

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 109 - JUIN 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

L'été est à nos portes et la saison bat son plein. Trois voyages ont déjà été organisés et d'autres s'annoncent encore ! En septembre 1992, le PFT faisait rouler deux autorails sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin. Le succès rencontré fut tel que le PFT décida d'entamer les démarches pour rendre la ligne "touristique". On sait ce qu'il en advint puisque, 20 ans plus tard, l'exploitation ne cesse de s'étoffer grâce à une infrastructure toujours meilleure et un acharnement opiniâtre des passionnés qui la font vivre... On y fête les 20 ans, le plus bel âge pour faire ... la fête ! N'hésitez pas à découvrir le Bocq et sa ligne, le détour en vaut la peine !

Bonne lecture.



UN SIECLE DE VAPEUR 5



EEN EEUW STOOM 5

NOUVEAU
UN SIECLE DE VAPEUR 5
VOIR ENCART CENTRAL

Petites annonces

A CEDER : revue "Rail Magazine" numéros 1 à 110. A enlever chez Jacques Lambert, place de Howardries 26A, BE-7624 Howardries (près de Tournai). ☎ : 00.32.(0)477/36.92.38.

A VENDRE : trains, livres et revues ferroviaires. Liste sur demande à Winand Eli. ☎ : 00.32.(0)475/24.15.95

En vue de la réalisation d'un ouvrage sur les postes de signalisation belges, le PFT recherche tout document susceptible de l'illustrer : intérieurs, extérieurs, anciens, modernes. Si vous possédez de tels documents, vous pouvez contacter Baudouin Dieu par mail à l'adresse pftsp@gmail.com ou par téléphone au 0475/95.68.93.

Rectification

EN LIGNES 106

- **page 28** : la photo du haut montre la RF 1102 et non la 1103.

EN LIGNES 107

- **page 36, Voitures Expo** : dans le texte il faut remplacer pour les 6 voitures la date de transformation en 1985 au lieu de 1995 (comme correctement indiqué dans les légendes des photos).

- **page 66, au début de la première colonne** : les trois voitures *De Rechter* ne furent pas classées comme rame T, mais simplement désignées "De Rechter" dans les listes.

EN LIGNES 108

- **page 65** : le *Royal Palace Hôtel* est devenu un dépôt allemand pendant la Seconde Guerre et a été incendié en septembre 1944. Aujourd'hui, le *Thermae Palace Hotel* a fait place à deux blocs d'appartements. La photo du bas est prise à peu près à hauteur de l'actuelle entrée de l'hippodrome d'Oostende.

PFT-agenda

- **Samedi 23 juin** : voyage PFT : adieu aux locomotives électriques de la série 23. Voir encart central et www.pftsp.be.

- **Dimanche 1er juillet** : train spécial vapeur « A la découverte du Chemin de fer du Bocq » au départ de Bruxelles. Voir encart central et www.pftsp.be

- **Samedi 11 et dimanche 12 août** : 20e anniversaire du Chemin de fer du Bocq ; animations spéciales et trains vapeur. Voir aussi : www.cfboqc.be.

- **Mercredi 15 août** : 150 ans de la ligne 154 Namur – Dinant. Deux trains vapeur en ligne.

Tous les week-ends et jours fériés de juillet et août : circulations sur le *Chemin de fer du Bocq*. Horaires et tarifs sur www.cfboqc.be.

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) :

ACEC, Alessandro ALBE, ALSTOM, Roger BALCAEN, Armand BEERLANDT, Robert BODDEWIJN (†), Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Roger CRICELAIRE, Vincent CUNY, Bruno DEDONCKER (†), Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Jeroen de VRIES, Christian DOSOGNE (†), Andy ENGELEN, Philippe GOUSSET, Michel HANSSSENS, David HAYDOCK, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Charles OCSINBERG, Randy PIPJER, Christian RUQUOY, Viktor SCHIFFER, Maarten SCHOUBBEN, le Groupe SNCB, M. SQUIRE, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Benoît VAN ASTEN, Christian VANHECK, Stefan VAN LOSSOW.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473/39.35.54 FAX : +32.(0)65/66.45.41
✉ pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2012

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

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 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 109-01 Les locomotives de la série 20 sont en plein déclin. Depuis le 16 avril, elles ont perdu une grande partie de leurs services voyageurs. Le 28 mars 2011, passage à Mellier de l'IC 2106 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 109 - JUIN 2012

sommaire



14

La série 26 s'est éteinte



26

Réforme de 7 voitures



48

Les ex. postales en service en Italie



52

La seconde vie de voitures SNCB

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 le Chemin de fer du Bocq

7 Actualité belge

7 statistiques - locomotives

10 série 23 : derniers parcours commerciaux

12 locomotives Diesel

14 la série 26 s'est éteinte

24 radiations

26 voitures

30 le Diabolo en service

32 divers

35 Les plus beaux sites

36 Sociétés privées

38 Actualité étrangère

38 Allemagne

39 telex

41 Pays-Bas

43 Danemark - Suède

44 Le rail au Kosovo

48 Les postales en Italie

52 Une seconde vie pour certaines voitures

63 Hier - Aujourd'hui

64 Nées en Belgique

66 Il y a ...

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 109-02 Depuis le mois de février, une rame assez hétéroclite, composée de voitures 16, 110 et M6, assure du lundi au vendredi les IC-J Bruxelles ↔ Luxembourg 2106, 2133, 2114 et 2141. Le 15 mars, passage à Marloie de l'IC 2114. Christian VANHECK.

PHOTO 109-03 Les ex. automotrices postales 961 et 969 SNCB, en service sur le TFT en Italie. Giovi, 15 mars 2012. Ph. DE GIETER.



Voyages

24 mars : adieu aux 26

Beaucoup de monde pour ce premier "adieu" de l'année, et ensoleillé en plus! Environ 280 participants s'étaient inscrits pour ce premier voyage qui mettait en vedette deux des trois locomotives série 26 encore opérationnelles : les 2627 et 2633 la troisième étant la 2629 que le PFT convoite pour sa collection...

La première partie de la journée s'est déroulée dans le port d'Antwerpen, après un arrêt à Mechelen et Antwerpen-Oost. Différentes prises de vue ont été possibles dans les faisceaux de Zandvliet et Rhodésië, avant une visite de l'atelier de traction d'Antwerpen-Noord et de tous les engins – en et hors service – qui s'y trouvent.

Vers 15 heures, le train a quitté le port pour Lokeren et la ligne 57, avec un arrêt en gare de Zele. Ensuite, il a poursuivi sa route vers Dendermonde, Schellebelle, Denderleeuw et retour à Bruxelles par les lignes 123 et 94.

PHOTO 109-90 C'est la 1206 qui eut l'honneur d'assurer notre train d'adieu des 12 le 28 avril. La rame était composée de quatre voitures : trois I6 A et la voiture RESTO 16007. La voici à la sortie du tunnel de Furfooz à Gendron. Photo PFT.



PHOTO 109-04 Une vue de notre voyage d'adieu aux 26, réalisée à Antwerpen-Zandvliet. Les 2627 et 2633 ont été placées en tête d'un train de charbon. PFT.

28 avril : sur la ligne 204

Alors que le PFT mettait à l'honneur le matériel roulant de la SNCB, celui du PFT était sollicité pour assurer deux allers-retours sur la ligne 204 Gent-Dampoort - Gent-Noord, à l'initiative de l'association "204 op de sporen", ceci dans le but de promouvoir un service voyageurs. Trois cents quarante participants s'étaient inscrits à cette journée festive et ont emprunté les trains spéciaux formés des 5183, 6077 et quatre voitures M2 de la SNCB-Holding.

28 avril : adieu aux 12

La mise en service des nouvelles locomotives électriques série 18 provoque de nombreuses radiations dans le parc de matériel roulant; même les séries 12, les plus jeunes - elles ont 25 ans - , sont concernées.

Devenues inutiles chez B-Logistics, elles ont été versées dans le patrimoine de B-Holding, chargé de s'en défaire au meilleur prix.

Le voyage organisé le 28 avril mettait la 1206 à l'honneur, en tête d'une rame de





trois voitures I6 et de la voiture-restaurant 16007, formant un très beau convoi moderne.

