 4333 du PFT se promène sur la défunte ligne 98 Mons - Saint-Ghislain via Pâturages, lors de son transfert de l'atelier de Kortrijk vers Schaerbeek.
Christian DOSOGNE, collection PFT.

EN LIGNES 108 - AVRIL 2012

sommaire



20

Les nouvelles voitures de secours



24

Le "Jean Monnet"



40

Nées en Belgique



64

Oostende 1903



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 *les voitures Mitropa*

7 Actualité belge

7 *statistiques - locomotives*

14 *gare terminus*

18 *les Desiro en service*

20 *voitures de secours*

24 *le "Jean Monnet"*

34 *radiations*

36 *divers*

40 Sociétés privées

40 *OSR : un nouveau trafic*

44 *Captrain - Crossrail*

45 *HUSA - RailTraxx*

46 Actualité étrangère

46 *Europe*

49 *USA*

52 *France*

54 *Royaume-Uni - telex*

55 *France - Allemagne*

56 Le rail en Albanie

60 Nées en Belgique

63 Les plus beaux sites

64 Rétro - Oostende

66 Hier - Aujourd'hui

67 Il y a 20 ans ...

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 108-02

Depuis le 23 janvier 2012, OSR assure un trafic de pierres calcaires entre la carrière de Marche-les-Dames et les fours à chaux de Namèche. Marche-les-Dames, 1er février 2012.
Jean-Luc VANDERGAEGEN.



Voyages

Valentrain 2012

Grâce au soutien d'*Infrabel* et de la SNCB-Holding, le *Valentrain* a pu à nouveau circuler en 2012, les 11 et 12 février précisément. C'est le taux préférentiel pour l'utilisation du réseau *Infrabel* qui permet l'organisation du train, qui nécessite de nombreux retournements et parcours à vide.

Sous un froid polaire - la température n'a jamais été positive en journée et les nuits de préparation ont été sibériennes avec -11° - le train a accueilli près de 250 voyageurs embarquant par trois fois à Bruxelles-Nord et Antwerpen-Centraal. La rame, composée de six voitures PFT dont les deux voitures K qui sortent de restauration, était remorquée par la toujours vaillante 64.169, épaulée par les 6077 et 202.020. Un train 100% PFT!

A bord, service irréprochable, ambiance raffinée et très professionnelle par une équipe composée de 35 bénévoles ! Les voitures K de 1e classe étaient agencées en fonction des couples, en tables de 2 ou 4 personnes.

N'hésitez pas à découvrir ce train romantique sur www.valentrain.be.

Musée du Rail Saint-Ghislain

Grâce à l'espace libéré par les locomotives non restaurées qui occupent dorénavant l'ancien atelier de traction, la collection de matériel peut être mise en valeur. Les quatre premières voies présentent les plus belles pièces, qui vont s'enrichir du matériel cédé par la SNCB-Holding. Les travaux de mise en peinture des surfaces murales ont commencé afin de pouvoir exposer tout le petit matériel qui dort actuellement dans des wagons ou des caves : panneaux de gare, signaux, ...

Nul doute que vous apprécierez le nouveau décor lors de votre prochaine visite... Pour rappel, la boutique est ouverte tous les premiers mardis du mois de 10 à 12 h.

Atelier de traction Saint-Ghislain

L'ancien atelier de traction est sécurisé; les baies ont été murées et les volets mécaniques réparés. On aménage actuellement un local qui permettra aux futures



Passage du Valentrain à Weerde. Armand BEERLANDT, 11 février 2012.

équipes de disposer l'un réfectoire et d'un vestiaire. Commencera alors le déménagement des pièces de rechange qui occupent le plateau central du musée, puis le stand de restauration, lorsque l'équipement électrique sera fonctionnel.

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

MATERIEL

Le froid sibérien que l'on a connu en février n'a pas permis d'avancer sur la restauration du matériel présent à

Saint-Ghislain. Pour rappel, il s'agit des 5149, 4605 et 6289. La voiture M1 de troisième classe a été rapatriée à Schaerbeek pour y terminer les travaux.

A Schaerbeek, les premières semaines de janvier ont été mises à profit pour terminer la restauration des deux voitures K ex. SSN et les faire visiter par *Belgorail* pour leur homologation. Il a ensuite fallu préparer le matériel roulant pour le *Valentrain*, notamment la P8, la 202.020 et la 6077, et monter les tables pour les voitures qui ont servi de restaurant. Ces travaux ont été particulièrement pénibles avec le grand froid qui a sévi pendant plus de deux semaines.

Le long de la ligne 13 à Lint, entre Lier et Kontich, des chevaux ont été pris de panique en voyant cet étrange train fumant et sifflant. Axel VERMEULEN.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

Comme précisé dans le précédent *EN LIGNES*, le chantier des "courbes des Livottes" a débuté en janvier avec le démontage de l'ancienne voie. Le terrassement de la plate-forme a été effectué grâce à notre pelleteuse juste avant les premières gelées. Suivant cela, les 130 mètres de voie de la première courbe ont été reposés en une seule journée par une équipe de 6 bénévoles. La technique utilisée est relativement simple : deux bénévoles placent les crochets des câbles de levage de la grue sur deux nouvelles traverses préalablement déposées sur la piste; la grue déplace ces traverses vers la plate-forme et les installe à leur endroit définitif grâce à deux petits gabarit réglant l'écartement des traverses succe-

sives. Pendant ce travail, une autre équipe de 4 bénévoles attache les rails précédents ensemble (éclissage) et fixent une traverse sur 4 aux rails. Cette fixation provisoire des rails permet à la seconde grue de se rendre à l'extrémité du coupon de voie reposé pour soulever les rails à poser sur le lot de traverses suivant, posé par la première équipe. Et ainsi de suite. Deux petites journées supplémentaires ont été nécessaires pour terminer toutes les fixations rails/traverses et rendre la voie parcourable à vitesse limitée. En effet, il faudra attendre le redoux pour effectuer un ballastage et dresser la voie pour permettre une vitesse de 40 km/h.

Le froid polaire qui a envahi l'Europe début février a quelque peu retardé la progression du chantier de la seconde courbe, mais les travaux ont néanmoins pu continuer pour que la voie soit opérationnelle



pour les premières circulations commerciales attendues pour les vacances de Pâques.

Comme vous le voyez, le travail "lourd" est effectué par des moyens mécaniques. Pour le reste du travail, il s'agit d'avoir beaucoup de "petites mains" pour préparer les accessoires, placer les fixations et s'assurer des finitions.

Quand à la saison 2012, elle s'annonce plutôt bien puisqu'à la mi-février, on enregistrait déjà pas moins de 24 réservations pour groupes !

A bientôt sur la ligne du Bocq !



Deux vues du chantier de la courbe des Livottes. Les 130 premiers mètres ont été remplacés en une seule journée. PFT-CFB.

N'hésitez pas à proposer votre aide; aucune qualification n'est requise car le travail s'effectue en groupe et les instructions sont données sur le terrain.

Contact : Alain Defechereux +32.(0)477/989.123 ou info@cfbcq.be



LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 40.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boïseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 et 2. La prochaine étape est la réfection complète de la toiture des voies 3 et 4.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire BE 10 0000 0000 0404 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de versement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus sur le site internet www.kbs-frb.be.

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.



Les voitures Mitropa en bonne voie !

Cette fois, ça y est ! Les deux voitures Mitropa ex. Vennbahn arrivées à l'atelier de Schaerbeek à l'automne dernier sont en chantier. Leur nettoyage et remise en état a commencé grâce au courage de deux de nos membres bénévoles. Et du courage, il en faut. Car ces dernières années, les voitures croupissaient dans l'atelier de Rail et Traction International, où elles servaient de réfectoire et de bureau.

La voiture-restaurant, qui comporte 42 places assises, accueillera les visiteurs à Spontin; elle retrouve depuis le mois de janvier un aspect plus agréable.

Quant à la voiture-buffet, elle sera transformée en voiture-bar et shop, et rejoindra la voiture-restaurant à Spontin.



La voiture-restaurant à Schaerbeek en novembre 2011. André PEETERS.

Ces deux voitures ont aussi bravé le dur climat fagnard de longs mois après la faillite de la Vennbahn, sans jamais le moindre nettoyage. Il faudra donc attendre un peu avant de les voir réunies sur le Chemin de Fer du Bocq.

Outre le nettoyage en profondeur, il y aura encore au programme l'aménagement de toilettes, l'installation d'une climatisation réversible, quelques adaptations du système électrique ainsi que la réfection du sol.

Fin janvier, les tables, fauteuils et lumi-



Etat des banquettes avant le dégrasage. André PEETERS.



Les deux voitures Mitropa seront installées en gare de Spontin. A gauche, la voiture-buffet qui servira dans le futur comme "Shop et Bar"; à droite, la voiture-restaurant qui servira pour accueillir les visiteurs du Bocq. PFT.

naires étaient nettoyés. Le sol est en cours de réfection; les plafonds et les parois sont en cours de nettoyage. Depuis février, ce sont les vitres, le châssis, le couloir, la cuisine et les plateformes qui subissent un dégrasage en profondeur.

Lorsque tout sera fin prêt, la voiture ira rejoindre la gare de Spontin. Ce sera alors au tour de la voiture-buffet de subir un sérieux lifting.

Cette dernière se trouve en effet dans un état bien pire. Il sera nécessaire de déposer les vitres afin de réparer la carrosserie attaquée par la corrosion.

Il faudra ensuite installer un nouvel accès plus large et de plein-pied vers l'espace "Shop et Bar".

Notre boutique PFT sera en effet installée à la place des 6 tables et banquettes qui doivent être démontées, ainsi que certaines cloisons. Des panneaux et étagères servant de présentoirs équiperont l'espace de manière agréable et colorée ainsi qu'une vitrine et un écran plat. Après cela, il faudra encore mettre le bar en conformité tant sur le plan frigorifique qu'électrique ou sanitaire... et enfin, repeindre la carrosserie.



L'aménagement intérieur de la voiture-restaurant ne peut cacher son origine de l'ancien bloc de l'Est. André PEETERS.



Le passé sera préservé, comme ces inscriptions quadrilingues allemand - français - italien et russe cyrillique. André PEETERS.

Un gros travail donc en perspective.

Si la première voiture possède un certain intérêt en ayant conservé des traces de son passé Mitropa, la seconde voiture perdra sa livrée bicolore pour arborer une livrée vert SNCB. Si un partenariat financier pouvait être trouvé, elle sera agréementée des couleurs de son sponsor.

Si vous désirez aider les deux bénévoles dans leur travail qui ne nécessite aucune compétence particulière, n'hésitez pas à contacter André Peeters (le soir) au 0495/16.05.53.

Si vous désirez participer au travail de restauration à Schaerbeek, contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

Locomotives

série 11

bientôt le retour sur les benelux ?

● SNCB-Logistics souhaite récupérer toutes les TRAXX actuellement utilisées sur les relations IC-B Benelux Bruxelles - Amsterdam. Il est ainsi question de réaffecter les 11 à ces trains.

séries 12 et 16

● Voir pages 9 à 11.

série 13

● La série 13 continue de perdre ses services voyageurs au profit des nouvelles 18. Le roulement ne comporte plus que 8 journées comprenant les rames tractées des IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg, la relation Antwerpen Centraal - Noorderkempen ainsi que, depuis le 13 février, les trains de pointe 7009 - 8003 Oostende - Schaerbeek et 7402 - 8402 Welkenraedt - Bruxelles.

● Le roulement *Sibelit* subit lui aussi une nouvelle diminution, passant de 27 à 25 journées.

série 18 ancienne (1801-1806)

● La 1803 a été démolie en Tchéquie dans le courant du mois de janvier. De nombreux éléments ont été gardés afin de servir de pièces de rechange pour la 1806. Une société tchèque prévoit toujours de remettre cette dernière en activité (voir *EN LIGNES* 106 pages 14-15).

série 18

● L'atelier d'Oostende est le second à être doté de machines de la série 18. Pour ce faire, un roulement baptisé B7 est créé. Il ne comprend actuellement que les 7 journées de la relation IC-A Oostende - Eupen.

● Comme prévu, la série continue sa progression, puisque le roulement B8 passe à 36 journées. En tenant compte du glissement des IC-A vers le roulement B7, il s'agit d'un gain de 12 jours. On y retrouve les trains IC-O Bruxelles - Visé et les rames de voitures M6 de nombreuses relations à travers le pays.

La mise en service des machines sur les différents trains est directement liée à l'avancement des initiations du personnel

de conduite.

série 23

● La SNCB a décidé d'arrêter les 26 machines affectées à Antwerpen-Noord le 1er mars; toutefois, certaines machines en état de marche continueront à rouler jusqu'à leur prochain entretien. Ne sont momentanément pas concernées les 4 machines affectées à Kinkempois qui assurent le service d'allège sur les plans inclinés de Liège.

série 28

● Suite à une baisse du trafic marchandises avec l'Allemagne, les 2819 et 2843 sont utilisées en trafic intérieur.

série 29

● Les 29 assurent une nouvelle relation entre Zeebrugge (LZR) et la plate-forme multimodale de Dourges Delta 3 (XFDOU) :

41800 ①③⑤ LZR 07.16 - XFDOU 09.37

41869 ①③⑤ XFDOU 11.10 - LZR 13.21

MISES EN SERVICE		RENUMÉROTATION		DÉMOLITIONS		ABRÉVIATIONS	
08001 : 27-12-2011 GCR	746 : 12-11 RI	4159 : 01-12-11 RI	5147 : 02-12, Keyser, Courcelles	1603 : 15-02-12 Deerlijk	CR : CityRail		
08002 : 27-12-2011 GCR	747 : 12-11 RI	4165 : 31-08-11 RI	5150 : 02-12, Keyser, Courcelles	1606 : 15-02-12 Deerlijk	GR : grande révision		
08003 : 27-12-2011 GCR	770 : 01-12 RI	4174 : 04-11-11 RI	6273 : 15-02-12 Keyser, Courcelles	1803 : 01-12 en Tchéquie	M CR : modernisation CityRail		
08004 : 27-12-2011 GCR	984 : 29-11-11 CR		7301 : 12-11 Keyser, Courcelles	2552 : 12-11 Keyser, Courcelles	MOD : modernisée		
08005 : 27-12-2011 GCR	1315 : 29-11-11 RI		7306 : 12-11 Keyser, Courcelles	2553 : 12-11 Keyser, Courcelles	RI : révision intermédiaire		
1826 : 30-11-2011 NK	1319 : 06-10-11 RI		7313 : 02-12 Keyser, Courcelles	2555 : 02-12 Keyser, Courcelles	RI2 : 2e révision intermédiaire		
1838 : 30-11-2011 NK	2024 : 12-10-11 GR		7320 : 12-11 Keyser, Courcelles	2556 : 02-12 Keyser, Courcelles			
1842 : 30-11-2011 NK	2126 : 30-08-11 GR		7321 : 12-11 Keyser, Courcelles	2557 : 12-11 Keyser, Courcelles			
	2148 : 25-10-11 GR		7330 : 12-11 Keyser, Courcelles	2558 : 12-11 Keyser, Courcelles			
	2150 : 21-09-11 GR						
	2704 : 05-10-11 RI						
	2738 : 21-11-11 RI						
	4103 : 23-09-11 RI						
	4154 : 09-11-11 RI						
	4157 : 04-10-11 RI						
	4158 : 12-12-11 RI						

PHOTO 108-03 Malgré leur nombre réduit depuis le 11 décembre 2011, les machines de la série 23 restantes arrivent encore à assurer de temps en temps des trains de marchandises, ce qui devient vraiment exceptionnel. Le 6 février, les 2372 et 2328 ont pris en charge le train 39710 (Gent-Noord - Aisemont) de Gent-Zeehaven à Châtelet, en remplacement d'une 20 indisponible. Passage du train à Lens sur la ligne 90. Christian AUQUIERE.





Depuis le 11 décembre 2011, les 13 ont fait leur apparition dans le nord de la France. Le 8 février 2012, passage à Landelies, le long de la Sambre, du train 44824 ①-⑤ Monceau 15.41 - Aulnoye 16.39/17.49 - Tergnier 18.55, tracté par la 1311. Laurent JOSEPH.

Le 19 février 2012, les 1873 + 1874 + 1876 + 1872 ont été transférées de München-Allach à Klinkum. C'est une fois de plus la locomotive Diesel PCW 7 (ER 20-2007) appartenant à Siemens qui a assuré le train, photographié lors de son passage à Fhat. On remarquera la troisième décoration de la locomotive (voir EN LIGNES 107 page 11). Hagen SCHILDER.