Parti de Bruxelles-Midi, le train s'est dirigé vers le sud en passant par Braine-le-Comte, Charleroi, Namur et l'axe Athus-Meuse jusque Virton et Athus, avant de remonter sur Bruxelles par la ligne "du Luxembourg", Ottignies et Louvain, ce détour étant justifié par les travaux du RER bruxellois.

A Arlon, le train spécial a été immortalisé en compagnie du "Vauban", exceptionnellement remorqué par une 20.

Cent-soixante participants s'étaient inscrits à ce long périple émaillé d'une multitude d'arrêts-photos sous une météo plutôt clémente.

Musée du Rail Saint-Ghislain

Notre musée du rail a ouvert ses portes les 17 et 18 mars dans le cadre du « Week-end Wallonie Bienvenue ». Environ sept cents visiteurs se sont présentés, la majorité ne connaissant pas le musée.

Pour l'occasion, le matériel en état de présentation était exposé sur les voies 1 à 4, avec un parcours fléché à l'intention des visiteurs. Après avoir découvert la collection de matériel roulant, les curieux étaient invités à se rendre à l'étage, aux modèles réduits et à la buvette. Ils terminaient leur visite par le simulateur de conduite et la boutique.

Sur le plateau trônait l'autobus aux couleurs des Chemins de fer belges, qui se trouve normalement au fond de l'atelier ; il avait retrouvé une allure un peu plus fière après un bon nettoyage et enlèvement de toutes les pièces inutiles qui se trouvaient à l'intérieur !

L'occupation de l'atelier de traction par le matériel en excédent ou non restauré autorise maintenant un aménagement mieux structuré à l'intention des visiteurs. Certains murs ont été repeints et garnis de différents objets, comme des plaques de gare, des balises à chevrons, des pan-



La restauration de l'autorail Brossel 551.26 se poursuit à l'école technique TIO d'Overpelt. Le réhabillage intérieur touche à sa fin. Pour les intéressés, l'école ouvre ses portes le 3 juin de 10.00 à 18.00. Adresse : TIO, Dorpsstraat 90, 3900 Overpelt. Freddy DELARBRE, 19 avril 2012.

neaux de signalisation.

Le travail de peinture va se poursuivre le long de la voie 1, ce qui permettra d'encore mieux mettre en valeur les pièces qui, aujourd'hui, sont stockées dans des wagons.

A la fin de l'année, grâce notamment aux dons reçus via la Fondation Roi Baudouin, il va être possible de remplacer la toiture des voies 3 et 4.

Vous désirez participer financièrement à la mise en place du musée de Saint-Ghislain ? N'hésitez pas à faire un don – déductible à partir de 40 € - sur le compte de la

Fondation Roi Baudouin. Les modalités se trouvent ci-dessous. Vous voulez retrousser vos manches ? Aucune qualification n'est requise; appelez Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93.

MATERIEL

Durant les premiers mois de 2012, les différents chantiers de restauration du matériel se sont poursuivis, principalement sur la voiture M1 42.097, le 4605 et la 5149, en plus de l'entretien normal de nos engins. Nous ferons un point détaillé de ces travaux dans notre prochain numéro.

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 boiseries 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 virement, 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.



La construction du Block 3 de Spontin est quasi terminée. Les aménagements intérieurs vont pouvoir commencer. Spontin, 23 avril 2012. Photos CFB / Benoît VAN ASTEN.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Les travaux de renouvellement des courbes des Livottes à Spontin-Sources se sont achevés dans les temps avant les premières circulations de Pâques.

Le chantier le plus important du mois d'avril aura été le renouvellement du passage à niveau (PN) 1bis de Spontin-Sources. Ce PN avait été créé en 1980 pour réaliser un contournement de Spontin pour le trafic de transit entre l'autoroute E411, Dinant et Yvoir. Suite à la pression d'une partie des Spontinois habitants à proximité du futur tracé du contournement, le projet fut partiellement abandonné. La première partie construite de cette nouvelle route aura cependant permis d'améliorer la circulation des camions desservant l'usine des Sources.

Classé PN de 4e catégorie jusqu'en 2009, les bénévoles du PFT y ont installé un système de feux lumineux routiers et ferroviaires à commande automatique pour le classer en 3e catégorie et ainsi améliorer la sécurité.

Le revêtement routier d'origine était devenu très vétuste, et les rails corrodés par le sel de déneigement versé depuis 30 ans. Le remplacement des rails et des madriers en bois a été effectué en deux jours par les bénévoles. La commune d'Yvoir a toutefois supervisé les finitions du revêtement en goudron, nécessitant une technique et une maîtrise particulière.

D'un autre côté, la mise en place de la cabine de signalisation devant abriter le bâti Siemens centralisant les commandes des signaux à Spontin, touche à sa fin. Il s'agit d'une étape importante dans le cadre de la mise en fonction d'une signalisation mécanique. En effet, grâce à cela, le montage du bâti et l'installation des fils d'acier de commande peuvent débuter.

Les prescriptions urbanistiques exigeaient une construction en bois; il a dès lors rapidement été décidé de s'inspirer des premières petites cabines de campagne que

l'on pouvait observer un peu partout sur le réseau. Cette exigence laissait, toutefois, une certaine liberté de conception. Ces cabines, bien que construites avec une même méthode d'assemblage propre à l'époque, avaient toutes un aspect fort différent.

Les plans ont été réalisés en 3D par un membre de l'association afin de permettre de prévisualiser le résultat en image

et de corriger, le cas échéant, toute erreur de conception.

Si les fondations ont été réalisées par des membres du PFT, la réalisation et la mise en place du bâtiment ont, quant à elles, été prises en charge par une entreprise de formation spécialisée dans la menuiserie et l'éco-construction : AID Tubize (Actions Intégrées de Développement). Comme notre projet nécessitait beaucoup de travaux spéciaux de menuiserie (pour respecter les anciennes méthodes de construction), il s'agissait là d'un beau cas d'école à faire réaliser par des apprentis menuisiers.

Le résultat final est le fruit d'un bon compromis entre des restrictions budgétaires et urbanistiques contraignantes et, malgré tout, la volonté de réaliser un bâtiment ferroviaire crédible.

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. Il y a aussi la possibilité de travailler certains jours de semaine. Outre du travail d'entretien de la voie et du matériel, des travaux de peinture doivent être effectués (signalisation, quais, ...).

Contact: Alain Defechereux 0477/989.123 ou info@cfbocq.be



Deux vues du renouvellement des rails et du revêtement du PN1bis de Spontin-Sources. Ci-dessus, le 16 avril; ci-dessous, le lendemain, après l'achèvement des travaux. Photos CFB / Christian AUQUIERE - Alain DEFECHEREUX.



Locomotives

série 13

● Suite à une baisse du trafic et à une meilleure gestion de ses moyens de traction, *SNCB-Logistics* a annoncé son désintérêt pour les 15 dernières machines encore utilisées par *SNCB-Mobility*. Les 1346 à 1360 resteront donc utilisées en trafic voyageurs et remplaceront progressivement les 20 sur la ligne du Luxembourg, en attendant l'homologation des 18 sur le réseau CFL. En outre, les 1324, 1327 et 1344 dont les bogies vont arriver à la limite de révision, devraient être garées en parc. Les 1320, 1321, 1325, 1328, 1330, 1331, 1332, 1334, 1337, 1339, 1341 et 1342 pourraient également être garées dans les mois qui viennent.

● La 1308 a été accidentée à Antwerpen-Noord le 20 avril. Sa radiation est envisagée.

● Le roulement des 13 dans le Nord de la France s'est étoffé d'une journée et

de quelques trains en trafic intérieur.

Voici la liste des nouveaux trains :

44820 ①-⑥ FGZH 14.10 - XFBGW 19.49

47757 ③ LFLZ 12.46 - LNC 14.08

48704 ③ FIZG 14.05 - FMS 15.47 - XFTGR 17.15

49808 ①③④ GLI 14.40 - LNC 15.13

49828 ② GLI 14.40 - LNC 15.13

Abréviations : FGZH : Gent-Zeehaven, FIZG : Muizen-Goederen, FMS : Mons, LNC : Monceau, XFBGW : Le Bourget (FR), XFTGR : Tergnier (FR), LFLZ : Feluy-Zoning.

série 16

● Après la démolition des 1603 et 1606 à Deerlijk le 14 février, la 1605 a été à son tour ferraillée en mars. Quant aux deux dernières machines, les 1601 et 1604, elles ont finalement été vendues à la société slovaque basée à Bratislava. L'acompte a été payé et une demande de transport exceptionnel a été introduite.

série 18

● Les 18 sont maintenant omniprésentes dans le paysage ferroviaire belge, exception faite du sud du pays, où elles n'effec-

tuent aucun service régulier.

Le 5 mars, les 1848 à 1855 ont été mutées de l'atelier de Kinkempois vers celui d'Oostende.

Au 16 avril, les roulements B7 (Oostende) et B8 (Kinkempois) n'ont subi que peu de modifications, mis à part le glissement des trains de la relation IC-O Bruxelles - Visé du second vers le premier.

Les deux roulements combinés comportent actuellement un total de 42 journées, englobant principalement les relations IC et IR assurés avec des voitures I11 et M6.

En attendant l'homologation des 19, le grand nombre de 18 disponibles par rapport aux besoins a permis de placer des machines sur les relations auparavant exclusivement confiées aux 27 équipées de l'attelage automatique GF (IC-M Bruxelles-Midi - Liers / Dinant). Pour ce faire, les rames sont systématiquement accouplées par les voitures-pilotes.

MISES EN SERVICE	MISES EN PARC	MUTATIONS	
08501 : 22-02-2012 GCR	2306 : 15-12-2011 FNND	1332 : FKR → FNND 01-02-2011	751 : -02-2012 RI
08502 : 09-03-2012 GCR	2308 : 15-12-2011 FNND	1333 : FKR → FNND 01-02-2011	970 : 10-02-2012 CR
08503 : 23-04-2012 GCR	2314 : 03-04-2012 FNND	1334 : FKR → FNND 01-02-2011	RENUMÉROTATION
08504 : 17-02-2012 GCR	2316 : 14-03-2012 FNND	1335 : FKR → FNND 01-02-2011	676 → 970 : 10-02-2012
08505 : 12-03-2012 GCR	2318 : 15-12-2011 FNND	1336 : FKR → FNND 01-02-2011	DÉMOLITIONS
08506 : 23-04-2012 GCR	2320 : 03-04-2012 FNND	1337 : FKR → FNND 02-01-2011	962 : 02-2012 Keyser, Courcelles
1805 : 07-12-2011 NK	2321 : 14-03-2012 FNND	1338 : FKR → FNND 01-02-2011	972 : 02-2012 Keyser, Courcelles
1812 : 11-07-2011 NK	2325 : 14-03-2012 FNND	1339 : FKR → FNND 01-02-2011	1605 : 03-2012 Deerlijk
1818 : 15-12-2011 NK	2326 : 15-12-2011 FNND	1340 : FKR → FNND 01-02-2011	2313 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1822 : 16-01-2012 NK	2328 : 03-04-2012 FNND	1341 : FKR → FNND 02-01-2011	2317 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1829 : 16-01-2012 NK	2332 : 15-12-2011 FNND	1342 : FKR → FNND 01-02-2011	2319 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1837 : 16-01-2012 NK	2339 : 03-04-2012 FNND	1343 : FKR → FNND 01-02-2011	2331 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1840 : 06-04-2012 NK	2340 : 03-04-2012 FNND	1344 : FKR → FNND 01-02-2011	2333 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1841 : 06-04-2012 NK	2341 : 14-03-2012 FNND	1345 : FKR → FNND 02-01-2011	2336 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1852 : 21-11-2011 NK	2342 : 26-03-2012 FNND	1848 : NK → FSD 05-03-2012	2337 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1854 : 21-11-2011 NK	2343 : 03-04-2012 FNND	1849 : NK → FSD 05-03-2012	2346 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1855 : 07-12-2011 NK	2349 : 03-04-2012 FNND	1850 : NK → FSD 05-03-2012	2347 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1856 : 07-12-2011 NK	2351 : 03-04-2012 FNND	1851 : NK → FSD 05-03-2012	2348 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1857 : 16-01-2012 NK	2355 : 14-03-2012 FNND	1852 : NK → FSD 05-03-2012	2356 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1858 : 15-12-2011 NK	2359 : 15-12-2011 FNND	1853 : NK → FSD 05-03-2012	2366 : 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1859 : 15-12-2011 NK	2360 : 15-03-2012 FNND	1854 : NK → FSD 05-03-2012	6201 : 11-2011 FKR
1860 : 21-11-2011 NK	2362 : 14-03-2012 FNND	1855 : NK → FSD 05-03-2012	8035 : 09-05-2012 FSR
1862 : 19-01-2012 NK	2364 : 03-04-2012 FNND	SORTIES DE RÉVISION	8201 : 09-05-2012 FSR
1863 : 06-02-2012 NK	2367 : 03-04-2012 FNND	309 : -04-2012 MOD	8203 : 09-05-2012 FSR
1864 : 19-01-2012 NK	2368 : 26-03-2012 FNND	316 : 15-02-2012 MOD	8222 : 09-05-2012 FSR
1866 : 06-02-2012 NK	2369 : 15-12-2011 FNND	317 : 28-02-2012 MOD	8234 : 09-05-2012 FSR
1867 : 13-02-2012 NK	2370 : 03-04-2012 FNND	411 : -02-2012 RI	ABRÉVIATIONS
1868 : 06-02-2012 NK	2371 : 14-03-2012 FNND	420 : -02-2012 RI	CR : CityRail
1869 : 13-02-2012 NK	2373 : 15-12-2011 FNND	448 : -03-2012 RI	FHS : Hasselt
1870 : 24-02-2012 NK	2374 : 03-04-2012 FNND	450 : -03-2012 RI	FKR : Merelbeke
1871 : 24-02-2012 NK	2375 : 07-12-2011 FNND	458 : -02-2012 RI	FNND : Antwerpen-Noord
1872 : 06-03-2012 NK	2377 : 15-12-2011 FNND	460 : -02-2012 RI	FSD : Oostende
1873 : 06-03-2012 NK	RADIATIONS	462 : -03-2012 RI	FSR : Schaerbeek
1874 : 12-03-2012 NK	2322 : 17-05-2010	503 : -03-2012 RI	GCR : Charleroi-Sud
1876 : 12-03-2012 NK	2354 : 07-06-2010	504 : -03-2012 RI	GR : grande révision
1878 : 20-03-2012 NK	2358 : 15-04-2010	507 : -03-2012 RI	M CR : modernisation CityRail
1879 : 20-03-2012 NK	2377 : 15-12-2011	733 : -02-2012 RI	MKM : Stockem
1880 : 29-03-2012 NK	2379 : 15-04-2010	737 : -03-2012 RI	MOD : modernisée
1881 : 29-03-2012 NK	2380 : 15-04-2010	742 : -03-2012 RI	NK : Kinkempois
1882 : 03-04-2012 NK	2383 : 15-10-2010	744 : -04-2012 RI	RI : révision intermédiaire
1883 : 03-04-2012 NK	5305 : 02-11-2009		RI2 : 2e révision intermédiaire
5708 : 01-04-2012 FNND			



PHOTO 109-05 ↑ Le 2 avril, un nouveau lot de cinq locomotives de la série 26 (plus une 23) a été transféré de Charleroi-Sud vers l'Atelier Central de Cuesmes. C'est la 1825 qui s'est chargée d'emmener les 2604, 2623, 2605, 2622, 2327 et 2631 de Charleroi Sud à Mons. Passage du train à Obourg. Christian AUQUIERE.

série 19

● Les deux premières locomotives de la série 19 sont arrivées à Kinkempois le 7 mars 2012. Il s'agit des 1903 et 1904, acheminées simultanément avec les 1870 et 1871. Rappelons que les 24 locomotives de la série 19 sont identiques à celles de la série 18, mais se distinguent par l'équipement sur une des traverses de tête d'un attelage automatique GF. Les deux machines sont depuis lors en attente d'homologation.

série 20

● La série 20 sera la prochaine victime de la modernisation du matériel moteur

actuellement en cours à la SNCB. Les premières touchées seront les machines utilisées en trafic voyageurs avec leur remplacement par des 13. Le roulement des 20 se réduit donc à peau de chagrin avec deux journées seulement, ne comprenant que les trains P7095 Dendermonde - Bruxelles-Luxembourg, 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Luxembourg (- Zürich) et 96 "Iris" (Zürich -) Luxembourg - Bruxelles-Midi en semaine; et les trains 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Luxembourg (- Chur) et 96 "Iris" le week-end. La disparition totale de la série sur la ligne du Luxembourg est programmée pour le mois de juin de cette année.