PHOTO 108-04 ↑ Passage à Izegem le 13 février. *Philippe GOUSSET.*

PHOTO 108-05 ↓ Transfert de Kortrijk à Deerlijk le 14 février. *Ce n'était pas la St-Valentin pour tout le monde... PH. GOUSSET.*



série 16

● Les cinq 16 subsistantes ont été transférées le 13 février de l'atelier d'Oostende vers Kortrijk. Le lendemain, elles ont été acheminées vers le chantier de démolition *Casier* de Deerlijk, situé sur la ligne 89 entre Kortrijk et Oudenaarde. Les 1603 et 1606 ont été démolies dès le lendemain, tandis que les 1601, 1604 et 1605 étaient en attente de revente en Slovaquie (voir *EL 107* page 9).

PHOTO 108-06 → *Les cinq machines dans le chantier de ferrailage Casier de Deerlijk*
Pierre HERBIET.





PHOTO 108-07 ↑ L'arrivée des 13 pour remplacer les 12 ne se fait pas sans problèmes. En sus des retards dans d'initiation du personnel de conduite, c'est un manque de fiabilité qui frappe les 13. Le 27 janvier, la 1204 assure un train Tergnier - Aalst via le point frontière de Quévy. En véhicule se trouve la 1202 qui est rapatriée vers Antwerpen Noord. Le train vient de passer le point d'arrêt de Ghlin. Christian AUQUIERE.

PHOTO 108-08 ↓ Le jour précédent au petit matin, la 1315 est tombée en détresse par manque d'adhérence entre Mons et Frameries avec un train Antwerpen Waaslandhaven Zuid - Tergnier dont la masse ne s'élevait qu'à 1100 t. C'est la 1206 qui a été désignée pour remplacer la 13 et assurer le reste du trajet sans problème avec plus de 600 minutes de retard... Passage à Blaregnies de la 1206 montant vers Quévy avec, en véhicule, la 5705 destinée à OSR France. Christian AUQUIERE.





← Depuis la perte de leur roulement le 11 décembre 2011, les locomotives de la série 12 sont engagées sur toutes sortes de trains de marchandises et sont ainsi visibles sur des lignes qu'elles ne parcouraient auparavant qu'exceptionnellement. Le 24 janvier, la 1207 remorqua ainsi le train information 52400 ①-⑤ Antwerpen-Noord 08.08 - Kinkempois 10.55, en passage à Bassenge sur la ligne 34 entre Glons et Visé. Ce train est normalement assuré par une machine de la série 20.
Maarten SCHOUBBEN.

série 12

● La suppression du roulement des locomotives série 12 en décembre n'aura pas eu grand impact sur leur utilisation, puisque les machines restent quotidiennement engagées sur des trains vers la France à la place de 13. Il est aussi régulier de les voir en tête de trains du trafic intérieur normalement assurés par des 13 ou des 20.

→ Le 3 février, la 1201 remorque exceptionnellement le train de brames 39742 Gent-Rodenhuize - Clabecq. Passage à Cambron-Casteau sur la ligne 90 Ath - Jurbise.
Maarten SCHOUBBEN.



← PHOTO 108-09

Le 27 janvier, c'est la 1210 qui assura la traction du train de chaux vide 39610 ②⑤ (Gent-Noord 08.50) - Gent-Zeehaven 09.55- Kinkempois 1313 / 14.07 - (Jemelle 15.32). Le convoi est garé quelques minutes à Hasselt.
Tim VAN ROOY.



série 26

● Après leur mise hors service le 11 décembre 2011 (voir *EN LIGNES 107* page 13), la plupart des 26 ont été rassemblées à l'Atelier Central de Cuesmes en attendant une éventuelle revente. Une société slovaque a en effet marqué son intérêt pour acquérir 20 machines. Les 26 sont arrivées à Mons en quatre convois différents en provenance de l'atelier de Charleroi-Sud, et furent ensuite transférées à l'atelier de Cuesmes :

- le 31 décembre 2011 : les 2628 + 2620 + 2611 + 2625 + 2626 + 2619;
- le 5 janvier 2012 : les 2602 + 2617 + 2635 + 2610 + 2603 + 2601;
- le 9 janvier 2012 : les 2618 + 2615 + 2607 + 2609 + 2612 + 2608;
- le 7 février 2012 : les 2630 + 2614 + 2606 + 2634 + 2624.

PHOTOS 108-10 ↑ - 108-11 → - 108-12 ↓
 Ces trois photos ont été prises les 4 et 8 février 2012 à Cuesmes. Serge MARTIN.





← PHOTO 108-13

Le 16 janvier 2012, un train de marchandises a desservi le camp militaire de Jéhonville, ce qui est très rare. C'est la 7839 qui a amené la rame de wagons porte-conteneurs vide pour le transport de mines marines en conteneurs. Rappelons que ce raccordement est situé sur la ligne 166 (Dinant - Bertrix), entre les anciens points d'arrêt de Glaumont et Burhaimont. Philippe GOUSSET.

↓ Après 5 années d'abandon, la gare de Eijsden aux Pays-Bas, située entre Maastricht et Visé, a été rouverte au trafic des voyageurs. Le 28 janvier, la 205 assurant le train L5381 Maastricht - Liège-Guillemins, quitte Eijsden. Michel de ESCH.

série 57 (G2000)

● Les 7 locomotives de la série 57 n'ont que trois journées de roulement, avec toujours les deux mêmes relations : Tessenderlo - Bully-Grenay et Aalst - Nesle, et une journée de réserve à Kortrijk (voir EL 107 page 14). Les autres machines sont utilisées par OSR-France (voir page 44 et EL 104 pages 14-17) dont les activités augmentent de plus en plus surtout au départ de Tergnier. Ainsi, elles atteignent Le Havre (5 jours par semaine), Creil, Grandpuits et Troyes, ainsi que les régions de Chalons et Amiens pour des trafics de céréales.



↓ La rénovation de la première automotrice de la série 900 "Sprinter" s'achève à l'AC Mechele. Il s'agit de la 917 qui y était entrée le 7 septembre 2010. La 916 sera la deuxième à être rénovée; elle est entrée le 13 septembre 2011. Maarten SCHOUBBEN, 29 février 2012.



GARE



PHOTO 108-14 ↑ Les photos qui suivent peuvent heurter les âmes ferrovipathes sensibles ! Si c'est votre cas, nous vous conseillons de passer immédiatement à la page 18... Le chantier de ferrailage LUXFER d'Aubange est l'un des plus importants pour la démolition de locomotives de la SNCB. Récemment, une nouvelle grue de démolition, montée sur chenilles, est entrée en service. Avec cet engin imposant qui peut lever 30 tonnes, il ne faut que quelques minutes pour réduire à l'état de ferraille une locomotive. Sur cette page, on voit les dernières minutes de la 5162. Aubange, 8 novembre 2011. Photos : Pierre HERBIET.



PHOTO 108-15 ↑ - **PHOTO 108-16** ➤ Il ne faut que quelques secondes au grappin pour arracher la cabine de conduite.

PHOTO 108-17 ↓ - **PHOTO 108-18** ↘ A chaque prise, le grappin arrache un gros morceau de la 5162...



TERMINUS



PHOTO 108-19 ↑ *Le même jour, après les 5103 et 5162, c'est au tour de la 1501 de subir le même sort. Une bien triste fin pour un engin aussi prestigieux. Photos : Pierre HERBIET.*



PHOTO 108-20 ↑ - **PHOTO 108-21** ↗ *Au total, 41 minutes séparent la première de la dernière photo de cette page.*

PHOTO 108-22 ↓ - **PHOTO 108-23** ↘ *A gauche, le bras agrippe le châssis et va le retourner sans difficulté (vue de droite).*





PHOTO 108-24 ↑ - PHOTO 108-25 ↓ Le 8 novembre 2011, ce sont les 6298 et 5125 qui furent réduites en lambeaux de métal. Chaque morceau sera ensuite envoyé dans la déchiqueteuse visible derrière la grue, et en ressortira à l'état de limaille. Celle-ci est capable d'avaler un demi wagon plat dans le sens de la longueur ! Photos Pierre HERBIET.





PHOTO 108-26 ↑ Autre ferrailleur, autre méthode. Chez Keyser à Courcelles, un autre très gros chantier de ferrailage de locomotives, on utilise le traditionnel chalumeau. Ici, il faudra plusieurs jours pour découper la machine. Le 13 décembre 2011, la 2553 vit ses derniers instants. Elle se fait éventrer par un chalumeau en action dans la caisse. Pierre HERBIET.

PHOTO 108-27 ↓ La 2556 dans l'échafaud. Pierre HERBIET, 24 janvier 2012.





↑ PHOTO 108-28 Le 2 février 2012, le train L 4761 Charleroi-Sud - Erquelinnes, assuré par les automotrices Desiro 08001 et 08002, franchit la Sambre peu avant l'arrivée à Fontaine-Valmont, à hauteur de la rue Pré du Sart à Sars-la-Buissière (commune de Lobbes). Christian VANHECK.

Les Desiro en service commercial

Les nouvelles automotrices *Desiro* sont entrées en service commercial le 25 janvier dernier.

Dans un premier temps, elles ont été engagées sur la ligne 130B Charleroi-Sud (FCR) - Erquelinnes (LQ) durant quatre jours (25, 26 janvier, 1er et 2 février). Elles assuraient les six trains L suivants :

- 4761 FCR 11.11 - LQ 11.48
- 4782 LQ 12.16 - FCR 12.55
- 4763 FCR 13.14 - LQ 13.51
- 4784 LQ 14.11 - FCR 14.51
- 4765 FCR 15.12 - LQ 15.49
- 4786 LQ 16.10 - FCR 16.50

Tous ces trains furent assurés par deux automotrices accouplées. Il s'agit avant tout de s'assurer de leur bon fonctionnement sur une ligne où les avaries éventuelles n'entraîneraient pas de perturbations conséquentes du trafic.

Au 25 janvier, cinq automotrices 3 kV étaient disponibles : les 08001 à 08005, qui ont été réceptionnées à l'Atelier de Charleroi-Sud le 27 décembre 2011.

Rappelons que le SSICF a délivré le 2 décembre 2011 une autorisation de mise en service de ces cinq automotrices, dont la validité est limitée au 30 novembre

2012.

Dans les prochains mois, les *Desiro* seront progressivement engagées sur les IR b Antwerpen-Centraal - Nivelles, les *CityRail* Aalst - Braine-l'Alleud et les trains locaux Aalst - Geraardsbergen. L'écolage des conducteurs de Aalst et Geraardsbergen a débuté en février. A

cette fin, deux *Desiro* sont arrivées à Aalst le 13 février.

Le 17 février, une *Desiro* a assuré les trains 2181 Aalst - Braine-l'Alleud et 2162 au retour.

Les essais dynamiques de réception provisoire des premières automotrices *Desiro* bicourant (série 08.500) ont débuté le



8 février, avec un parcours entre Charleroi-Sud - Virton et retour, via Namur, Dinant et Bertrix.

Le 1er février 2012, le SSICF a délivré une autorisation de mise en service pour 4 automotrices bitensions : les 08.501, 502, 504 et 505. Tout comme la variante monotension, la validité de cette autorisation est limitée au 30 novembre 2012.

PHOTO 108-29 →

Le 2 février 2012, passage à la sortie du village de Landelies en direction de Hourpes du train L 4763 Charleroi-Sud - Erquelinnes. Automotrices 08001 et 08002. Christian VANHECK.



↑ *Le train L4765 Charleroi-Sud - Erquelinnes est photographié à la sortie du tunnel de Landelies. Hourpes, 1er février 2012.*

Laurent JOSEPH.

← *Les automotrices 08004 + 08001 attendent le départ d'Erquelinnes avec le train L4786 le 26 janvier 2012. Dominique ALLARD.*

→ *Passage des 08004 + 08001 à Lobbes le 26 janvier 2012 comme train L4786 Erquelinnes - Charleroi-Sud. Dominique ALLARD.*





PHOTO 108-30 La nouvelle voiture de secours 90.001 de l'atelier d'Antwerpen-Noord, provient de la transformation du fourgon Dms 17434. Antwerpen-Noord, 1er février 2012. Tommy MAEREMANS.

Nouvelles voitures pour train de secours

Pour remplacer les cinq anciennes voitures de secours issues de la transformation de voitures du type I1 (voir *EN LIGNES 107* pages 31 à 32) encore en service à Antwerpen-Noord (00051, ex. voiture I1 12.004), à Schaerbeek (00052, ex. voiture I1 12.005), à Charleroi-Sud (ex. voiture I1 12.008), à Kinkempois (ex. voiture I1 12.009) et à Merelbeke (ex. voiture I1 12.013), cinq fourgons Dms radiés sont en cours de transformation en voitures de secours.

Le premier fourgon transformé - le 17.434 - est sorti de l'Atelier Central de Salzennes le 1er août 2011. Suite à des problèmes techniques, il dut y retourner immédiatement pour finalement en ressortir au milieu du mois de janvier 2012.

On se rappellera que deux fourgons Dms avaient déjà été transformés plus sommairement en 1997-1998 en voitures de secours : les 17.415 et 17.416, renumérotés 00056 et 00057. Ils sont respectivement en service à Stockem et à

Hasselt (voir *EN LIGNES 107* pages 31 à 32).

Les cinq nouveaux véhicules seront différents. L'intercirculation a été supprimée et remplacée par un poste d'observation qui permet de circuler vers le lieu d'intervention en poussant le convoi avec la voiture en tête dans le sens du mouvement; un agent observe alors la voie, reste en contact avec le conducteur et

peut, le cas échéant, actionner le frein d'urgence.

A l'extérieur, de puissants projecteurs permettent d'éclairer le site d'intervention. Sous la caisse, des tiroirs rétractables aident au rangement des poutrelles de ripage et des bois de calage. Des prises sont prévues aux extrémités de la voiture pour l'alimentation en électricité et en air comprimé.

La chaîne de transformation à l'Atelier Central de Salzennes le 17 janvier 2012. On remarquera la suppression de l'intercirculation.

Pierre HERBIET.





Les travaux de carrosserie, avec la suppression de l'intercirculation, l'obturation des anciennes portes d'accès au fourgon et l'ouverture pour de nouvelles portes donnant accès au compartiment à outillage.

A droite, le poste d'observation installé à la place de l'intercirculation. Il sera équipé d'une radio et d'un frein d'urgence. Salzinnes, 17 janvier 2012.



A l'intérieur, la voiture comporte une salle de séjour confortable, équipée de l'airco et d'une cuisine, un vestiaire chauffé, des sanitaires, un local renfermant le groupe électrogène de 60 kW, un atelier avec des rayonnages à tiroirs et des étagères.

L'investissement global s'élève à +/- €3 millions.

Ces voitures ne seront pas renumérotés à la suite des autres mais porteront les numéros 90.001 à 90.005 (96 88 95 76 001 à 005). Il s'agit, dans l'ordre, des ex. fourgons Dms 17.434, 17.421, 17.403, 17.404 et 17.418. Ils seront affectés aux ateliers de traction d'Antwerpen-Noord, Schaerbeek, Charleroi-Sud, Kinkempois et Merelbeke.

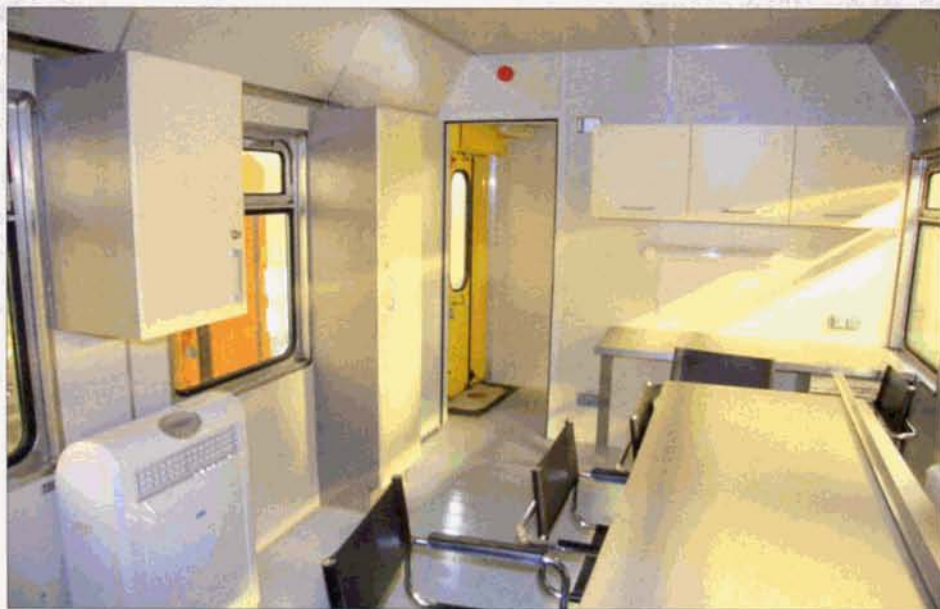
Un sixième fourgon Dms, le 17.420, sera conservé pour pièces à Salzinnes.