Les machines ainsi libérées (2001 à 2007) seront plus que probablement directement mises en parc.

L'avenir des machines utilisées en trafic marchandises ne s'annonce guère meilleur puisque leur retrait est envisagé pour la fin de l'année 2012.

série 23

● C'est le 4 avril que s'est définitivement scellé le destin des 23, quelques semaines seulement après la série 26. Voir à ce sujet notre article détaillé dans les pages suivantes.

● Un premier lot de 12 machines destiné au ferrailleur Keyser de Courcelles, a été transféré le 22 mars d'Antwerpen-Noord à Monceau. Il s'agit des 2313, 2317, 2319, 2331, 2333, 2336, 2337, 2346, 2347, 2348, 2356 et 2366.

Le PFT ne manquera évidemment pas de saluer une dernière fois cette série en organisant un voyage d'adieu le 23 juin prochain.

série 26

● Les 33 machines de la série encore existantes sont maintenant toutes regroupées à l'Atelier Central de Cuesmes.

← La série 18 assure désormais les IC-O Bruxelles-Midi ↔ Visé ainsi que les IC-O 477/467 Gouvy ↔ Bruxelles-Midi. Le 22 février, passage de l'IC-O 486 à Argenteau en direction de Bruxelles. Michel de ESCH.





PHOTO 109-06 Depuis le mois de février, une rame tractée est de nouveau engagée sur les IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg, toujours à la suite d'une pénurie d'automotrices du type 96. Cette rame a la particularité d'être composée de toutes sortes de voitures disponibles, dont des I6, I10 et M6. Elle circule du lundi au vendredi et assure les IC-J Bruxelles ↔ Luxembourg 2106, 2133, 2114 et 2141. Le 15 mars, passage à Grupont de l'IC 2114, composé dans l'ordre de deux M6, de deux I6 en livrée "Memling" et d'une I10 et d'une I6. Christian VANHECK.

Les dix dernières machines qui se trouvaient à Charleroi ont été transférées à Cuesmes le 2 avril (2604, 2605, 2622, 2623 et 2631) et le 12 avril (2613, 2621, 2627, 2629 et 2633).

série 27

● Les 27 sont maintenant spécialisées dans la remorque des trains P, même s'il arrive encore que l'une ou l'autre soit appelée à remplacer une 18 défaillante ou encore à assurer exceptionnellement un train de marchandises.

série 28

● Depuis le 18 avril 2012, la 2833 ne fait plus partie du parc de SNCB-Logistics; elle est utilisée par la société Railtraxx sur un trafic entre Genk-Goederen et Frankfurt am Main (D).



➤ Le 23 mars, passage à Marche-les-Dames du train de coils 37341 (Châtelet - Genk-Goederen), tracté par les 1306 + 1320. Guy SMETZ.

PHOTO 109-07 →

Le 10 avril, passage à Leuze de la 1358 acheminant la rame Thalys 4301 entre le Technicentre d'Hellemmes (près de Lille) et l'atelier TGV de Forest-Midi. Cette rame a été incendiée au sud d'Arras le 5 mars et ne peut donc se déplacer par ses propres moyens; c'est la première fois qu'un tel acheminement est effectué pas une locomotive de la série 13. Auparavant, les transferts étaient majoritairement effectués par des BB 36000 de la SNCF ou des 12 de la SNCB.

Philippe GOUSSET.



Série 23

les tout derniers parcours commerciaux



PHOTO 109-08 L'ultime train de marchandises assuré par la série 23 fut tracté le 30 mars par les 2364 et 2372 accouplées en unité multiple. Ce couplage circula en fait durant quelques jours avant la date fatidique. Le 20 mars, les deux machines remorquaient le train 37340 Châtelet-Formation - Genk-Goederen, ici en passage à Floreffe. Serge MARTIN.

Les locomotives de la série 23 n'auront finalement survécu en tête de parcours commerciaux que trois petits mois à leurs cadettes de la série 26, dont les dernières effectuèrent leurs ultimes parcours en date du 13 décembre 2011 (si l'on excepte les 2627 et 2633 maintenues expressément en état pour le mémorable voyage d'adieu PFT du 24 mars 2012 dédié à cette série).

Le 1er mars, B-Technics (direction du

matériel) avait décidé de stopper l'utilisation des 26 dernières 23 d'Antwerpen-Noord. Toutefois, certaines machines continuèrent de circuler jusqu'à leur prochaine date d'entretien. A partir du 15 mars, il ne subsistait plus qu'une dizaine de 23 encore en activité, à savoir les 2314, 2320 (actuellement affectée à Hasselt pour tester le chauffage haute tension des trains de voyageurs - à noter que la 2329 est utilisée au même travail à Antwerpen-Schijnpoort), 2328, 2339,

2340, 2343, 2349, 2351, 2357, 2364, 2365, 2367, 2370 et 2372. Il fut décidé de retirer ces dernières rescapées pour la fin du mois de mars.

C'est ainsi que les ultimes marches en tête de trains de marchandises furent effectuées par un couplage en unité multiple composé des 2364 et 2372, dont voici le déroulement en heures réelles :

Nuit du 29 au 30 mars :

- train 22125 (2372 + 2364) : Antwerpen-

PHOTO 109-09 C'est la 2365 qui assura le tout dernier service en 23; c'était le 3 avril, avec le train de voyageurs P8282 Antwerpen-Noorderdokken - Aarschot. Dix jours auparavant, le 23 mars, cette locomotive, accouplée en unité multiple avec la 2370, a encore assuré le train 52700 Antwerpen-Noord - Clabecq, ici en attente de départ. Serge MARTIN.



Noord 21.12 - Zeebrugge 00.17
- à vide (2364 + 2372) Zeebrugge-Pelikaan 01.18 - Antwerpen-Noord 03.50.

Le 30 mars :

- train 44864 (train à destination de Woippy) (2364 + 2372) Antwerpen-Noord 06.04 - Monceau 09.32;
- train 57200 (2372 + 2364) : Monceau 10.12 Antwerpen-Noord 13.06;
- train 52700 (2364 + 2372) : Antwerpen-Noord 14.34 - Clabecq 16.29;
- train 57205 (2372 + 2364) : Clabecq 18.39 - Antwerpen-Noord 20.28;
- train 52701 (2364 + 2372) : Antwerpen-Noord 21.13 - Monceau 00.01.

Le 31 mars :

- train 57203 (2372 + 2364) : Monceau 00.43 - Antwerpen-Noord 02.59).

Toutefois, c'est le 3 avril qu'eut lieu l'ultime baroud d'honneur de la série, en tête d'un train de voyageurs. Cet honneur, si l'on peut dire, échut à la 2365. Elle fut en effet désignée pour tracter en remplacement d'une machine de la série 27 le train P8282 Antwerpen-Noorderdokken 18.06 - Aarschot 19.05, composé d'une rame de 4 voitures du type M4.

Le lendemain, la 2365 quittait à vide Aarschot à 08.29 pour rejoindre Hasselt où elle arriva à 08.58. Elle retourna à vide à Aarschot pour assurer la traction de la



PHOTO 109-10 Le 16 mars, quelques jours avant l'arrêt de la série, les 2364 et 2372 remorquent le train 52100 Antwerpen-Noord - Gent-Zeehaven. Passage à Oudegem, aux dernières lueurs du soleil. Serge MARTIN.

rame vide" 7282 jusqu'à Antwerpen-Schijnpoort, après quoi elle regagna à vide l'atelier d'Antwerpen-Noord.

Aujourd'hui, il ne reste donc plus en service que les quatre 23 de Kinkempois : les 2309, 2311, 2315 et 2334, spécialisées aux allèges dans les plans inclinés de Liège. On ne peut plus évidemment qualifier ces services de "commerciaux" mais cela laisse l'occasion d'encore les apprécier quelque temps, non plus en tête mais en queue, cette fois, des

quelques rares trains encore allégés, Mais jusques à quand ? Là est la question...

Voici les trains allégés par les 23 du lundi au vendredi (il n'y a pas d'allège prévue les samedis et dimanches) :

loco 1

P7400 Liège-Guillemins 06.23

loco 2

IC-F 1728 Liège-Guillemins 06.08

IC-F 1729 Liège-Guillemins 07.05

IC-F 1735 Liège-Guillemins 13.08

La fin est imminente. Le 26 mars, les 2343 et 2314 ont assuré pour la dernière fois la traction d'un train de mesure B-Telecom 14814 entre Antwerpen-Zandvliet et Schaerbeek, ici en passage à Deurne. Le 28 mars, ces deux machines ont encore remorqué le train B-Telecom, puis furent définitivement garées. Maarten SCHOUBBEN.





↑ **PHOTO 109-11** Le 25 avril, la rame Thalys PBKA 4301 a été transférée de l'atelier TGV de Forest vers l'Atelier Central de Salzinnes où elle sera expertisée. L'atelier de Salzinnes a annoncé pouvoir effectuer la réparation plus rapidement que le Technicentre d'Hellemmes. Le 5 mars dernier, l'une des motrices a été victime d'un incendie au Sud d'Arras alors que le train se dirigeait vers Paris via la LGV Nord. Elle fut d'abord emmenée au Technicentre d'Hellemmes avant de rejoindre Forest le 10 avril (voir photo page 9 en bas). Passage de la rame à Aiseau, emmenée par les 5512 et 5501. *Christian AUQUIERE.*

séries 55, 62/63, 77/78

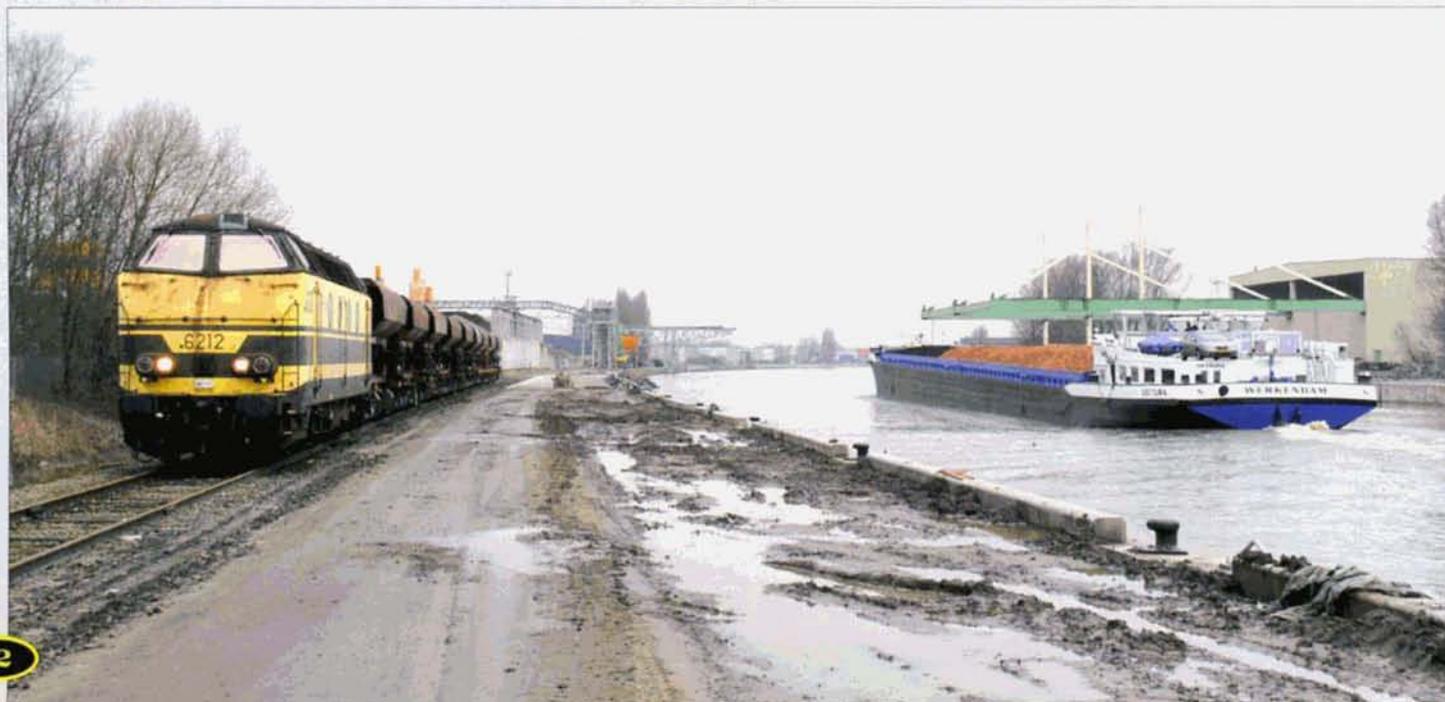
- Il y aurait actuellement un surplus de +/- 35 locomotives de la série 77/78. Se pose donc la question si ça vaut encore la peine de réviser des 55 et 62/63 dont l'âge atteint les 50 ans (!), alors que des 77/78 pourraient bientôt se libérer. Si l'état général des moteurs Diesel et des caisses des 62/63 est encore fort bon, il n'en va pas de même pour les 55 dont l'état des moteurs Diesel en particulier devient très préoccupant, car pratiquement tous présentent une usure avancée et des fissures au bâti. La 6255 pourrait donc bien rester un exemplaire unique...

- Les 7800, 7801 et 7802 auraient été vendues à une société privée allemande. Plus de détails dans notre prochain numéro.

↓ **PHOTO 109-12** Le 13 mars, un train de ballast remorqué par la 6212 opère sur la ligne industrielle 216 reliant Wondelgem à Evergem-Sluis. *Simon DE RIDDER.*



↑ **SERIE 57** : depuis le 9 avril, SNCB-Logistics s'est doté d'une huitième G2000 numérotée 5708. Construite par Vossloh en 2007 (VSTF 5001670), la machine a été livrée à Angel Trains Cargo (ATC) le 22 octobre 2008 et louée à Euro Cargo Rail sous le numéro NEV 92 87 0002010-2 F-ECR. Le 13 avril, la 5808 non encore pourvue de ses numéros, assure le train 49804 Aalst - Nesle Somme. Passage à Lauwe. *Mattias CATRY.*





Le 17 avril, l'automotrice Desiro 08502 arrive à Houyet, lors d'un parcours d'essai destiné à contrôler le comportement thermique de l'équipement 25 kV (température du transformateur). Dominique ALLARD.

automotrices Desiro

● Malheureusement, la mise en service des automotrices *Desiro* ne se fait pas sans mal, puisque des problèmes de surchauffe des équipements de freinage ont été décelés, ralentissant à nouveau les réceptions.

Au début de mai, 15 automotrices étaient livrées, dont 12 pouvaient être utilisées en trafic commercial.

Un premier roulement de 7 journées à malgré tout vu le jour pour les rames 3 kV de Charleroi, comprenant les trains de la relation *CityRail* Braine l'Alleud - Aalst et deux trains P. Les quelques automotrices actuellement autorisées sont donc susceptibles d'être engagées sur les trains suivants :

MM01 + 02

- 2177 FLS 06.27 – FBD 07.46
- 2158 FBD 08.14 – FLS 09.33
- 2181 FLS 10.27 – FBD 11.46
- 2162 FBD 12.14 – FLS 13.33
- 2185 FLS 14.27 – FBD 15.46
- 2166 FBD 16.14 – FLS 17.33
- 2189 FLS 18.27 – FBD 19.46

MM03 + 04

- 7106 FBMZ 06.25 – FBD 06.46
- 2157 FBD 07.14 – FLS 08.33
- 2180 FLS 09.27 – FBD 10.46
- 2161 FBD 11.14 – FLS 12.33
- 2184 FLS 13.27 – FBD 14.46
- 2165 FBD 15.14 – FLS 16.33

PHOTO 109-13 →

Le 8 mars, la Desiro 08502 assure le CR 2180 Aalst - Braine-l'Alleud. L'automotrice vient de passer sous la ligne 50A à Essene-Lombeek. Wim DE RIDDER.