Quant aux cinq anciennes voitures de secours, elles seront regroupées à Salzinnes et démolies.

➤ A l'intérieur du fourgon, travaux de rhabillage et de montage des nouvelles cloisons.

→ Le compartiment atelier, avec les rayonnages et tiroirs de rangement de l'outillage. Les deux accès vers l'extérieur sont fermés avec des portes coulissantes à lamelles.





La salle de séjour est pourvue d'une cuisine et de l'airco.



A droite, le compartiment du groupe électrogène de 60 kW.



PHOTO 108-31 ↑

Les nouvelles voitures de secours sont assez différentes des deux premiers fourgons Dms transformés en 1998 et 1999 et renumérotés 00056 et 00057. Ces derniers avaient conservé en grande partie leur caisse d'origine. Ici, la voiture 00057 d'Hasselt (ex. Dms 17.416) est en route pour une intervention. Schulen, 28 septembre 2011.

J-L VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 108-32**

La voiture de secours 00052 de Schaerbeek. Son ancien numéro 12.005 est encore indiqué au bas de sa caisse au-dessus du bogie de gauche et est barré, tandis que le nouveau numéro 52 est apposé juste à sa gauche. Cette photo a été réalisée à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek à une date inconnue.

Christian DOSOGNE, collection PFT.

PHOTO 108-33 →

La voiture de secours 00053 de Ronet. Elle est aujourd'hui affectée à l'atelier de Charleroi-Sud.

Ronet, 1er septembre 1984.

Serge MARTIN.



PHOTO 108-34 ↓

La voiture de secours 00055 est affectée à Kinkempois. La voici à pied d'oeuvre à Liers (date inconnue).

Julien CASIER.



PHOTO 108-35 ↓

La voiture de secours 00055 de Merelbeke. Photo réalisée à l'atelier de Merelbeke (date inconnue).

Serge MARTIN.

← **PHOTO 108-36**

La voiture de secours 00051 d'Antwerpen-Noord, la seule ayant revêtu une livrée rouge. Elle a été acheminée à l'Atelier Central de Salzennes afin de transférer son outillage dans la nouvelle voiture 90.001.

Pierre HERBIET, 17 janvier 2012.



La courte épopée de l'EC « JEAN MONNET »



PHOTO THEME 108 Le 13 mai 2011, en raison d'une action de grève qui paralysa la gare de Namur, l'EC 296 "Jean Monnet" fut détourné au départ de Marloie par la ligne 43 jusqu'à Liège, puis la ligne 36 jusqu'à Bruxelles. Passage dans les environs d'Hamoir. Michel HANSSSENS.

Le "Jean Monnet", une des rares relations internationales par rame tractée, vient de passer à la trappe à l'occasion de la mise en service le 10 décembre de l'horaire de la saison 2012, contribuant ainsi à réduire encore l'offre de voitures directes aux voyageurs internationaux sur l'axe sud-est européen.

Cette relation n'avait qu'une douzaine d'années d'existence : inaugurée le 30 mai 1999, elle était conçue pour desservir les services européens dispersés entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Elle avait ensuite été prolongée jusque Basel en 2005 avant d'être supprimée en fin 2011.

Son objectif premier était à l'origine de son nom de baptême. Jean Monnet

(1888-1979) était un homme politique français de grand format qui, à l'issue du conflit 39-45, a dirigé jusqu'en 1952 le plan de modernisation et de rééquipement de l'Etat français. Il fut un initiateur de la CECA qu'il présida de 1952 à 1955 et demeura un artisan actif de la construction européenne jusqu'en 1975, ce qui lui valut le surnom d'être l'un des « pères de l'Europe ».

Ce nouveau service inauguré le 30 mai

1999, avait repris les indices 295/296 du défunt *Edelweiss* qui, dans la période 1996/1997 (à cette époque, les changements d'horaire s'opéraient aux environs de la fin mai et non à la mi-décembre), assurait encore un Bruxelles - Basel quotidien avec une tranche prolongée vers Rome (sauf le week-end); en 1997-1999, il deviendra un Bruxelles - Basel - Zürich avant de disparaître complètement du programme.

Le 28 mai 1999, passage de l'avant dernier 295 "Edelweiss" Bruxelles-Midi - Zürich à Groenendael. Dans sa dernière période de circulation, il n'était plus composé que de quatre voitures : deux I6B, une I6A et une I10B, toutes climatisées. Sur cette photo, les trois premières voitures (I6B + I10B + I6B) sont en livrée "Memling", la dernière (une I6A) arbore toujours sa décoration orange C1 d'origine. Guy BRIDOUX.





PHOTO THEME 108 Le 20 juillet 2007, l'EC 296 "Jean Monnet" Strasbourg - Bruxelles-Midi va bientôt traverser la gare de Marloie. Sa composition est identique au défunt Edelweiss dans sa dernière période de circulation : deux I6B + une I10B (en seconde position) + une I6A. Yves STEENEBRUGGEN.

Précisons que, pour sa dernière période de circulation, ce train n'avait plus qu'une composition réduite à seulement quatre voitures, toutes fournies par la SNCB (types I6 et I10) : I6B + I10B + I6B + I6A, en principe toutes climatisées, la traction étant assurée jusque Luxembourg par une locomotive de la série 20.

Dans l'article, A signifie voiture de 1^e classe, B voiture de seconde classe, BD voiture mixte seconde classe/fourgon. L'indice t indique qu'il s'agit d'une voiture à couloir central.

Ainsi disparut dans la discrétion le 29 mai 1999 l'appellation d'un train qui eut son heure de gloire : l'Edelweiss fut en effet créé par la CIWL le 15 juin 1928 pour assurer un service « Pullman » entre Amsterdam et Basel (prolongé ensuite jusqu'à Zürich) via Bruxelles et Luxembourg.

La nouvelle relation Bruxelles - Strasbourg avait le statut d'un EC (EuroCity), ce qui imposait de respecter un ensemble de critères concernant la rapidité, le niveau de confort, privilégiant l'usage de voitures climatisées et les services à bord, dont la restauration.



PHOTO THEME 108 Le 12 avril 2007, arrivée à Luxembourg de l'EC 296 Basel - Bruxelles-Midi. Sa composition est réduite au strict minimum, seulement trois voitures : une I6A + une I6B + une I10B. Derrière le train, on aperçoit la 2006 qui va relayer la BB 15008. A noter que la photographie du Jean Monnet sur la partie française de son trajet était pratiquement impossible vu son heure de circulation trop tôt le matin et tard le soir. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **PHOTO THEME 108** Dans quelques instants, l'EC 296 Basel - Bruxelles-Midi va quitter Luxembourg au crochet de la 2708. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 15 février 2007.

↓ **PHOTO THEME 108** Du 12 décembre 2004 au 25 mars 2007, la traction du Jean Monnet sera assurée par une locomotive de la série 27. Le 31 mai 2005, la 2711 vient de se placer en tête du 296 Strasbourg - Bruxelles-Midi en gare de Luxembourg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



C'étaient donc des voitures du type 16 modernisées en livrée grise et des voitures du type 110 climatisées en livrée grise également qui étaient prévues.

Il faut reconnaître que cette uniformité de principe était parfois bigarrée : lorsque l'une des voitures titulaires était indisponible, le remplacement faisait appel à ce que l'on avait sous la main, notamment les voitures de la rame du défunt *Memling*, voire même des voitures encore en livrée orange C1 !

Pendant la période 1999/2000, cette relation Bruxelles - Strasbourg était quotidienne, assurée par la SNCB avec une composition de cinq voitures : 2 x A + B + Bt + B, renforcée le vendredi et le lundi par 2 x Bt, à l'exception des veilles de jours fériés.

L'horaire d'été 2000 mentionne la mise en service d'un minibar entre Bruxelles et Luxembourg, tandis qu'en septembre 2000, l'heure de départ de Bruxelles est retardée à 17h32 par suite d'une amélioration du temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Luxembourg, l'arrivée à Strasbourg restant fixée à 22h33. Cette exploitation demeura inchangée jusqu'à la fin de 2002.

L'horaire annoncé pour 2003 témoignait d'une baisse de régime : le service quotidien était maintenu, mais la composition était réduite d'une voiture A, le renfort de 2 voitures Bt les lundi et vendredi n'étant plus assuré. Le service minibar était conservé entre Bruxelles et Luxembourg et prolongé, à l'aller, entre Thionville et Strasbourg (service additionnel supprimé dès le 15 juin 2003 !). Pas d'autre changement à mentionner en 2004, si ce n'est qu'à partir du 12 décembre, la traction est reprise par une locomotive de la série 27 au lieu d'une 20.

En 2005, sans doute pour tenter d'élargir la clientèle, la relation fut prolongée jusque Basel mais, simultanément, la composition était à nouveau réduite, limitée cette fois à seulement trois voitures : A + B + Bt. La cadence était restreinte à 6 jours/semaine; il ne circulait pas le samedi au départ de Bruxelles et ne circulait pas le dimanche au départ de Basel.

Le service de minibar était par ailleurs supprimé suivant en cela la nouvelle politique de la SNCB en cette matière. Ces diverses dispositions constituent une étrange façon de tenter de séduire de nouveaux voyageurs...



PHOTO THEME 108 Le 21 avril 2006, l'EC 295 Bruxelles-Midi - Basel traverse la forêt de Soignes, la plus grande hêtraie d'Europe, située entre Bruxelles et Ottignies. La 2158 remplace exceptionnellement la 27 prévue, mais vu la composition réduite à trois voitures (une I6A grise + une I6B grise + une I10 en livrée orange d'origine), cela ne pose pas de problème. Pierre HERBIET.

PHOTO THEME 108 Le 30 juin 2005, la 2708 en tête de l'EC 296 Strasbourg - Bruxelles-Midi serpente dans les courbes de Mirwart. A partir du 12 décembre 2004, la composition fut réduite à trois voitures. Ici, une I10B + une I6B + une I6A, toutes dans la nouvelle décoration grise. Christian AUQUIERE.



L'horaire du parcours Bruxelles - Strasbourg était maintenu, l'arrivée à Basel étant programmée à 00h35 au bout d'un trajet de 7 heures dont un stationnement de 27' à Strasbourg ! Au retour, l'EC 296 quittait Basel à 06h01, transitait à Strasbourg de 07h41 à 07h50 pour rejoindre Bruxelles-Midi à 12h43, une heure plus tard que précédemment, soit 6h42 de parcours.

En 2006, une voiture I10 Bt est ajoutée le dimanche au départ de Bruxelles, avec retour de Basel le lundi matin. Un service de minibar est rétabli sur le parcours français entre Luxembourg et Strasbourg.

Fin 2006, le programme de la saison 2007 annonce que le maintien de cette relation Bruxelles - Basel n'est pas garanti au-delà du 9 juin 2007. En fait, la SNCB jette l'éponge et la SNCF va prendre le relais.

Autre changement intervenu le 26 mars 2007 : la reprise de la traction par une locomotive de la série 20.

Jusqu'au 9 juin 2007, l'horaire aller est légèrement détendu, le départ de Bruxelles étant avancé de 5'. Au retour par contre, le trajet Strasbourg - Luxembourg est allongé de 18' et le trajet Luxembourg - Bruxelles-Midi de 10', re-



PHOTO 108-44 Passage du 296 Basel - Bruxelles-Midi à Grupont le 27 avril 2007 avec, dans l'ordre, une I10 B, une I6 B en livrée Memling et une I6 A. Serge MARTIN.

portant l'arrivée à Bruxelles à 13h19.

A partir 10 juin 2007, la SNCF prend effectivement la main; le parcours français est amélioré à l'aller, proposant une arrivée à Basel à 00h13, le retour

étant pour sa part retardé, avec le départ de Basel à 06h48, transit à Strasbourg 08h03/06, à Luxembourg 10h14/10h24 et arrivée à Bruxelles à 13h19 en assurant sur le trajet belge la desserte des arrêts de l' ICJ 2133 Luxembourg -

PHOTO THEME 108 Le 12 juin 2009, le 296 "Jean Monnet" Basel - Bruxelles-Midi arrive à Bettembourg, tracté par la BB 26153. La rame est composée de 8 voitures Corail en livrée TER Alsace. Pierre HERBIET.



Bruxelles-Midi. Cela permettait évidemment à la SNCB d'économiser le parcours d'un IC au détriment de la qualité du service international sur une relation dont la vitesse n'est déjà pas la qualité première. La SNCB justifiait en partie cette décision par le fait que les *Chemins de Fer Fédéraux suisses* pratiquent la même politique sur les parcours terminaux des EC 90/91 "Vauban" et 96/97 "Iris", mais il s'agit dans ce cas de destinations touristiques...



PHOTO 108-46 ↗

A partir du 10 juin 2007, c'est la SNCF qui a pris en charge le Jean Monnet. Le train est désormais composé de quatre voitures Corail. Le 11 avril 2008, passage à Genval de l'EC 295 Bruxelles-Midi - Basel, avec une composition réduite à quatre voitures.

Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 108-47 →

A partir du 26 mars 2007, la traction du Jean Monnet est confiée entre Basel et Luxembourg et retour, à une BB 26000 de la SNCF. Le 6 août 2007, arrivée à Luxembourg de l'EC 296 Basel - Bruxelles-Midi, remorqué par la 26161.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO THEME 108 ↓

Le 7 août 2007, passage à Marloie de l'EC 295 Bruxelles-Midi - Basel. La rame est composée de six voitures Corail, la BD se trouvant en dernière position.

Michel HANSSENS.





← **PHOTO 108-49**

Le 8 juin 2009, l'EC 295 Bruxelles-Midi - Basel vient d'arriver à Luxembourg. La 2006 est déjà dé-couplée, tandis que la BB26141 de la SNCF s'est placée de l'autre côté de la rame. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 108-50**

Quelques minutes plus tard, le 295 quitte Luxembourg au crochet de la BB 26141 qui l'amènera jusqu'à Basel. Pierre HERBIET.



↓ **PHOTO 108-51**

Dans quelques secondes, l'EC 296 Basel - Bruxelles-Midi traversera la gare de Marloie. La voiture BD est placée derrière la locomotive. Michel HANSSSENS, 7 juillet 2007.



La composition de la rame livrée alors par la SNCF était de six voitures *Corail* : At + 4 x Bt + BD. En outre, pour permettre l'entretien de la rame par les services de la SNCF, le train ne circule pas le samedi dans les deux sens.

En 2008, la SNCF proposa d'étoffer encore la composition de la rame équipée de voitures *Corail* renouvées arborant la livrée TER Alsace : At + 6 x Bt + BD, la 6^e voiture Bt ne circulant pas pendant les périodes de vacances. Le service minibar est à nouveau suspendu.

En 2009, statu quo : six voitures Bt en régime normal, mais quatre Bt au lieu de cinq en périodes de vacances. La voiture A est accessible aux fauteuils roulants.

Cette situation sera maintenue en 2010 et 2011, jusqu'à la fin de l'exploitation de cette relation directe le 10 décembre 2011.

➤ *C'est à partir du 14 décembre 2008 qu'apparurent les voitures Corail en livrée TER Alsace sur le Jean Monnet. Détail du pelliculage sur une voiture Atm61 Corail de la SNCF, qui reprend schématiquement le réseau TER d'Alsace.*
Gwenaël PIERARD.

PHOTO 108-52 →

Le Jean Monnet attend son départ de Luxembourg. La 2004 le remorquera jusqu'à Bruxelles.

Serge MARTIN, 9 octobre 2011.

PHOTO THEME 108 ↓

Toujours à Luxembourg. Le 1er novembre 2011, départ de la 2003 en tête du 296 vers Bruxelles-Midi.

Serge MARTIN.