- 2188 FLS 17.27 – FBD 18.46
- 2169 FBD 19.14 – FLS 20.33

MM05 + 06

- 7072 FLS 05.42 – FBMZ 06.32
- 2178 FLS 07.27 – FBD 08.46
- 2159 FBD 09.14 – FLS 10.33
- 2182 FLS 11.27 – FBD 12.46
- 2163 FBD 13.14 – FLS 14.33
- 2186 FLS 15.27 – FBD 16.46
- 2157 FBD 17.14 – FLS 18.33

MM07

- 2179 FLS 08.27 – FBD 09.46
- 2160 FBD 10.14 – FLS 11.33
- 2183 FLS 12.27 – FBD 13.46
- 2164 FBD 14.14 – FLS 15.33
- 2187 FLS 16.27 – FBD 17.46
- 2168 FBD 18.14 – FLS 19.33

Abréviations : FBD : Braine l'Alleud, FBMZ : Bruxelles-Midi, FLS : Aalst

Les *Desiro* 25 kV/3 kV ont fait leur grande apparition sur l'Athus-Meuse où elles doivent remplacer les autorails 41. Depuis le 16 mars, une ou deux rames sont en-

gagées au départ de Bertrix pour initiation des conducteurs. Les jeudis et vendredis, une rame assure les trains L suivants :

- 6054 Bertrix 05.56 – Libramont 06.05
- 6078 Libramont 06.50 – Dinant 08.06
- 6058 Dinant 08.51 – Libramont 10.08
- 6082 Libramont 10.55 – Dinant 12.09
- 6062 Dinant 12.51 – Bertrix 13.56

Tandis que du lundi au vendredi, une rame peut être engagée sur les trains P suivants :

- 7680 Bertrix 05.31 – Dinant 06.35
- 7682 Dinant 07.33 – Namur 08.02
- 8682 Namur 16.51 – Bertrix 18.30

autorails SNCF BiBi

● L'autorisation de circuler des autorails AGC BiBi (voir *EN LIGNES* 106 pages 26-27) a finalement été octroyée par le SSICF en date du 10 février 2012. Les 30 rames suivantes sont concernées : 82623 /82624 à 82629/82670, 82695/82696 à 82701/82702 et 82729 82730 à 82771/82772.

locomotives 6500 de DBS

● Depuis ce 16 avril, un couplage en unité multiple de deux locomotives Diesel de la série 6500 assure, sous la licence de *DB Schenker Nederland*, un aller-retour entre Kijfhoek et l'usine *Dow Chemical* de Sluiskil, située dans l'enclave ferroviaire de Terneuzen. Voici les horaires de ces parcoures :

- 44601 ①-⑤ XNKFH 05.10 – FZZ 08.56
- 45602 ①-⑤ FZZ 09.01 – XNSLU 09.50
- 45603 ①-⑤ XNSLU 10.34 – FZZ 10.29
- 44602 ①-⑤ FZZ 10.34 – XNKFH 13.54

Abréviations : FZZ : Zelzate, XNKFH : Kijfhoek (NL), XNSLU : Sluiskil Dow (NL).





PHOTO-THEME 109 Le 2 mai 2007, la 2635 passe devant les superbes falaises de Marche-les-Dames, en tête d'un train Gremberg - Wembley. Michel HANSENS.

La série 26 s'est éteinte...

Comme annoncé dans le EN LIGNES 106, le changement d'horaires du 11 décembre a provoqué un cataclysme dans le parc des locomotives électriques suite à l'introduction des nouvelles locomotives de la série 18. Les principales victimes auront été les 26 qui ont toutes été mises hors service en bloc le 11 décembre 2011. Le temps est donc venu de retracer en grandes lignes l'histoire de cette série qui n'était pas vraiment appréciée du personnel de conduite.

La progression de l'électrification du réseau à la fin des années soixante nécessita l'acquisition de nouvelles locomotives. Il s'agissait des lignes Charleroi - Erquelinnes - frontière française, Namur - Liège et Liège - Herbesthal - frontière allemande.

Jusqu'alors, le parc était composé de 20 locomotives du type 101 datant de 1949 (future série 29), 50 locomotives du type 122 datant de 1954, 83 locomotives du type 123 (série 23) datant de 1955, 24 locomotives des types 125 et 140 datant de 1960 (futures séries 25 et 25.5). Complétaient le parc, les deux séries prototypes 120.001 à 003 datant de 1949 (futures 2001 à 2003 puis 2801 à 2803) et les 121.001 à 003 datant de 1949, ainsi que les 5 locomotives polycourant du type 150 (1962), future série 15.

Les séries 122, 123, 125 et 140 dérivant des prototypes du type 120, donnèrent dès leur mise en service entière satisfaction.



PHOTO 109-14 NB Une vue de la construction d'une type 126 prototype dans les usines de La Brugeoise et Nivelles à Nivelles, le 11 avril 1964. A l'arrière, on remarquera la construction d'une locomotive Diesel de la série 1800 des CFL. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



La 126.002, future 2602, photographiée lors de sa livraison au dépôt de Ronet en juin 1964. Photo ACEC, collection PFT.

La SNCB, en collaboration avec les constructeurs habituels - les ACEC et *La Brugeoise & Nivelles* - décidèrent de réaliser un nouveau prototype. L'équipement électrique de commande à JH (Jeumont Heidmann) serait semblable à celui des types 122, 123, 125 et 140, tandis que la caisse serait basée sur celle des locomotives polycourant du type 150.

La grande nouveauté était les bogies monomoteurs spécialement étudiés pour lutter contre le patinage. La puissance serait en outre augmentée de 25% pour permettre de meilleures performances en trafic voyageurs à 140 km/h et augmenter le tonnage des trains de marchandises, tout en diminuant le poids de la machine.

Ainsi naquit la série 126. Cinq locomotives prototypes furent d'abord produites et mises en service au milieu de 1964, chacune avec des dispositifs d'antipatinage différents.

Chaque bogie était pourvu d'un moteur de traction double entièrement suspendu; les deux induits étaient montés dans la même carcasse et pouvaient supporter chacun 1500 V. En les couplant en série, les deux induits donnent au total un moteur pouvant supporter 3.000 V. Les deux induits sont liés par engrenages avec les essieux, si bien qu'ils se comportent mécaniquement comme un moteur unique.

Plusieurs dispositifs permettant de lutter contre le patinage ont été introduits sur cette série d'engins. Il s'agit de dispositifs mécaniques et électriques. C'est la pre-

mière locomotive en Belgique sur laquelle on a appliqué la traction basse, qui ramène le point d'application de l'effort de traction au niveau du rail et permet donc de lutter contre le cabrage du bogie.

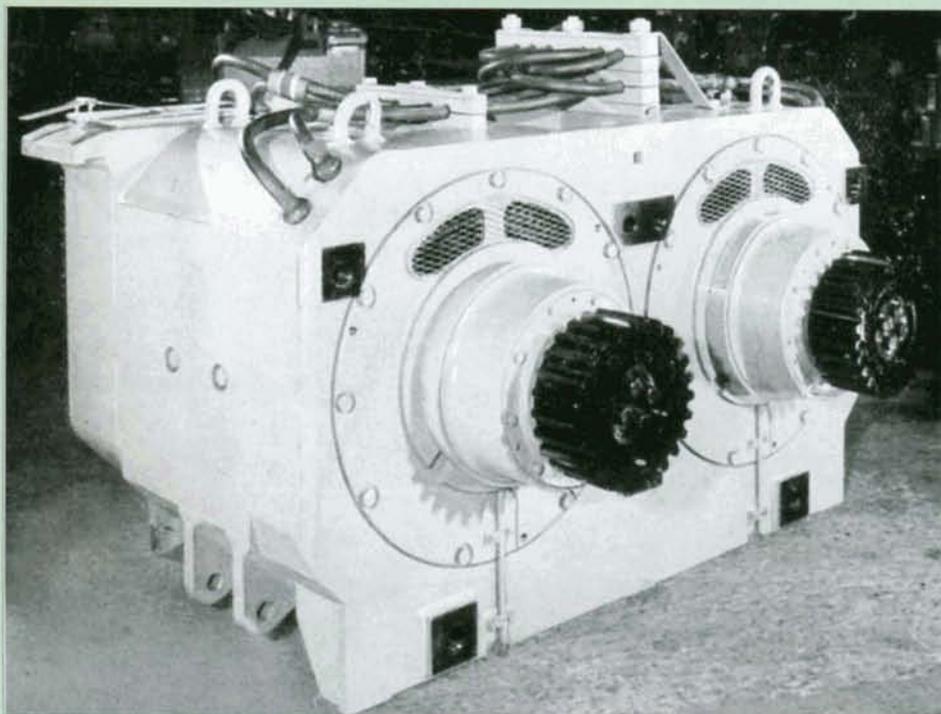
Parmi les moyens électriques mis en oeuvre pour compenser le cabrage de caisse, on innove le déchargement du bogie avant par rapport au bogie arrière. "Chacune d'elles avec des dispositifs

d'antipatinage différents" : il s'agit de différents couplages de moteurs et de résistances de démarrage, qui ont été comparés pour déterminer celui qui donnerait les meilleurs résultats.