Une petite comparaison des temps de parcours de Bruxelles-Midi (ou Nord) à Basel avec l'*Edelweiss*, pendant un peu plus de 70 ans, n'est pas dénuée d'intérêt :

- en traction vapeur en 1935 (de Bruxelles-Nord) :

aller 6h45' - retour 6h49'

- avec les autorails RGP-1 de la SNCF en régime pré-TEE :

aller 6h43' - retour 6h38'

- avec les rames diesel NS/CFF en régime TEE (de Bruxelles-Nord) :

aller 6h13' - retour 6h06'

- avec les rames électriques RAe 1050 des CFF en régime TEE :

aller 5h50" - retour 5h46'

- avec les INT Edelweiss (rames tractées) :

aller 6h21' - retour 6h13'

- avec l'EC Jean Monnet en 2005

aller 7h00' - retour 6h43'

- avec l'EC Jean Monnet en début 2007

aller 7h08' - retour 7h18'

- avec l'EC Jean Monnet en fin 2007 (SNCF) :

aller 6h46' - retour 6h31'

- avec l'EC Jean Monnet en 2008 (circulant au retour (296) en remplacement de IC-J 2133) :

aller 6h46' - retour 6h39'

↓ **PHOTO 108-54** Le 24 mai 2010, l'EC 296 arrive à son terminus, la gare de Bruxelles-Midi. Après un nettoyage de la rame à Forest-Voitures, il repartira en fin d'après vers Basel. Serge MARTIN.



↑ **PHOTO 108-55** Le 20 novembre 2011, quelques jours avant sa suppression, la rame vide du 296 quitte Bruxelles-Midi vers le faisceau de garage de Forest-Voitures. Gwenaël PIERARD.



Et aujourd'hui ?

Actuellement, pour voyager dans la tranche horaire du *Jean Monnet*, on pourrait imaginer qu'il suffit d'accepter une rupture de charge à Luxembourg; mais ce n'est qu'une illusion : après le passage de l'*Iris* à 16h15, il n'y a plus aucune liaison directe au départ de Luxembourg vers Strasbourg ou au-delà. La dernière possibilité, impliquant un TGV et deux changements, quitte Luxembourg à 19h03 pour atteindre Strasbourg à 22h08.

Après 17h00, il subsiste cependant deux liaisons au départ de Bruxelles, qui évitent Luxembourg mais impliquent des trains à réservation obligatoire :

- soit départ 17h11, arrivée à Strasbourg à 23h04 à Strasbourg par Lille et Marne-la-vallée (Eurostar + deux TGV);
- ou 17h28, arrivée à Strasbourg à 00h00 ou à Basel à 23h55 via Köln, Mannheim et Offenburg (Thalys + deux ICE + pour Strasbourg, un train de l'opérateur privé OSB'). Bonne route ! En fait, pour Basel, ce raccourci implique un temps de parcours de 6h27' et se révèle un peu plus rapide que le *Jean Monnet*, mais il n'intéresse que les voyageurs au départ de Bruxelles...

Guy BRIDOUX.

PHOTO 108-56 ↗ Le 21 janvier 2008, arrivée à Luxembourg du 296. La 2007 prendra la relève de la BB26142. J-L VANDERHAEGEN.

PHOTO 108-57 → Le 21 décembre 2010, une belle couche de neige recouvrait la Belgique. Départ du 296 d'Arlon. J-L VANDERHAEGEN.

PHOTO 108-58 ↓ Le 296 immortalisé le 3 octobre 2011 entre Hogne et Haversin. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2331

Livraison à la SNCB : 27-04-1956

Numérotation : 123.031 : 27-04-1956
2331 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 27-04-1956
⇒ Kinkempois : 02-05-1956 ⇒ Ronet : 11-09-1956
⇒ Stockem : 30-09-1956 ⇒ Ronet : 27-09-1970
⇒ Bruxelles-Midi : 01-10-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984
⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 108-59 *Waterloo, 26 mars 2007.*
Serge MARTIN.



2332

Livraison à la SNCB : 03-05-1956

Numérotation : 123.032 : 03-05-1956
2332 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 03-05-1956
⇒ Kinkempois : 17-05-1956 ⇒ Ronet : 11-09-1956
⇒ Stockem : 17-10-1956 ⇒ Ronet : 18-07-1958
⇒ Stockem : 28-09-1958 ⇒ Ronet : 27-09-1970
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984
⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 108-60 *Melle, 19 mars 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2333

Livraison à la SNCB : 12-05-1956

Numérotation : 123.033 : 12-05-1956
2333 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 12-05-1956
⇒ Kinkempois : 19-05-1956 ⇒ Ronet : 10-09-1956
⇒ Stockem : 27-10-1956 ⇒ Ronet : 18-07-1958 ⇒ Stockem :
28-09-1958 ⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Bruxelles-Midi :
10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 108-61 *Dilbeek, 29 avril 2010.*
Serge MARTIN.



2353

Livraison à la SNCB : 30-08-1956

Numérotation : 123.053 : 30-08-1956
2353 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 30-08-1956 ⇒ Ronet :
23-10-1956 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Bruxelles-Midi :
29-09-1957 ⇒ Ronet : 01-01-1974 ⇒ Stockem : 28-09-1981
⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwer-
pen-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 108-62 *Schaerbeek, 30 août 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2356

Livraison à la SNCB : 13-09-1956

Numérotation : 123.056 : 13-09-1956
2356 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 13-09-1956 ⇒ Ronet : 07-02-1957 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Bruxelles-Midi : 12-06-1957 ⇒ Ronet : 01-01-1974 ⇒ Stockem : 28-09-1981 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 108-63 *Holleken, 7 avril 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2366

Livraison à la SNCB : 14-02-1957

Numérotation : 123.066 : 14-02-1957
2366 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 14-02-1957 ⇒ Ronet : 23-04-1957 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Bruxelles-Midi : 02-06-1957 ⇒ Ronet : 19-01-1976 ⇒ Stockem : 28-09-1981 ⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 28-05-1990 ⇒ Oostende 01-01-1994 ⇒ Antw.Dam / Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 12-12-2009

PHOTO 108-64 *Holleken, 8 mars 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2376

Livraison à la SNCB : 21-03-1957

Numérotation : 123.076 : 21-03-1957
2376 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 21-03-1957 ⇒ Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-06-1959 ⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990 ⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 12-12-2009

PHOTO 108-65 *Schaerbeek, 21 septembre 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2378

Livraison à la SNCB : 11-04-1957

Numérotation : 123.078 : 11-04-1957
2378 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 11-04-1957 ⇒ Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-06-1960 ⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990 ⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 12-12-2009

PHOTO 108-66 *Couillet, 8 septembre 2009.*
Serge MARTIN.



Bientôt les gares belges sans horloge?

Infrabel aurait décidé de ne plus réparer et entretenir les quelque 2.969 horloges

se trouvant dans les gares ! Le motif invoqué est le coût d'entretien, de réparation et de changements d'heures jugé trop onéreux (€ 800.000 par an !). En outre, le projet qui prévoyait leur renouvellement complet dans le budget pluriannuel 2012-2025 (€ 19 millions) a lui aussi été supprimé...

Les horloges ont pourtant une utilité très importante, non seulement pour les voyageurs, mais également pour le personnel des trains. Peut-être par cette mesure insensée Infrabel espère-t-il quelque peu "camoufler" les retards récurrents des trains ?

Une nouvelle gare à Koksijde

La nouvelle gare de Koksijde a été inaugurée le 14 janvier 2012; elle remplace l'ancienne gare qui datait de 1952.

Elle n'appartient pas au Groupe SNCB mais bien à la commune de Koksijde, bien que située sur le territoire de Veurne. De taille modeste mais très fonctionnelle, elle est construite sous forme passive, en bois massif. Elle comprend une salle d'attente, un guichet, un buffet de gare, des sanitaires et un emplacement pour loger des distributeurs automatiques de billets.

Le coût de sa construction s'élève à € 1,15 million, auquel il faut ajouter €1,3 million pour les aménagement extérieurs, dont la gare de bus.

De son côté, Infrabel a investi € 500.000 pour la réfection et l'allongement de l'unique quai.



➤ La nouvelle gare de Koksijde le 17 janvier 2012.
M. ANDRIES.

PHOTO 108-67 →
L'ancienne gare de Koksijde datait de 1952. Elle n'avait aucun style apparenté aux autres gares belges. Elle n'appartenait pas au Groupe SNCB, mais bien à la commune de Koksijde. Elle a été démolie en mars 2011.

J-L VANDERHAEGEN, 4 mars 1987.



← L'autorail 671.01 à Koksijde. Cet autorail fut mis en service en 1939 avec le numéro 653.15, puis 670.05. Le 30 janvier 1948, il fut renuméroté 671.01 après avoir été équipé de moteurs Diesel Carels. Il ressortit de transformation pourvus de ses moteurs Diesel Maybach d'origine le 9 août 1961 et fut renuméroté 670.03". Il fut réformé le 30 juin 1966.

Collection Bernard SCORIEL.

Le projet du Diabolo bientôt opérationnel

Les travaux du projet *Diabolo* touchent à leur fin. La nouvelle ligne 25N (Schaerbeek - Mechelen) établie partiellement sur la berne centrale de l'autoroute E19 est achevée, tandis que la liaison vers l'aéroport de Bruxelles-National est en voie d'achèvement. Les derniers tests et les procédures d'homologation seront effectués jusqu'au mois de juin. Cette nouvelle liaison ferroviaire devrait être mise à disposition des opérateurs ferroviaires le 10 juin 2012.



↗ Cette photo du tunnel, prise en direction de l'aéroport, a été réalisée à hauteur de la chaussée d'Haacht le 17 janvier 2012. Dans le fond, on voit les deux pertuis sous l'aéroport. A droite, la structure du tunnel a été prévue pour un éventuel raccordement vers le terminal "Brucargo" de l'aéroport. TUC-RAIL.

→ Durant la dernière semaine de janvier, des parcours d'essais ont été mis en marche pour contrôler le bon fonctionnement du réseau GSM-R. La voiture de mesures 00801 était encadrée par les 7785 et 7759. TUC-RAIL, 23 janvier 2012.



↓ Une vue prise en direction de l'autoroute E19. Il s'agit du pertuis pour la voie se dirigeant vers l'aéroport. Les travaux sont quasiment achevés. On remarquera que les voies dans les tunnels sont posées sur un socle de béton. TUC-RAIL, 17 janvier 2012.



SNCB : bilan positif en 2011

En 2011, la SNCB a transporté 221,3 millions de voyageurs, contre 215,1 millions en 2010. C'est le nombre le plus élevé depuis 40 ans. Au niveau international, le nombre de voyageurs s'élève à 7,88 millions, soit une croissance de 3,8% par rapport à 2010 qui avait vu 7,6 millions de voyageurs transportés.

Des billets par SMS

Il est désormais possible d'acheter un billet via son GSM, en consultant le site <http://m.sncb.be>, partout et à tout moment. Un SMS de confirmation est envoyé et devient le titre de transport. Le paiement se fait à l'aide d'une carte de crédit Visa ou Mastercard. Dans le train, l'accompagnateur vérifie le SMS et la carte d'identité électronique du voyageur.

Ligne 37 : mise en service du nouveau tronçon à Dolhain

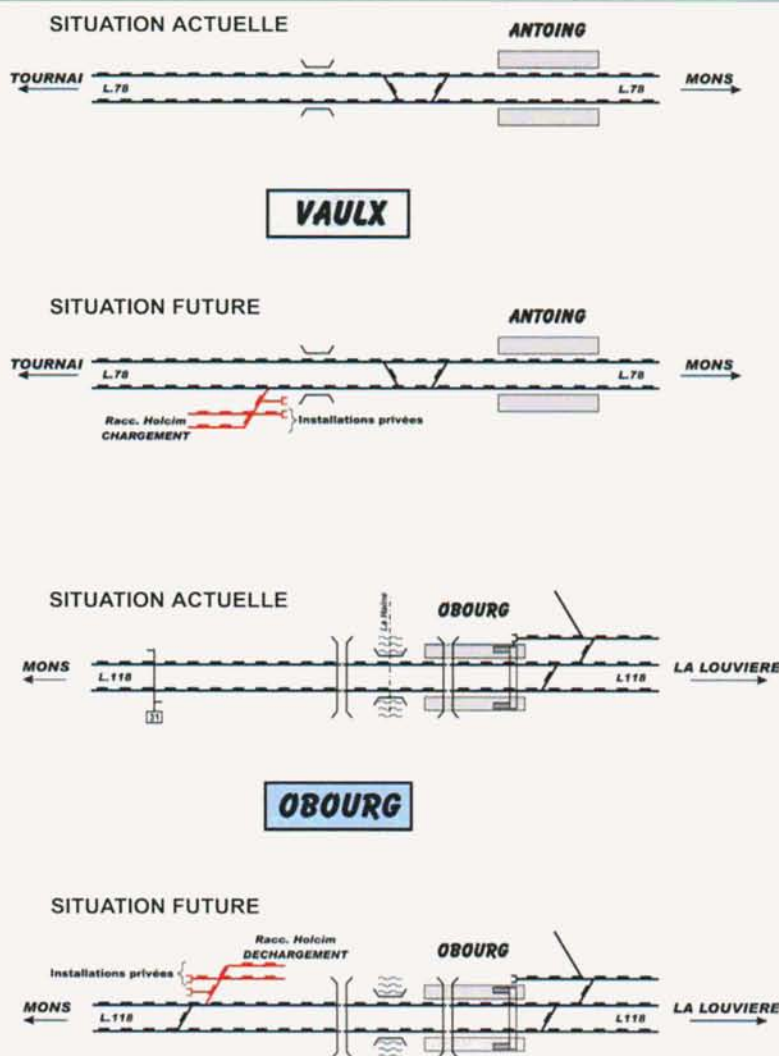
Infrabel a mis en service le 24 janvier 2012 le nouveau tronçon de la ligne 37 à Dolhain. Le talus de l'ancien tracé était devenu très instable, ce qui avait nécessité l'établissement d'un nouveau tronçon qui comprend une tranchée couverte de 446 mètres. Par la même occasion, le point d'arrêt de Dolhain-Gileppe a été déplacé. La facture est plutôt salée : €20 millions.

Le futur trafic Holcim entre Vaulx et Obourg

Pour faire face à l'épuisement de la carrière d'Obourg, Holcim va ouvrir prochainement une nouvelle carrière à Vaulx, près d'Antoing, dans le Tournaisis.

L'extraction des pierres devrait débuter en 2012. Elles seront acheminées par trains complets vers les fours de la cimenterie Holcim d'Obourg. Il est prévu d'extraire 4,3 millions de tonnes de pierres calcaires, dont 3,2 millions seront expédiées vers Obourg. Ce volume correspond à 70.000 tonnes par semaine et nécessite la mise en route de 6 à 7 trains par jour (sauf samedi et dimanche) entre Antoing et Obourg. Ce trafic sera en principe assuré en traction électrique, chaque train étant remorqué par deux locomotives. Les wagons et les locomotives seront probablement équipés d'un attelage automatique.

Pour assurer ce trafic, un raccordement de +/- un kilomètre sera construit entre la carrière de Vaulx et la ligne 78 (Tournai - Saint-Ghislain). L'accès à la cimenterie d'Obourg s'effectuera par un nouveau raccordement (voir les situations actuelles et futures des deux sites ci-dessous).

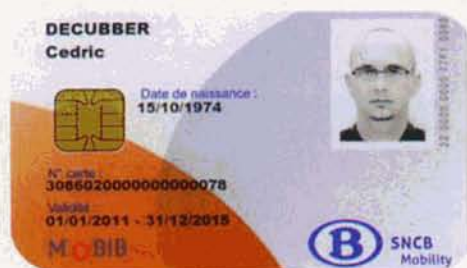


Bientôt une carte à puce pour les abonnés

A partir du milieu de 2012, les voyageurs qui devront renouveler leur abonnement "papier" recevront une carte à puce qui deviendra leur abonnement électronique. Cette carte "MoBIB" aura de nombreux avantages : plus solide, plus sûre, plus petite. Dans le futur, lorsque les autres sociétés de transport en commun utiliseront aussi ce système, cette carte SNCB pourra contenir leurs données. C'est déjà le cas pour la STIB, tandis que les TEC et de Lijn suivront.

Après évaluation sur les abonnés, cette carte à puce pourra aussi être utilisée pour les autres produits de la SNCB, comme les billets par exemple.

A partir de 2013, ce sont tous les nouveaux abonnements et abonnements renouvelés qui seront délivrés sous cette forme, soit quelques 520.000 abonnés, détenteurs de cartes-train et abonnements scolaires.



Pas de Pendolino ?

C'est décidé, les chemins de fer suisses (CFF) ne mettront pas de trains pendulaires à la disposition de leurs partenaires (SNCB, SNCF, CFL) sur l'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Basel. Les CFF estiment que les trains conventionnels répondent mieux aux besoins du trafic international. Mais l'amélioration de la desserte pour réduire le temps de parcours est toujours d'actualité. Les CFF prévoient une amélioration de l'offre vers Bruxelles en collaboration avec la SNCB, la SNCF et les CFL pour la fin 2016, avec une durée réduite de plus d'une heure grâce à la modernisation des infrastructures en France et en Belgique. Entre Zurich et Luxembourg, le temps de parcours dès décembre 2016 serait d'environ 3h40. De même, le trajet entre Basel et Bruxelles durerait 4h30 environ contre 6 à 7 heures actuellement.

Ligne 27A - Ekeren

Infrabel va remanier l'accès au port d'Antwerpen entre Antwerpen-Noorderdokken et Ekeren, afin d'améliorer la fluidité du trafic.

Actuellement, la ligne 27A venant d'Antwerpen-Noord passe au-dessus de la ligne 12 (Antwerpen - Essen) à hauteur de la gare d'Ekeren, puis effectue une large boucle pour venir rejoindre la ligne 12 et la suivre parallèlement vers Berchem.

Dans le futur, entre Antwerpen-Noord et Antwerpen-Noorderdokken, la ligne va être portée à 4 voies. L'assiette existe déjà et avait servi à établir la ligne pour amener les trains de travaux pour la construction de la L4 (ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas).

Dans la grande courbe d'Ekeren, les deux nouvelles voies rejoindront les deux voies de la L27A, sans se croiser, mais en faisant un saut de mouton (voir image de synthèse du bas).



Cette nouvelle bifurcation sera baptisée "Oude Landen".

A l'intérieur de la courbe, un nouvel espace naturel baptisée également "Oude Landen" sera créé. Aujourd'hui, ce site est constitué de prairies pour le bétail. Les travaux débuteront au début de cette année et devraient se terminer au début de 2015.

A noter que ce projet sera compatible avec le second accès au port d'Antwerpen qui rejoindra la ligne 15 dans les environs de Lier.





PHOTO 108-68 La 8263 va ajouter cinq wagons chargés contre le train en formation se trouvant sur la voie à sa gauche et déjà composé de deux rames de 5 wagons chacune. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1er février 2012.

UN NOUVEAU TRAFIC POUR



Depuis le 23 janvier, *On Site Rail (OSR)*, une filiale de *SNCB Logistics* (voir *EN LIGNES 101* page 26), assure un trafic de pierres calcaires entre la carrière *Lhoist* de Marche-les-Dames et les fours à chaux de Namêche. Les deux sites sont distants de 2,5 kilomètres.

Auparavant, ce trafic important était assuré par camions, ce qui occasionnait d'énormes problèmes de circulation, de bruit, et de poussière pour la traversée de Namêche. Les riverains et la commune ont exigé de transférer ce trafic de la route au rail. Il s'agit d'un contrat de production de chaux pour une période de 6 mois.

Pour assurer ce transport, OSR utilise deux locomotives de la série 82. Depuis le 23 janvier, ce sont les 8263 et 8270 qui sont utilisées.

Les pierres sont chargées dans des grands wagons tombereaux à bogies, formant des rames de cinq wagons. Chaque rame est composée de quatre wagons du type *Eaos* et un wagon du type *Fas*.



PHOTO 108-69 La 8270 manoeuvre une rame pour son chargement à la carrière de Marche-les-Dames. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1er février 2012.

Au départ du faisceau de Marche-les-Dames, chaque rame est transférée par une 82 dans la carrière, où un bulldozer charge les wagons. Une fois chargée, la rame est poussée vers le faisceau. Suivant le trafic du jour, cinq rames peuvent être chargées au maximum. Dans le faisceau de Marche-les-Dames, elles sont accouplées entr'elles pour former le train.

Une fois constituée, la rame est prête au départ.

En février, le train circulait sous l'horaire suivant, du lundi au vendredi :

34416 Marche-les-Dames 12.22
Namèche 12.30

La traction est assurée par les deux 82, vu que la masse d'une rame de 20 wagons avoisine les 1500 tonnes.

A son arrivée à Namèche, chaque section de cinq wagons est scindée et amenée une à une dans l'usine. Ici, une grue décharge les pierres dans des camions qui les conduisent vers les fours à chaux. Le retour s'effectue de la même manière, chaque section est réaccouplée, et le train reprend le chemin de Marche-les-Dames sous l'horaire suivant :

34417 Namèche 19.26
Marche-les-Dames 19.36

Ce parcours de retour ne peut s'effectuer qu'à contre-voie, vu l'absence d'aiguillage permettant de rejoindre la voie normale vers Namur.

➤ *Un camion amène les pierres à proximité des wagons où un bulldozer les charge dans la rame.*

J-L VANDERHAEGEN, 1er février 2012.

PHOTO 108-70 →

Le wagon Eaos type 1415G3, n° 31 88 B - B 530 2 002-7. Marche-les-Dames, 1er février 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 108-71 →

Le Fas type 1415G8, n° 31 88 B - B 673 4 646-8. Ce type de wagon est spécialement conçu pour le transport de ferraille. On remarquera la bande jaune peinte sur tous les wagons; elle sert à améliorer la visibilité pour le franchissement du passage à niveau se trouvant à l'entrée de la carrière de Marche-les-Dames. Ce passage à niveau ne possède pas de barrières ni de feux routiers, et le trafic de camions entrant et sortant du site est incessant. De plus, la vallée de la Meuse est très souvent plongée dans un épais brouillard rendant la situation encore plus dangereuse, surtout lorsque la rame est poussée. La présence d'un Fas en queue de chaque tranche de 5 wagons s'explique par le fait que ces wagons disposent d'une plate-forme sur laquelle peut prendre place l'agent chargé de surveiller le mouvement lors du refoulement, ce qui n'est pas le cas des Eaos.

Namèche, 1er février 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 108-72**

Après son chargement la rame de cinq wagons est poussée vers la gare de Marche-les-Dames. En moyenne, quatre sections de 5 wagons sont journalièrement chargées, soit 20 wagons au total. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1er février 2012.

PHOTO 108-73 →

Le passage à niveau situé à la sortie de la gare de Marche-les-Dames est très dangereux. Il n'est pas équipé d'une signalisation lumineuse et est souvent plongé dans l'épais brouillard qui sévit dans la vallée de la Meuse. Le trafic routier est très dense à cet endroit, en particulier celui des camions. C'est pour sécuriser quelque peu ce point singulier qu'une bande jaune a été peinte sur les wagons.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
1er février 2012.



PHOTO 108-74 ↓

Arrivée du train en gare de Namêche. Une à une, les sections de cinq wagons seront transférées vers le raccordement des fours.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 108-75 ↑

La 8270 stationne à côté de l'embranchement des fours à chaux de Namèche. 1er février 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 108-76 →

A Namèche, une grue décharge les wagons dans des camions. Ceux-ci déverseront les pierres dans les aires de stockage au-dessus des fours à chaux.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 108-77 ↓

La 8263 manœuvre une section de cinq wagons. Après un refoulement dans la cour à marchandises de Namèche, la rame sera tirée dans le raccordement des fours à chaux.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





OSR à Strasbourg

Depuis décembre 2011, la filiale *On Site Rail France* de *SNCB-Logistics* a ouvert un nouveau champ d'action dans le port de Strasbourg. OSR a obtenu le statut d'"Opérateur Ferroviaire de Proximité" (OFP) et assure le transfert de trains entre la gare de triage et les différents terminaux et raccordements du port. Chaque semaine, une vingtaine de trains sont actuellement traités. Pour assurer ce travail, OSR dispose de deux locomotives - les 8210 et 8211 - et emploie 7 personnes.

A terme, OSR envisage d'étendre ses activités dans toute la région d'Alsace. A propos des activités d'OSR en France, voir également page 13 série 57.



Depuis le 13 février, le trafic de charbon circulant au départ de Born (NL) assuré par *Captrain* (voir *EL 99* p.41) et tracé via Essen depuis le 12 juin 2011, circule à nouveau via le point frontière de Visé. Il est à noter que la Class 66 ne dépasse plus la gare de Visé, où le train est repris durant la nuit par un couplage de deux 3000 de *CFL Cargo* afin de continuer son trajet via la ligne 42.

Il s'agit du premier trafic marchandises à transiter par Gouvy depuis le 10 décembre 2005, date du dernier train *B-Cargo* à avoir circulé via cet itinéraire.

Voici l'horaire de cette relation :

48870 ①-⑤

Bettembourg :	19.32
Gouvy :	21.16 P
Visé :	22.54/06.31
Born :	07.37

48871 ①-⑤

Born :	13.49
Maastricht :	14.29 P
Visé :	14.44/23.54
Gouvy :	01.16 P
Bettembourg :	02.33



Le train de chaux vide Veendam - Hermalle-sous-Huy, assuré par *HUSA* (voir page de droite), circulant normalement le lundi, mercredi et vendredi, précède de quelques minutes d'intervalle le train *Captrain* ci-dessus :

49667 ①③⑤

Maastricht :	13.45 P
Visé :	14.00 P
Hermalle-s/Huy :	14.48

48640 ②④⑥

Hermalle-s/Huy :	09.12
Visé :	10.01 P



PHOTO 108-78 ↑ OSR a repris les trois locotracteurs Cockerill utilisés auparavant par l'usine Opel d'Antwerpen. Deux sont affectés chez Duferco à Clabecq (n° 1 et 3), tandis que le n° 2 (notre photo) est utilisé avec la 8235 à Antwerpen-Noord dans l'ancienne base TUC-Rail pour manoeuvrer les wagons de citernes basés au dock "Petrol" avariés ou devant être entretenus. Ce faisceau sert également à garer des rames pour désencombrer le triage d'Antwerpen-Noord. *Simon DE RIDDER, 24 octobre 2011.*



↑ Le 11 octobre 2011, Crossrail a remorqué un train de wagons tombereaux Eaos pour transport de ferraille entre Genk-Goederen et Aachen West. Ce genre de trafic est exceptionnel chez Crossrail, plutôt habitué aux trains de conteneurs. Tracté par la DE6307, le train vide passe à Hoeselt. *Dennis VANSUMMEREN.*

↓ Avec la reprise du train de chaux d'Hermalle-sous-Huy par HUSA, les locomotives Diesel de la série 6400/6500 de DB-Schenker Nederland ne sont plus visibles en Belgique de jour que le dimanche avec les trains de chaux 48644 (Jemelle) - Kinkempois 09.53 - Sittard - (Beverwijk) 10.56 et 49663 Sittard 12.33 - Kinkempois 13.31. Le 4 décembre 2011, passage du train 49663 à Cheratte en direction de Kinkempois. On remarquera la nouvelle décoration rouge de la DB qui est appliquée sur ces machines lors de leur passage en révision.





HUSA
TRANSPORTATION

PHOTO 108-79 ↑ - **PHOTO 108-80** ↓ Comme indiqué dans notre dernier numéro, le trafic de chaux entre Hermalle-sous-Huy et Veendam (NL) est repris depuis le 1er janvier 2012 par HUSA (ex. ACTS). Ce trafic était auparavant assuré par DB Schenker Nederland. Etant donné que HUSA ne possède pas de licence pour la Belgique, HUSA loue la Class 66 MRCE 653.03 de RailTraxx. Ces deux photos ont été prises le 11 janvier. Ci-dessus, on voit le train 48640 prêt au départ à Hermalle-sous-Huy. Ci-dessous, arrivée à Hermalle-sous-Huy du train 49667 en provenance de Veendam. Les trains sont composés de wagons du type Tapps appartenant à la société de wagons Ermewa. *Simon DE RIDDER.*



Mauvaise année pour les autorails en Europe

L'année 2011 aura été une mauvaise année pour les anciens autorails. Outre la radiation des 614 de la DB et des MDmot hongrois (voir *EN LIGNES* 106, page 34 et 105 page 40), plusieurs autres séries emblématiques d'autorails ont cessé leurs activités en service régulier.

Allemagne

Onze ans après la radiation des derniers exemplaires par la *Deutsche Bahn*, les célèbres autorails simples *Schienenbus* ont désormais complètement disparu du service régulier. Au changement d'horaires 2010/2011, le *Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH* (SBE) a été remplacé par le *Vogtlandbahn* pour assurer l'exploitation de la relation transfrontalière joignant Rybniste et Liberec, en République Tchèque, via Zittau, en Allemagne. Les autorails *Desiro* (série 642 construit par *Siemens*) du *Vogtlandbahn* remplacent désormais les 796 et 798 ex-DB engagés auparavant par le SBE.

Le SBE était le dernier exploitant privé utilisant les *Schienenbus* en service régulier : le 798-01 du *Deutsche Regionalbahn GmbH* (DRE) utilisé sur la



PHOTO 108-81 Le *Schienenbus* VT56 (ex. 798 576 de la DB mis en service le 3 avril 1956 et radié le 31 décembre 1991) du *Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH*, arrive à *Seiffhennersdorf*. Yves STEENEBUGGEN, 31 mai 2003.

relation Lutherstad-Wittenberg - Bad Schmiedeberg (voir *EN LIGNES* 88, page 42) a été remplacé en décembre 2008 par un autorail du type *Regioshuttle*.

Les *Schienenbus* ont été construits par *Uerdingen* en 1492 exemplaires entre 1950 et 1971. Grâce à eux, l'exploitation de lignes peu fréquentées restait économiquement possible et ils ont permis d'éviter la fermeture de nombreuses

lignes secondaires. Des *Schienenbus* furent aussi construits pour l'Autriche, le Luxembourg, l'Espagne et la Yougoslavie, ou vendus d'occasion après leur radiation en Allemagne (vers l'Autriche, la Turquie, le Liban et l'Uruguay).

Tchéquie

Les autorails de la série 831 ont effectué leurs derniers tours de roue au départ des dépôts de Kralupy et Sumperk.

PHOTO 108-82 L'autorail 831 212-6 des CD approche de *Spanov* le 11 juillet 2006. Alain NOUAILLETAS.





PHOTO 108-83 *L'autorail historique M262 0124 (ex. 830 124) longe le château de Český Sternberk le 12 juillet 2008. Guy SMETZ.*

Ces 41 engins avaient été obtenus par remotorisation entre 1981 et 1991 d'autorails M262.0 (devenus série 830 en 1988) des Chemins de fer tchécoslovaques. Le moteur 170DR d'origine fut remplacé par un moteur à six cylindres en ligne 6S 150PV3 produit par CKD Horovice.

Au total, 237 autorails M262.0 à transmission électrique, ont été construits par *Kralovopolska* et *Tatra Studenka* (caisse), *Tatra Smichov* (bogies) et CKD (moteur Diesel et transmission) entre 1949 et 1960, sur la base d'un prototype construit en 1948. Ils étaient aptes à 90 km/h et disposaient de 301 kW. Les derniers autorails avec moteur d'origine (série 830) avaient déjà été arrêtés au changement d'horaires de décembre 2007.

Aux CD toujours, les 850 et 851 n'assurent plus de service régulier. Les 52 M286.0 (série 850 à partir de 1988) sont des autorails diesels-hydrauliques construits par *Studenka*

en 1962 (deux prototypes), 1966 et 1967. Ils disposent de 515 kW fournis par un moteur K12V170DR à 12 cylindres et sont aptes à 110 km/h. Lors de la commande d'une seconde tranche, les CD exigèrent une puissance supérieure (588 kW) et les M286.0051 et 0052 furent

équipés à titre d'essai en 1967 d'une évolution du moteur K12V170DR, le KS12V170DR. Ils furent reclassés dans la série M286.1 (série 851 à partir de 1988), tout comme les 35 autorails de la seconde commande, livrés d'origine avec ce moteur en 1967 et 1968.



PHOTO 108-84
Le 850 030-8 en gare de Moravské Branice le 8 juillet 2009. Guy SMETZ.



PHOTO 108-85 Le 2 juillet 2011, le train 14910 Tisnov - Zdarnad Sazavou assuré par les M286 1032 (851 032) et 850 001 encadrant la remorque 050 001, arrive en gare de Nedvedice. Philippe DE GIETER.

En France, les derniers autorails *Renault* à voie étroite (1,000 m) circulant traditionnellement chaque été sur les navettes "Tramway de la Balagne" entre Calvi et l'île Rousse en Corse, n'ont pas circulé en 2011, après avoir assuré seu-

lement un rôle de réserve pendant l'été 2010.

Ces huit autorails *Renault* ABH8 construits en 1949, ont été mis en service sur le réseau à voie métrique de la Corse en 1950.

Trois autorails seront restés en service pendant 60 ans : les X201, X204 et X206. Disposant d'un moteur *Renault* 517J de 195 kW et d'une transmission mécanique, ils pouvaient circuler à 75 km/h et offraient 40 places assises.