C'est aussi la première machine SNCB sur laquelle on a monté d'origine un système de détection du patinage électronique.



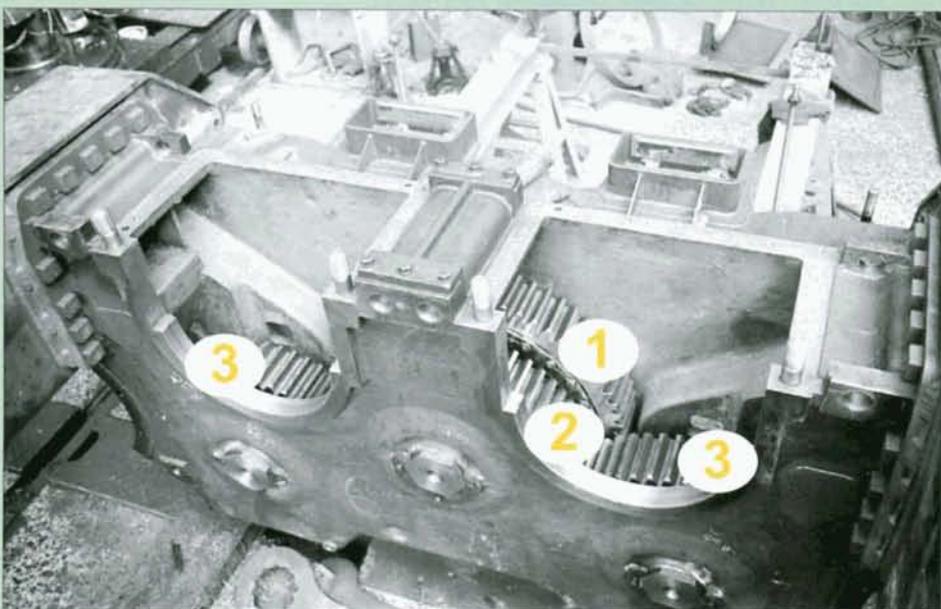
Les postes de conduite des types 122 à 125 et 140 (futurs séries 22, 23, 24 et 25 / 25.5) étaient très étroits et les appareillages n'étaient pas toujours placés judicieusement, comme par exemple le frein direct. Les postes de conduite des types 126 constituaient par contre une véritable révolution. Ils étaient spacieux, lumineux, tous les appareillages occupaient une position idéale. De plus, leur chauffage était très performant, même par température polaire. Il y faisait toujours chaud, ce qui n'était pas du tout le cas des anciennes séries. Cette photo montre le pupitre de conduite d'une 126 prototype, reconnaissable à son volant de commande identique à celui équipant les types 122 à 125 et 140. Photo ACEC, collection PFT.



← Les types 126 étaient équipées de moteurs de traction double. Les deux induits étaient montés dans la même carcasse.

↙ Une vue du réducteur de la transmission. Les pignons des deux induits seront calés sur la roue dentée centrale à 64 dents (1). Une seconde roue dentée à 49 dents (2), solidaire de la roue centrale, commande les deux roues intermédiaires (3). Ces dernières engrènent à leur tour deux autres roues dentées à 65 dents (4) entraînant les essieux par l'intermédiaire de cardans (5) montés sur un arbre creux (6) autour de l'axe des essieux. La roue dentée centrale (1) était élastique et a dû être modifiée suite à des bris répétés de transmissions.

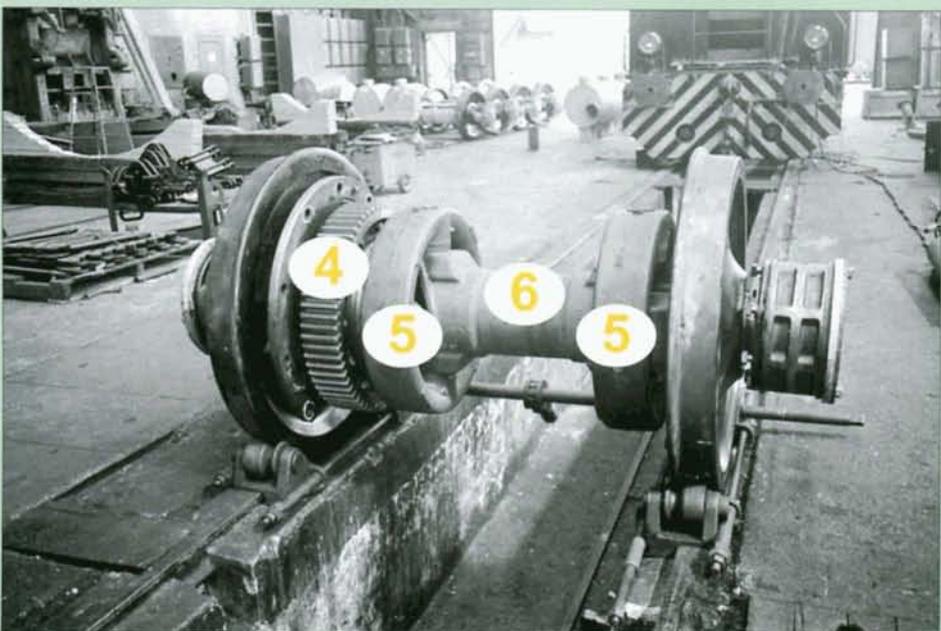
Photos ACEC (1 et 2) et Bruno DEDONCKER, collection PFT (3).



Le bogie est de construction soudée. La suspension primaire est constituée de huit ressorts en hélice. Deux biellettes obliques constituent la suspension secondaire et sont combinées avec des ressorts à lames (ces derniers ont été supprimés par la suite). Un dispositif mécanique d'anticabrage permet d'annuler le cabrage des bogies.

La timonerie de frein des 5 prototypes était semblable à celle des 22-23, avec un porte-semelles de chaque côté des roues. Sur les 26 de série, on a monté des unités de frein. Le remplacement des blocs était effectivement presque impossible sans lever la caisse, ce qui conduisit à ne garder que l'unité de frein intérieure, et à porter la pression max à 7 bars, d'où une très grande sollicitation thermique des blocs. Le système de rattrapage de jeu était par ailleurs loin d'être parfait.

L'équipement de freinage comprenait un frein automatique de service avec robinet *Oerlikon* FV4, un frein direct FD1 agissant sur la locomotive seule et un frein de secours agissant sur la conduite automatique. L'air était fourni par deux compresseurs *Westinghouse* entraînés chacun par un moteur 3000 V.

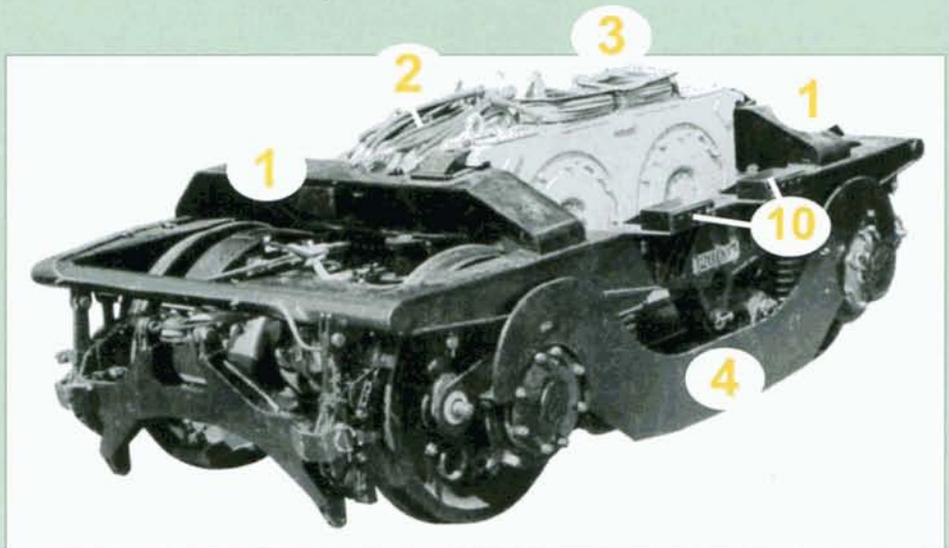


L'équipement de traction se composait de résistances de démarrage et d'un arbre à cames commandé par un servomoteur JH. Les moteurs de traction étaient ventilés par deux ventilateurs - un par bogie - entraînés chacun par un moteur 3000 V. La puissance totale était de 3200 CV (2353 kW) en régime unihoraire et 3040 CV (2235 kW) en régime continu.