PHOTO 108-86 Le X204 et la remorque XR113 circulant comme train 60 Calvi-Ile Rousse longent la Baie de Calvi à Ondari-Arinella le 10 août 2004. La remorque XR113 est un autorail Billard A150D de 1938, démotorisé en 1986 et utilisé comme voiture-pilote. Philippe DE GIETER.



USA

Made in Europe

Sur le réseau ferroviaire des Etats-Unis, le transport des voyageurs ne représente qu'une fraction infime de l'activité. Les constructeurs américains se concentrent donc sur le marché bien plus important de la locomotive Diesel pour trains de marchandises, ce qui donne parfois l'occasion aux constructeurs européens d'exporter leur savoir-faire en matière de matériel voyageurs.

New-Jersey Transit, desservant l'Etat du New-Jersey au départ de la ville de New-York, est le plus important utilisateur de matériel européen. Sur les lignes électrifiées, des locomotives série ALP-46 construites par *Bombardier* à Kassel, en Allemagne, sont utilisées avec des rames réversibles. Les ALP-46 sont dérivées de la 101 de la *Deutsche Bahn* (DB), mais la caisse a été adaptée pour répondre aux normes américaines en matière de collision.

Une première commande de 24 locomotives passée en décembre 1999, fut sui-

vie par trois autres, portant le total à 65 locomotives, livrées entre 2001 et avril 2011. Les 29 premières locomotives (4600-4628) peuvent circuler à 160km/h et développent 5300 kW. Grâce à la technologie MITRAC (du même type que celle installée dans les TRAXX produites par *Bombardier* pour le marché européen), les suivantes disposent de 5600 kW et atteignent 200 km/h. Elles peuvent circuler sous 25 kV 60 Hz, 12 kV 25 Hz et 12,5 kV 60 Hz.

Visiblement satisfaits par les performances des ALP46, le NJT a passé commande au même constructeur pour 36 locomotives bimodes ALP45-DP qui permettront de desservir les lignes non électrifiées avec des trains directs au départ de la gare souterraine de New-York Penn Station, où les Diesel sont interdites.

La première a été livrée le 13 mars 2011. Pouvant circuler à 200 km/h sous les mêmes tensions que la ALP46, elles sont équipées de deux moteurs *Caterpillar* 3512C HD de 1550 kW chacun, leur permettant de circuler à 160 km/h sur les lignes non électrifiées. Vingt locomotives identiques ont été commandées par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) à Montréal, au Canada.

Pour la ligne locale 'River Line' reliant Trenton et Camden en suivant le cours de la rivière Delaware, le NJT a aussi acquis du matériel européen : 20 autorails GTW2/6 du suisse *Stadler* (voir *EL 90* pages 40-47). Livrés en 2002 et 2003, ils représentaient le premier succès pour le GTW outre-Atlantique et furent suivis par deux autres commandes, pour Austin (6 autorails en 2007) et Dallas (11, en 2011-2012) au Texas.

Au milieu des années '70, *Amtrak* commença à rechercher une relève pour les GG1 utilisées sur le corridor nord-est reliant Washington et New-York, le seul grand axe du service voyageurs aux USA. Les GG1 avaient été construites entre 1934 et 1943 et ne répondaient plus aux normes de l'époque. Vingt-six locomotives type E60 furent alors commandées à *General Electric*, mais ce fut un échec, et *Amtrak* décida alors de se tourner vers la technologie européenne où les résultats obtenus en traction électrique semblaient bien plus prometteurs.

PHOTO 108-87 Le 17 juillet 2011, passage de la 945 en gare de Edison, New-Jersey, avec un train vers New-York.
Philippe DE GIETER.



En 1977, une CC21000 SNCF de *Alstom* et une Rc4 suédoise de *ASEA* furent testées aux Etats-Unis. La technologie suédoise fut préférée et fut à la base du design de la AEM-7, commandée en 30 exemplaires en 1977. Elles furent assemblées aux USA par *EMD*, avec des caisses fournies par *Budd*, et les équipements électriques, les bogies et la partie mécanique importés de Suède. Au total, 65 locomotives ont été construites entre 1979 et 1988 (53 pour *Amtrak*, 4 pour *MARC* et 7 pour *SEPTA*), et une variante, cette fois basée sur la Rc6 suédoise et désignée *ALP-44*, fut livrée en 33 exemplaires à *New Jersey Transit* (*NJT*) entre 1990 et 1996. Malgré leur jeune âge, le *NJT* a considéré plus économique l'acquisition de nouvelles locomotives (les dernières *ALP-46*) plutôt que la révision des *ALP-44*, et les a garées. La plupart des *AEM-7* de *AMTRAK* sont par contre encore en service.

Egalement utilisé sur le corridor sud-est, l'*Acela Express* est le seul train à grande vitesse sur le continent américain. Les 20 rames, composées de deux motrices encadrant six voitures, ont été livrées par un consortium constitué par *Bombardier* et *Alstom*, et utilisent certains compo-



PHOTO 108-88 L'autorail GTW 2/6 3515, à *Roebling*, *New-Jersey*. Il assure un train *Camden - Trenton* le 15 juillet 2011. *Philippe DE GIETER*.

sants dérivés des *TGV* de la troisième génération (*TGV-Réseau* et *Thalys*). Les rames *Acela* sont pendulaires et peuvent atteindre 240 km/h. Chaque motrice dispose de 4470 kW et une rame *Acela* offre 304 places assises.

Entrées en service en décembre 2000, elles relient *Washington* à *Boston* via *New-York* (734 km) en 6h30.

Pour les rames tractées utilisées sur le même corridor, *Bombardier* et *Alstom* ont construit une étrange locomotive électrique basée sur le design des motrices *Acela*, mais avec un poste de conduite, et l'aérodynamique correspondante, aux deux extrémités. Ces 21 locomotives *Bo'Bo'*, désignées *HHP-8*, disposent de 6000 kW et circulent à 200 km/h.

PHOTO 108-89 En gare de *Princeton Junction*, *New-Jersey*, le 15 juillet 2011, passage de la 4652. Construite par *Bombardier*, cette locomotive du type *APL-46* est basée sur les 101 de la *DB*. *Philippe DE GIETER*.





PHOTO 108-90 Le 15 juillet 2011, passage d'un Acela Express à Princeton Junction, dans le New-Jersey. Philippe DE GIETER.

PHOTO 108-91 Le même jour dans la même gare, passage d'un train Amtrak remorqué par la HHP-8 n°659. Philippe DE GIETER.



France

Les A1A A1A 68500 s'effacent de la scène

La SNCF a mis fin à l'utilisation des A1A A1A 68500 en 2011 : la dernière, la A1A A1A 68506, a été radiée le 4 novembre après avoir réalisé un dernier coup d'éclat en tête de trains spéciaux en septembre autour de Longueville.

Quatre-vingt locomotives série A1A A1A 68000 ont été livrées entre avril 1963 et août 1968 par les usines CAFL (Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire) à La Péronière.

La disposition à six essieux A1A A1A a été choisie en raison du fait que, malgré leur masse élevée (106t), elles devaient pouvoir circuler sur les lignes faiblement armées, fréquentes dans l'ouest et le sud-ouest. La charge sur l'essieu porteur pouvait être réglée entre 12.75 et 16.66 t, donnant aux essieux moteurs une charge de 19.6 à 17.64 t. Cette modification se faisait en atelier, par le retrait d'une cale de 45 mm placée sous l'assiette de chaque ressort extérieur de l'essieu porteur.

Les 68000 étaient équipées d'un moteur *Sulzer* semi-lent 12-LVA-24 suralimenté à 4 temps et injection directe. La puissance nominale était de 1985 kW à 1050 t/min pour une masse de 14.4 t.

La vitesse maximale était fixée à 130 km/h et elles étaient équipées d'une chaudière pour le chauffage vapeur des trains de voyageurs.

La locomotive prévue comme 68005 fut livrée à titre d'essais avec un moteur



PHOTO 108-92 La 68014 à Paris-Montparnasse le 26 mars 1977. Mise en service le 16 juin 1964 à Caen, elle fut réformée à Sotteville le 19 avril 2004.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

SACM AGO-V12-DSHR semi-rapide tournant à 1350 t/min, en décembre 1963. Pour marquer cette différence, elle fut numérotée A1AA1A 68501. Les résultats étant satisfaisants, ce moteur fut installé dans 28 autres locomotives, livrées entre mai 1964 et juin 1968, et classées A1A A1A 68502 à 68529.

Affectées aux dépôts de Caen, Chalindrey, Rennes, Limoges, Chambéry puis Tours et La Plaine, les A1A A1A 68000 étaient omniprésentes en Normandie, Bretagne, dans l'Est et le Centre, le Limousin, l'Aquitaine, le Massif Central, la Savoie et le Dauphiné. Les A1A A1A 68500 élirent domicile à Chalindrey et irriguèrent les axes Paris - Basel, St.Dizier

- Chaumont - Dijon et Nancy - Belfort, mais elles seront rapidement évincées par les BB 67300, puis par les BB 67400 et les CC72000. Sur les rails, les "Yayas" de Chambéry furent les vedettes lors des Jeux Olympiques de Grenoble en février 1968 pour lesquels elles furent en charge de nombreux trains spéciaux.

Le moteur AGO des A1A A1A 68500 se révélera moins fiable que le moteur *Sulzer*, et lorsque l'occasion d'acquérir des moteurs *Sulzer* d'occasion se présenta, la SNCF en profita pour transformer cinq A1A A1A 68500 en A1A A1A 68000 avec des moteurs récupérés par *British Rail* sur les D1702 à D1706 (Class 48). Lors de cette opération, la A1AA1A 68501 prit le numéro A1A A1A 68005 qu'elle aurait dû porter lors de sa sortie d'usine, les quatre autres (68529, 68525, 68508 et 68510) furent renumérotées respectivement 68082 à 68085.

Leur utilisation en service voyageurs régulier prit fin dans les années '80 et les chaudières, désormais inutiles, furent démontées entre 1977 et 1981.

Le chantier du TGV Nord au début des années '90 donna l'occasion aux A1A A1A de côtoyer les 59 de la SNCB.

PHOTO 108-93 La 68536 est issue de la transformation de la 68004 le 19 octobre 2000. La voici peu après sa sortie d'atelier, repeinte dans la livrée Fret, à Tours le 5 novembre 2000. Cette machine a été radiée le 17 mai 2011 à Chalindrey.

Christian VANHECK.



En 1993, alors qu'elles sont regroupées aux dépôts de Chalindrey et Tours, l'histoire fit volte-face : les bâtis des moteurs *Sulzer* montrèrent des signes de fatigue préoccupants, et les caisses des 68500 étaient en mauvais état. La révision à mi-vie de ces locomotives n'avait pas été réalisée, au vu de leur espérance de vie réduite par la fragilité du moteur AGO. L'atelier de Sotteville installa alors des moteurs provenant de 68500 radiées dans douze 68000, qui furent logiquement renumérotées A1A A1A 68529 à 68540. Pour trois locomotives, c'était un retour à la configuration d'origine, la 68538 étant l'ancienne 68501 !

En 1995, leur roulement à Chalindrey couvre encore un vaste territoire allant de la Région Parisienne à la Picardie, la Champagne et le Sud de l'Alsace avec une pointe jusque Sotteville via Tergnier. A Tours, elles circulent, fréquemment en unité multiple, en direction de Caen, Sotteville, Le Mans, Vierzon et Saincaize, ainsi qu'avec des trains de cailloux dans le Bassin de Thouars et en Normandie, et des trains de céréales en Touraine et Berry. Le parcours moyen mensuel est alors de 6700 km. Elles sont aussi de plus en plus utilisées sur les grands chantiers de renouvellement de voies, et les trains de marchandises disparaîtront progressivement de leurs affectations. En 1998, les locomotives de Tours sont mutées à Sotteville et quelques locomotives seront aussi utilisées par *Fertis* pour le chantier du TGV-Est au début du 21^e siècle.



PHOTO 108-94 La 68523 photographiée à Chalindrey le 21 mars 1982. Elle fut affectée durant toute sa carrière au dépôt de Chalindrey (mise en service le 17 juillet 1967, réformée le 1^{er} juillet 2011). Elle fut une des deux locomotives repeinte en jaune 'Infra' en fin de carrière et représentera la série à la Cité du Train à Mulhouse. Pierre HERBIET.

La livraison de nouvelles locomotives BB75000 pour la division *Infra* de la SNCF a permis d'éliminer les dernières A1A A1A. Les 68000 ont été arrêtées les premières, en 2005 (sauf la 68081, remise en livrée d'origine et encore reprise dans les effectifs du dépôt de Chalindrey), l'utilisation effective des A1A A1A 68500 s'étant terminée au printemps 2011.

Outre la 68081 dont l'avenir semble assuré, quatre locomotives sont conservées :

- la 68506 par l'*Ajecta*;
- la 68523, dans la livrée jaune *Infra* qu'elle porta en fin de carrière, à la Cité du Train à Mulhouse;
- la 68537 par l'*Agrivap*;
- et la 68540 par l'*AAATV Centre*.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 108-95 Le 30 janvier 1992, un train de ballast encadré par quatre A1A A1A opère sur la LGV Nord dans les environs de Izel. En tête, la 68506. Elle débuta sa carrière le 2 avril 1965 au dépôt de Chalindrey, et fut la dernière machine active, radiée le 4 novembre 2011, après avoir assuré plusieurs trains spéciaux dans la région de Longueville. Baudouin DIEU.



Royaume-Uni

Retraite prématurée pour les 460

En 2000 et 2001, *Alstom* a livré 8 automotrices série 460, composées de huit voitures, pour la relation "Gatwick Express" reliant London (Gare de Victoria) à l'aéroport de Gatwick. Dix ans plus tard, ces rames au look futuriste sont déjà arrivées en fin de parcours.

Les 460 avaient été commandées après l'attribution de la franchise "Gatwick Express" à *National Express* en avril 1996 pour remplacer les rames tractées par les locomotives Class 73/2 héritées de *British Rail*. Les 73/2 furent cependant encore utilisées jusqu'en 2006 pour une partie du service. Chaque automotrice comporte 8 voitures, dont un fourgon, et peut circuler à 160 km/h sur le réseau alimenté en 750 V par troisième rail.

Pour optimiser l'utilisation de la ligne London - Brighton, proche de la saturation, et le long de laquelle est située l'aéroport de Gatwick, il fut décidé en 2006 d'incorporer le service "Gatwick Express" dans



PHOTO 108-96 L'automotrice 460 007 à East Croydon, le 25 mai 2009. Philippe DE GIETER.

la franchise couvrant l'ensemble de la région s'étendant au sud de London (franchise South-Central) et le service fut opéré par *Southern* à partir du 22 juin 2008. L'utilisation d'une petite série de 8 automotrices limitant la flexibilité dans la planification des roulements, *Southern* a préféré se débarrasser des 460 et utilise ses 24 automotrices série 442 pour la desserte London - Gatwick, ce qui per-

met de prolonger certains services vers Brighton. Les 460, âgées de seulement 10 ans, effectuèrent leurs derniers services en mai 2011. Les voitures des 460 devraient être réutilisées pour allonger d'une voiture les 30 automotrices quadruples Class 458 de *South West Trains*, construites par *Alstom* entre 1998 et 2002, et qui sont mécaniquement identiques aux Class 460.

TELEX....

RUSSIE - FRANCE

● Un nouveau train Moskva - Paris

Depuis le 12 décembre 2011, une nouvelle relation internationale a été instaurée entre Moskva et Paris, via Frankfurt/Main, Berlin, Warszawa, Brest et Minsk. Il circule 3 fois par semaine de fin octobre à fin mars (lundi, jeudi et samedi vers Paris ; lundi, mercredi et dimanche vers Moskva), et quotidiennement d'avril à octobre. Il est composé de voitures russes (RZD) aptes à 200 km/h. Le temps de parcours total est de 38 heures. Il propose trois classes : Deluxe (compartiment lit avec toilette et télévision), Première et Seconde. Les prix varient pour un aller simple entre €231 et €1200 suivant la formule et l'âge.

Voici l'horaire de cette nouvelle relation :

Moskva Belorusskaya	06.00
Minsk	14.28
Warsawa	23.58
Berlin Hbf	06.53
Frankfurt/Main	12.35
Paris Est	20.31

Paris Est	08.28
Frankfurt/Main	16.15
Berlin Hbf	21.29
Warsawa	04.02
Minsk	14.39
Moskva Belorusskaya	23.59

TCHÉQUIE

● *Skoda* a livré le 3 novembre 2011 la première des 19 automotrices doubles, bicourant (3 kV - 25 kV), à plancher surbaissé, du type 7Ev commandées par les Chemins de fer tchèques (CD). De configuration d'essieu Bo' 2' +; 2' Bo', elles développent une puissance de 1360 kW et peuvent circuler à 160 km/h. Leur capacité offre 147 places assises (138 B + 9 A). Elles sont numérotées dans la série 650/651 (650.001 + 651.001 à 650.019 + 651.019).



La 650.001 + 651.001 lors de sa présentation à la presse le 3 novembre 2011. Skoda Transportation.

ALLEMAGNE

● Depuis le 12 décembre 2011, *Euregio-bahn* a étendu l'exploitation de la ligne Herzogenrath - Alsdorf-Annepark jusqu'à Alsdorf-Poststrasse en desservant au passage deux nouveaux points d'arrêt. La prochaine étape est la réactivation complète de la ligne jusqu'à Stolberg pour décembre 2012.

● La DB n'exploitera pas de relations vers London en 2013 comme initialement prévu, mais au plus tôt fin 2015. En cause, la livraison tardive des nouvelles rames ICE Velaro D et les problèmes d'homologation notamment pour le réseau français.

● BASF a commandé 22 locomotives Diesel à *Vossloh* pour le service de ligne et les manœuvres dans les sites de production de Ludwigshafen, Schwarzheide et Antwerpen. La commande a une valeur de €40 millions et comporte 16 locomotives type G6, quatre DE12 et deux DE18, toutes basées sur la même plateforme : la G6 est une version à trois essieux développant 690 kW avec transmission hydraulique, tandis que les DE12 et DE18 sont des Bo'Bo' avec transmission électrique de respectivement 1200 et 1800 kW. La G1206BB (DE12) 5001920, est arrivée chez BASF à Antwerpen en décembre 2012.

LUXEMBOURG

● bientôt la fin des 1800 CFL

En février, il ne subsistait plus que trois locomotives actives : les 1815, 1817 et 1818. Les CFL prévoient de les réformer en juin 2012. La situation des 17 autres machines est la suivante : 1803, 1804, 1808, 1811, 1813 et 1819 démolies; 1801 et 1809 garées à Belval; et les 1802, 1805, 1806, 1807, 1810, 1812, 1814, 1816, 1820 garées à Howald.

La DB vend ses locomotives radiées

Jusqu'en 2011, la plus grande partie des locomotives réformées de *DB Schenker* était envoyée immédiatement à la démolition pour éviter qu'elles n'atterrissent dans les mains de sociétés privées. Des locomotives ont néanmoins été vendues à des filiales de la DB, comme le RHB ou le MEG. Cette mesure ne freine toutefois pas l'expansion des sociétés privées, lesquelles se tournent vers d'autres réseaux ou vers des sociétés de leasing pour constituer leur parc de traction.

DB Schenker s'est ainsi rendu compte qu'il était plus rentable de revendre les machines radiées en occasion à la concurrence, plutôt qu'à la démolition. C'est ainsi que depuis la fin de 2011, *DB Schenker* propose à la revente des locomotives des séries 139, 140, 151 et 225.



PHOTO 108-97 ↑ En octobre 2011, le BayernBahn a acquis la 139 287. La voici en passage à Gremberg. La machine a reçu une révision mais n'est pas repeinte et a simplement perdu ses logos DB. Son nouveau numéro NEV est 91 80 6139 287-7 D-BYB. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Des 189 pour LOCON

Locon a acheté deux locomotives *Europrinter* type ES64F4 le 7 octobre 2011. Les 189 820-4 (Siemens 21613/2010) et 189 821-2 (21614/2010) portent désormais les numéros internes 501 et 502 et la livrée orange et blanc *Locon*. Ces deux locomotives sont équipées pour la circulation en Allemagne et aux Pays-Bas. Elles assurent notamment un train de papier entre le port de Sloe et Amstetten en Autriche.

← Le 13 janvier, passage à Roosendaal de la 501 de *Locon* remorquant un train de papier vide en provenance d'Amstetten et à destination de Sloehaven. Jeroen DE VRIES.

↓ Le 8 décembre 2011, la 72084 a transféré la rame TGV Atlantique 371 entre Noisy-le-Sec et l'atelier d'Hellemmes (Lille). Passage à Lille-Porte-de-Douai. Farek MAROUANE.

Des 72000 de la SNCF toujours actives

Après la fin de leur utilisation en service commercial en décembre 2009 (voir *EN LIGNES* 96 page 48), trois CC72000 de la SNCF n'ont pas été radiées mais affectées à l'activité Matériel : les CC72049, CC72074 (portant la livrée "En Voyage") et la CC72084 (en livrée bleue avec les décorations d'origine) sont disponibles pour les trains spéciaux, des trains d'essais et des transferts de matériel.

Cette utilisation active d'engins pouvant être considérée comme faisant partie du patrimoine, concerne aussi deux autres séries : la Diesel A1AA1A 68081 (en livrée bleue) et l'électrique BB25236 (remise dans sa livrée verte d'origine) sont aussi inscrites aux effectifs de l'activité Matériel.



Le rail en Albanie



Située au sud-ouest des Balkans, l'Albanie est une république d'une superficie de 28.748 km² et de 2.831.741 habitants. Le réseau ferré de 447 km, dont l'origine remonte à 1947, est exploité par la société nationale Hekurudha Shqiptare (HSH).

A mi-chemin entre la ville portuaire de Durrës et Tiranë, le train n° 6 reliant Elbasan à la capitale vient de quitter la ville de Vorë. Il est composé de la T669.1054 et d'ex-voitures des FS. Six allers-retours sont observables entre ces deux localités. Toutefois, la construction récente d'une autoroute et le piteux état du réseau ferroviaire ne rendent guère l'utilisation des trains de voyageurs attractive. Jean-François HUART, 21 juin 2011.

L'unique train quotidien reliant la capitale Tiranë à Shkodër (à la frontière avec le Montenegro) est photographié à proximité du village de Lezhë. Il est remorqué par la T669.1051 qui tracte des voitures d'occasion (dans un triste état) provenant des Chemins de fer italiens. Jean-François HUART, 21 juin 2011.





Les règles de sécurité sont quasi-inexistantes sur le réseau ferré albanais comme le montre cette photo prise en gare d'Elbasan le 19 juin 2011. Le train n°9 reliant Tiranë à Pogradec est tracté par la T669.1054. Il n'y a qu'une seule série de locomotives présente sur le réseau albanais, à savoir le type T669; on dénombre 28 engins Co'Co', construits par CKD et appartenant à la famille bien connue des ChME3 qui a essaimé dans tout l'ex-bloc de l'Est. Jean-François HUART.

Toute visite du réseau des HSH doit prévoir la poursuite du train n° 9 qui relie Tiranë à Pogradec. Les 192 kilomètres sont parcourus en plus de 7 heures (!) en traversant des paysages somptueux. Remorqué par le T669.1054, le train n° 9 franchit l'imposant viaduc de Qukes. De tels ouvrages d'art foisonnent tout au long du parcours, offrant aux photographes d'excellentes opportunités de prises de vue. Jean-François HUART, 19 juin 2011.





A proximité du terminus de Pogradec, la T669.1054 et ses deux voitures ex-DB qui composent le train n°9 en provenance de Tiranë, longent le lac Ohrid près du village de Memëlisht. A remarquer en arrière-plan de l'autre côté du lac, la Macédoine et à l'avant-plan, une ex-casemate en béton protégeant l'intégrité nationale ... Jean-François HUART, 19 juin 2011.

En raison de l'orientation est-ouest de la ligne de Pogradec, il est possible de suivre le train n°20 qui retourne vers Tiranë en profitant d'une bonne orientation du soleil. Dans un paysage semi-montagneux, la T669.1054 franchit un petit viaduc quelques minutes après avoir quitté la gare de Librazhd. A noter que le parc de voitures voyageurs des HSH est composé de matériel d'occasion provenant d'Italie et d'Allemagne (comme le montre cette photo). Jean-François HUART, 19 juin 2011.





Dans un paysage vallonné, à quelques kilomètres de la Mer Adriatique, le train n° 19 reliant Rogozhinë (gare de bifurcation des lignes vers Pogradec à l'est et Vlorë au sud) à la cité portuaire de Vlorë, est aperçu près du village de Natërë. Il est composé de la T669.1054 et de deux voitures ex-FS arborant une belle livrée rouge et jaune. Jean-François HUART, 20 juin 2011.

Le trafic marchandise est réduit à sa plus simple expression sur le réseau albanais. Il est toutefois possible d'avoir un peu de chance, comme ce 21 juin 2011, lorsqu'un train en provenance de Podgorica, la capitale du Monténégro, fait son entrée dans la gare frontière de Shkodër où il marquera l'arrêt avant de reprendre la direction du sud. Il est remorqué par la T669.1044. Jean-François HUART.



Nées en Belgique

Argentine : LOCOTRACTEURS COCKERILL

En 1977, les Chemins de fer argentins *Ferrocarriles Argentinos* (FA), commandèrent des locotracteurs à deux essieux chez *Cockerill*. Ils étaient destinés aux réseaux à voie large à écartement de 1,676 m du *FC Roca* et du *FC Belgrano* (en 1956, le réseau argentin fut réuni et réorganisé autour de six compagnies qui, bien que regroupées au sein de la même société *Ferrocarriles Argentinos*, furent exploitées comme des entreprises indépendantes).

Au total, 130 machines furent construites : les 30 premières en Belgique chez *Cockerill* à Seraing, les 100 suivantes en Argentine, par *Astilleros y Fábricas Navales del Estado* (AFNE) à Rio Santiago sous licence *Cockerill*.

Les unités produites en Belgique reçurent les numéros de construction *Cockerill* 4301 à 4330 de 1978. Les 100 unités assemblées en Argentine reçurent les numéros de construction A001 à A100 délivrés par *Cockerill*.

Elles étaient du type L/040/B de 33 t, équipées d'un moteur Diesel *General Motors* de 330 CV, et pouvaient circuler à 40 ou 55 km/h suivant la gamme de marche sélectionnée.

Ce type de locotracteurs était apparu en 1970. Par rapport aux anciennes machines, telles que les 91 de la SNCB, elles bénéficiaient d'une silhouette plus élégante. Elles avaient conservé le même empattement (1,900 m) et le châssis était allongé de 450 mm. Le capot était élargi et la cabine de conduite avait des pans coupés. Elles étaient disponibles en version de 24, 30, 33 et 40 tonnes. Plusieurs dizaines de machines ont été produites pour la Belgique, certaines circulent toujours.

Les 130 locomotives furent réparties dans cinq sous-séries, portant les numéros suivants :

- 10001 à 10044;
- 10201 à 10214;
- 10501 à 10503;
- 10801 à 10851;
- 10902 à 10919.

Les 10001 à 10020, 10201 à 10206, 10501 à 10503 et 10801 ont été produites en Belgique, les autres en Argentine.



Le premier locotracteur photographié devant les ateliers Cockerill de Seraing. Photo COCKERILL, collection PFT.



Toujours le 10001 vu sous un autre angle. Photo COCKERILL, collection PFT.

Les deux premières unités construites par Cockerill furent débarquées le 8 mai 1979 dans le port de Buenos Aires. Une cérémonie de réception fut organisée le 24 mai 1979 sur la voie 15 de la gare de la Plaza Constitución de Buenos Aires, en la présence du directeur des FA.

Ces machines se sont très rapidement révélées inadaptées, car trop légères et manquant d'adhérence pour les services à assurer. C'est la raison pour laquelle elles ont été reléguées à la desserte des embranchements.



Le 10201 à sa sortie de construction chez Cockerill. Photo COCKERILL, collection PFT.

Aujourd'hui, certaines locomotives sont toujours en activité auprès de compagnies privées ou sur des raccordements industriels. Plusieurs sont préservées, parmi lesquelles la 10810 par la AFAFR (Asociacion de ferromodelistas y amigos del ferrocarril de rafaela) et la 10809 par un particulier à Luján, propriétaire d'une vaste collection de machines agricoles, véhicules militaires, tracteurs et locomotives.

Liste de construction Cockerill

Cockerill 4301 / 1978 - AF 10001
 Cockerill 4302 / 1978 - AF 10002
 Cockerill 4303 / 1978 - AF 10003
 Cockerill 4304 / 1978 - AF 10801
 Cockerill 4305 / 1978 - AF 10004
 Cockerill 4306 / 1978 - AF 10201
 Cockerill 4307 / 1978 - AF 10202
 Cockerill 4308 / 1978 - AF 10203
 Cockerill 4309 / 1978 - AF 10204
 Cockerill 4310 / 1978 - AF 10205
 Cockerill 4311 / 1978 - AF 10206
 Cockerill 4312 / 1978 - AF 10501
 Cockerill 4313 / 1978 - AF 10502
 Cockerill 4114 / 1978 - AF 10503
 Cockerill 4315 / 1978 - AF 10005
 Cockerill 4316 / 1978 - AF 10006
 Cockerill 4317 / 1978 - AF 10007
 Cockerill 4318 / 1978 - AF 10008
 Cockerill 4319 / 1978 - AF 10009
 Cockerill 4320 / 1978 - AF 10010
 Cockerill 4321 / 1978 - AF 10011
 Cockerill 4322 / 1978 - AF 10012
 Cockerill 4323 / 1978 - AF 10013
 Cockerill 4324 / 1978 - AF 10014
 Cockerill 4325 / 1978 - AF 10015
 Cockerill 4326 / 1978 - AF 10016
 Cockerill 4327 / 1978 - AF 10017
 Cockerill 4328 / 1978 - AF 10018
 Cockerill 4329 / 1978 - AF 10019
 Cockerill 4330 / 1978 - AF 10020



We're keeping Argentina on the move.



Cockerill, one of Europe's largest steel manufacturers, and its licensee AFNE are in the process of manufacturing and delivering 130 diesel hydraulic shunting locomotives ordered last year by Ferrocarriles Argentinos, the Argentine National Railway. These 2-axle traction units were selected for their robust design and world-renowned reliability. Cockerill builds 2- and 3-axle diesel hydraulic shunting locomotives and traction units from 225 to 1000 mhp, for railway and heavy industry applications. The company has also developed a remote control system for use on their own locomotives and others. For further information, contact J. Rigaux at the address below.

COCKERILL
 Mechanical Construction Division
 B - 4100 SERAING / Belgium
 Tel. (32.41) 36.60.00 - Ext. 1387

Une publicité pour Cockerill sur laquelle figurent les locotracteurs pour l'Argentine. Collection PFT.



Liste de construction AFNE

AFNE A001 / 1979 - AF 10021
 AFNE A002 / 1979 - AF 10022
 AFNE A003 à A010 / 1979 - AF 10207 à 10214
 AFNE A011 à A032 / 1979 - AF 10023 à 10044
 AFNE A033 à A050 / 1979 - AF 10902 à 10919
 AFNE A051 à A100 / 1979 - AF 10802 à 10851

Embarquement d'un locotracteur. Photo COCKERILL, collection PFT.



Les plus beaux sites de Belgique

LACUISINE

165

Malgré qu'il ait perdu énormément de son charme depuis sa modernisation et son électrification, l'axe "Athus-Meuse" reste une des plus belles lignes du réseau. Son trafic n'est pas très important pour les photographes. En moyenne, on peut y voir un train de marchandises toutes les deux heures dans chaque sens. Il en va de même pour le service voyageurs avec un cadencement de 2 heures. Les locomotives de la série 13 ont le monopole complet pour le trafic fret, tandis que les autorails de la série 41 assurent l'ensemble du trafic voyageurs (à l'exclusion de quelques trains P assurés par les CFL entre Rodange et Virton). Les 41 cèderont cette année encore leurs services aux nouvelles automotrices Desiro. Ces deux photos ont été réalisées 2 kilomètres avant l'ancien point d'arrêt de Lacuisine, entre Bertrix et Virton.

↑ **PHOTO 108-98** Le 22 mai 2010, la 1320 remorque le train de produits chimiques 48782 Geleen Luterade - Thionville. Ch. AUQUIERE.

↓ **PHOTO 108-99** Le 13 septembre 2010, passage du train 47737 Gent-Noord - Bettembourg, remorqué par les 1332 et 1314. Serge MARTIN.



Un train électrique à Oostende en 1903

Le premier train électrique industriel en Belgique a vraisemblablement circulé en 1903 à Oostende. Il ne s'agissait certes que d'un petit train à voie *Decauville*, mais son utilisation originale et sa date d'apparition méritent de s'y intéresser.

Il fut utilisé pour la création du grand jardin à la française du *Royal Palace Hôtel* à Oostende. Pour diverses raisons, ces très importants travaux de terrassement ne pouvaient débuter avant le mois de mars 1903, et le jardin entièrement planté d'arbres et d'arbustes, gazonné et garni de fleurs, devait être achevé pour le 1er juillet 1903, soit en quatre mois seulement.

L'ensemble de ces travaux devait être mené de front avec ceux de l'hôtel en voie d'édification, des murs de clôture et d'une immense galerie vitrée le long de la digue, destinée à protéger la végétation contre l'action néfaste des vents salins, particulièrement désastreux à Oostende.

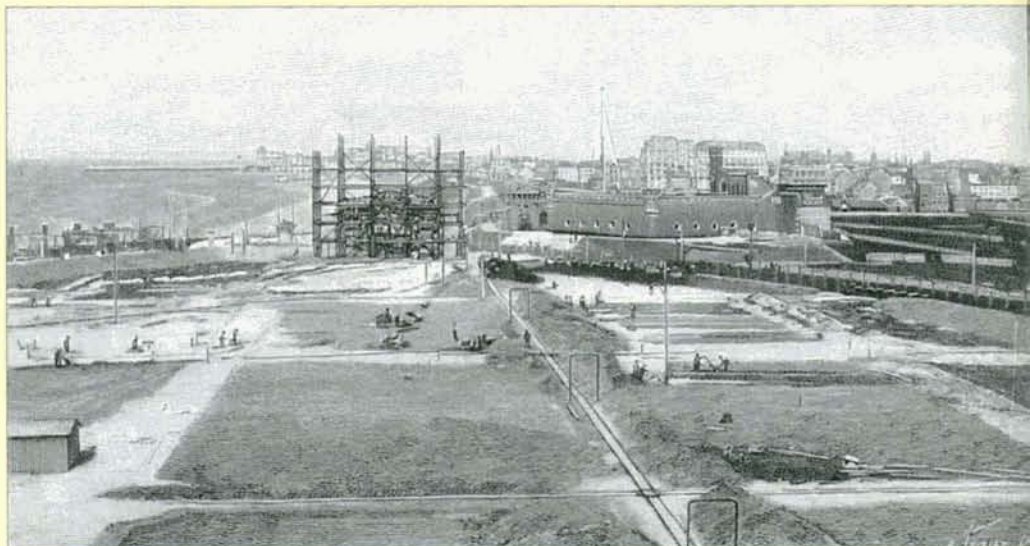
L'emplacement du parc était entièrement occupé par des dunes de sable, sans la moindre terre, dont la hauteur était par endroit de 2 à 5 mètres au-dessus du niveau prévu des pelouses et des massifs. Il fallait non seulement enlever cette masse de sable, mais également creuser en-dessous de façon à permettre de déposer une couche de terre d'une épaisseur de 40 à 80 centimètres.

Le parc, qui occupe une superficie de 2,5 hectares, nécessita pour sa création, un apport de 18.000 m³ de terre végétale, fumiers, terreaux et engrais, et 4.000 m³ de pierres, mâchefer et sable de rivière pour l'établissement des chemins, terrasses et terre-pleins. On se rend bien compte l'énorme travail que demande l'ensemble, d'autant plus qu'il fallait évacuer et transporter une quantité importante de sable et de terre sur un chantier encombré de matériaux de construction, d'échafaudage et d'ouvriers.

C'est ainsi qu'il fut décidé d'employer un chemin de fer *Decauville* mais, vu l'ampleur des travaux, les contraintes techniques et le délai très court demandé, il ne pouvait être question d'utiliser un chemin de fer courant de terrassement où les wagonnets sont tirés par des chevaux.

Les calculs effectués évaluèrent l'utilisation de 100 à 120 wagonnets et 20 chevaux. Il n'était pas possible d'employer des locomotives à vapeur, car il aurait non seulement fallu établir une assiette solide mais, de plus, les contraintes du chantier rendaient impossible d'user de ce moyen de locomotion.

C'est alors que les entrepreneurs et M.



Vue générale des travaux d'aménagement du parc du Royal Palace Hôtel d'Oostende. La porte d'entrée du parc est en cours de construction au fond de l'image.

Koppel de Berlin étudièrent la possibilité d'avoir recours à la traction électrique. L'idée était d'autant plus heureuse qu'il existait sur place même une usine provisoire destinée à produire du courant électrique pour l'éclairage et pour la force motrice devant actionner les monte-charges et autres appareils pour la construction de l'hôtel.

Deux locomotives électriques *Koppel* et 28 wagonnets suffisaient pour assurer dans de bonnes conditions le transport de tous les matériaux.

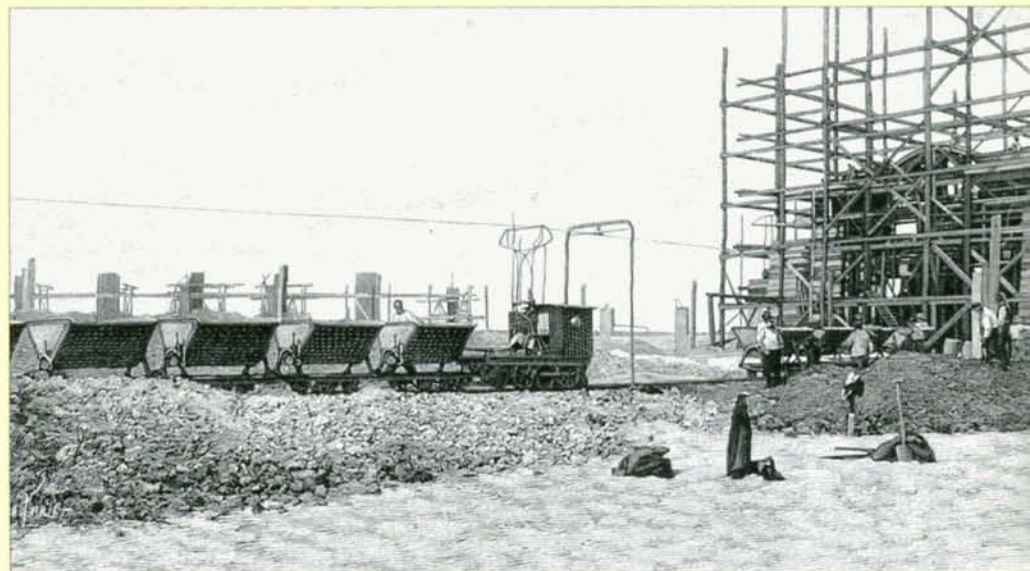
Ce mode de traction se révéla très efficace, beaucoup plus rapide et facile qu'avec des chevaux où des machines à vapeur.

Les deux engins électriques, à deux es-

sieux, avaient une puissance de 10 CV et pesaient 1,4 t. Ils étaient équipés de deux moteurs de traction suspendus aux axes des essieux par des coussinets et reposant sur des supports à ressorts contre le châssis du wagon. Un frein agissait sur les quatre roues. Un régulateur permettait de marcher à 7 vitesses différentes, par le maniement d'une simple manivelle. La prise de courant s'effectuait par un large trolley.

Ces locomotives remorquaient régulièrement 7 wagonnets chargés de 1m³ de terre en palier, et 4 wagonnets sur les rampes de 3%, sans fatigue dans les courbes et à une vitesse de 15 à 20 km/h.

La voie avait un écartement de 60 cm,



Une des deux locomotives électriques en tête d'une rame de wagonnets. On remarquera les poteaux supports de la caténaire en forme de U renversé. A droite, la porte du parc, en construction.

avec des rails de 7 kg au mètre fixés sur des traverses métalliques, simplement posées sur le sable sans aucun remblai, ce qui n'aurait pu se faire avec une locomotive à vapeur beaucoup plus lourde.

Le courant était fourni par une centrale électrique provisoire se composant d'une locomotive fixe actionnant deux dynamos. Le courant produit servait également, comme nous l'avons déjà écrit, pour d'autres services.

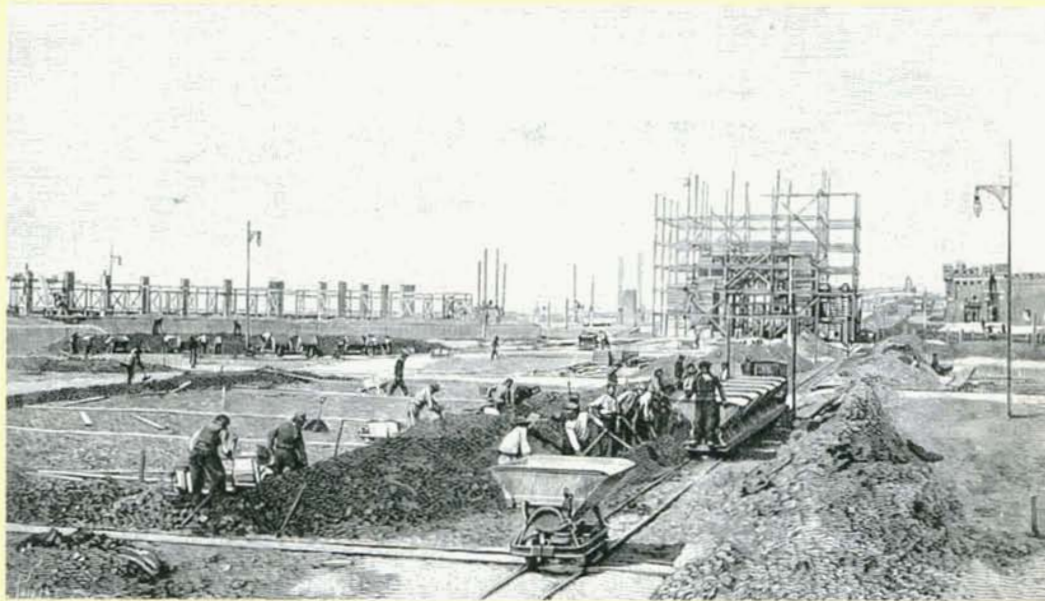
Du tableau de distribution, le courant était conduit par des fils de cuivre de 8 mm jusqu'au point le plus rapproché de la voie. La caténaire était suspendue à des poteaux en forme de U renversé, distants de 50 m en ligne droite et beaucoup plus rapprochés dans les courbes, et fixés aux traverses. Le retour du courant s'effectuait par les rails. Avant sa suspension, la caténaire était enroulée autour d'un treuil monté sur un wagonnet. Elle était ensuite déroulée sur tout le parcours de la voie, le wagonnet restant en bout de ligne.

Les terres provenaient d'un bassin de chasse dans le nouveau port d'Oostende. Elle étaient amenées par le chemin de fer vicinal jusqu'à l'enceinte du parc.

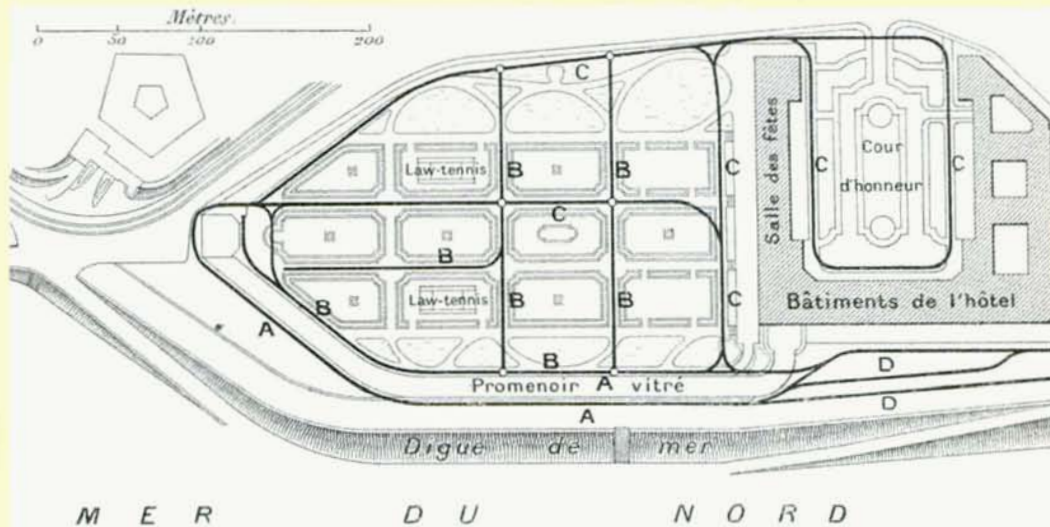
Le tracé des voies avait été étudié de façon à desservir les diverses parties du jardin et à déposer à pied d'œuvre les terres pour les remblais après avoir enlevé le sable, ou en faisant les deux opérations simultanément. Il n'y avait plus qu'à répandre la terre à la pelle et à la brouette. La longueur des voies desservies par le train électrique atteignait 2500 m. Le plan des voies est repris dans la vue ci-contre. Il était conçu pour permettre la circulation rapide des trains dans tout le jardin, sans que les deux trains ne puissent se rencontrer. L'organisation était telle qu'une locomotive partait de la gare de chargement lorsque l'autre arrivait à la partie du parc à remblayer et, tout en franchissant les mêmes lignes, elles se suivaient toujours à distance égale. En opérant ainsi, on mettait en place 70 m³ de terre à l'heure, soit 840 m³ par journée de 12 heures. Lorsque les équipes de nuit relayaient celles de jour et que les terrassements se poursuivaient dans le chantier éclairé à l'électricité, le volume était doublé.

Le coût total des travaux, en tenant compte de l'amortissement du matériel, de tous les frais de production d'électricité et du personnel ouvrier, revenait pour chaque mètre cube de terre ainsi placé à seulement 80 centimes. Il aurait coûté au moins le double si l'on avait eu recours à la traction animale.

Collection Wim DERIDDER.



La terre est déchargée des wagonnets; ensuite, elle est transportée sur place par des brouettes. A l'arrière-plan, on voit la construction de la magnifique porte d'entrée.



Vue générale du réseau électrique dans le parc du Royal Palace Hôtel. A : voies de départ en décharge; B : voies de chargement du sable et de déchargement des terres; C : voies de déchargement et de retour à vide; D : gare d'échange avec le réseau vicinal où étaient chargés les terres et autres matériaux.

Ci-dessous : l'hôtel après la fin des travaux. A droite, la galerie vitrée le long de la digue de mer. Aujourd'hui, cet ensemble constitue le Thermae Palace Hotel.





Le point d'arrêt d'Haren-Zuid fut mis en service le 28 juillet 1887. Il était situé entre Schaerbeek et Diegem, sur la ligne 36 Bruxelles - Liège.- dont la section Bruxelles - Leuven fut ouverte au trafic le 15 décembre 1866 par l'Etat Belge. Un bâtiment fut construit à une date que nous ignorons. Elle se présentait sous un style particulier, assez austère, comprenant trois étages. Cette gare n'a jamais disposé de voies annexes. Afin de libérer l'espace pour la pose de la troisième voie entre Schaerbeek et Zaventem, le bâtiment fut démoli en 1980. Cette troisième voie fut mise en service en 1981. Entre 2000 et 2006, tout le site a été remanié pour porter la ligne Bruxelles - Leuven à quatre voies.

PHOTO 108-100 ↑ La photo du haut montre la gare le 5 avril 1979, peu avant sa démolition. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ La photo ci-contre a été prise le 5 mars 1796, lors du passage d'une automotrice SABENA. Claude VANDECASTEELE.

↓ Ci-dessous, le même site aujourd'hui, porté à quatre voies.





il y a 20 ans...

PHOTO 108-101 ↑ - **PHOTO 108-102** ↓ En 1991, la SNCF était en manque de locomotives Diesel de grande puissance nécessaires pour réaliser les travaux de la LGV-Nord entre Paris - Lille - Calais et Lille - frontière belge. C'est ainsi qu'elle prit en location auprès de la SNCB dix locomotives de la série 59 (5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 et 5950). Au départ des bases d'Oxelaere et de Hénin-Beaumont, les 59 remorquaient les trains les plus lourds, notamment les rames de ballast. Ces deux photos ont été réalisées lors d'un voyage organisé par le PFT le 4 mars 1992. La photo du haut montre un train de ballast encadré par quatre 59, dont les 5936 et 5941 en tête, opérant à Wancourt au sud de Lille. La photo du bas a été prise à Ervillers, à la bifurcation qui permettra aux TGV de relier Arras (à gauche). Le train de ballast est remorqué par les 5905 et 5946, les deux seules encore habillées de la décoration "vert 1970". Les 5926 et 5917 sont accouplées en queue. Baudouin DIEU - Serge MARTIN.