Autre nouveauté : la possibilité de démarrer directement avec le couplage parallèle.

A l'origine, il était prévu d'équiper les 26 de la récupération (la place était prévue

→ Le bogie d'une type 126. Le moteur de traction double est porté par deux grosses traverses médianes (1). Au-dessus du moteur double sortent les câbles d'alimentation (2) et les soufflets (3) pour l'air de la ventilation et les cuvettes pour lisseurs d'appui de la caisse (10).
Photo ACEC.

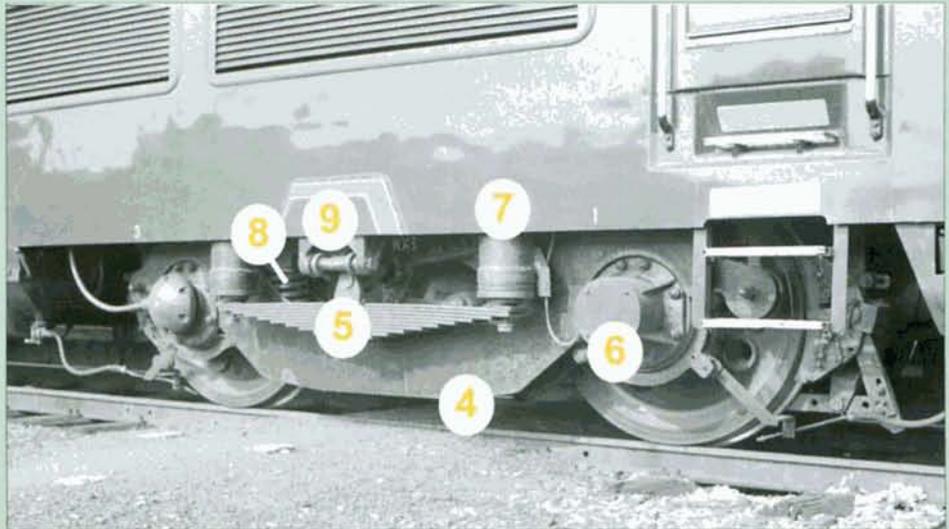


dans la salle des machines). C'est pour cette raison que le manipulateur possédait une position "R", inutilisable. Le groupe a été remplacé par un lest.

Les deux pantographes sont du type *Fai-veley*, marquant ici aussi une évolution par rapport aux premières séries.

Le poids total de la locomotive s'élevait à 82,4 t (comparé aux 92 t d'une type 123). Sa vitesse maximale était limitée à 130 km/h.

→ Le bogie de la 126.002. On y voit le balancier (4), les ressorts à lames de la suspension secondaire (5), les boîtes d'essieux (6), l'appui antivibratoire de la caisse (7), les ressorts en hélice de la suspension primaire (8) type *Pennsylvania*, la bielle de suspension oblique (9),
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



↓ Les 126.001 et 126.004 photographiées à Schaerbeek le 11 septembre 1964. Daniel THIELEMANS.



Les 5 prototypes ont été livrés à la SNCB aux dates suivantes :

- 126.001 : 07-06-1964
- 126.002 : 07-07-1964
- 126.003 : 17-07-1964
- 126.004 : 24-08-1964
- 126.005 : 09-09-1964

Ils ont immédiatement été soumis à un programme intensif d'essais.

Les mesures effectuées à 10 km/h révélèrent un coefficient d'adhérence individuel (relatif au bogie monomoteur qui patine sur la type 126 ou sur l'essieu qui patine sur la type 122) de 0,348, soit 20% de mieux que la type 122 dont le coefficient s'élevait à 0,285.

Le coefficient d'adhérence global se reportant au moment de l'apparition du premier patinage sur un essieu quelconque à 10 km/h s'élevait à 0,351 pour la type 126, contre 0,258 pour la type 122, soit un gain de 36%.

Sur base des résultats obtenus, la SNCB commanda une première tranche de 15 machines, les 126.101 à 126.115 (futurs 2606 à 2620), dont l'équipement était basé sur la 126.003. Sur cette dernière, les moteurs démarrent avec un rhéostat de démarrage unique lorsqu'ils sont couplés en parallèle. L'anticabrage électrique est réalisé par shuntage des inducteurs des moteurs du bogie arrière.

Leur mise en service fut opérée entre juillet 1969 et février 1970 :

- 126.101 : 11-07-1969
- 126.102 : 16-07-1969
- 126.103 : 13-08-1969
- 126.104 : 29-08-1969
- 126.105 : 16-09-1969
- 126.106 : 01-10-1969
- 126.107 : 17-10-1969
- 126.108 : 30-10-1969
- 126.109 : 12-11-1969
- 126.110 : 21-11-1969
- 126.111 : 08-12-1969
- 126.112 : 23-12-1969
- 126.113 : 07-01-1970
- 126.114 : 11-02-1970
- 126.115 : 23-02-1970

Rapidement, quinze autres exemplaires furent commandés en 1969 : les 126.116 à 126.130.

Ils furent livrés entre février 1971 et février 1972 directement avec la nouvelle numérotation à quatre chiffres appliquée le 1er janvier 1971 : 2621 à 2635.

Voici leur date de mise en service :

- 2621 : 05-02-1970
- 2622 : 12-02-1971
- 2623 : 25-02-1971
- 2624 : 10-03-1971
- 2625 : 23-03-1971
- 2626 : 05-04-1971

PHOTO BD-10901 Les 126.001 et 126.002 en tête d'un train de marchandises vers Arlon, dans les courbes de Mirwart.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



PHOTO BD-10902 La 126.002 en tête d'un train d'essai en gare de Jemelle, le 27 mai 1964. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



2627 :	16-04-1971
2628 :	30-04-1971
2629 :	09-07-1971
2630 :	23-08-1971
2631 :	26-08-1971
2632 :	07-09-1971
2633 :	15-12-1971
2634 :	04-01-1972
2635 :	09-02-1972

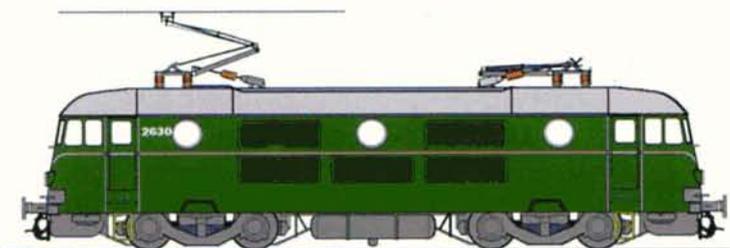
Entretemps, les 126 des première et deuxième tranches furent renumérotées au 1er janvier 1971 dans la série 26 :

- les 126.001 à 126.005 devinrent les 2601 à 2605;
- les 126.101 à 126.115 devinrent les 2606 à 2620.



Une vue de la construction des types 126 de la deuxième tranche (126.101 à 126.115). BN Nivelles, 12 avril 1969. Robert BODDEWIJN.

2601-2635



Généralités

Effectif :	35
Type :	B'B'
Numéros d'origine :	
	126.001 à 126.005
	126.101 à 126.115
	2621 à 2635
Nouveaux numéros :	2601 à 2605
	2606 à 2635
Poids total :	82,4 t
Puissance unihoraire :	2590 kW
Puissance continue :	2470 kW
Charge par essieu :	20,6 t
Effort au démarrage :	235 kN
Diamètre des roues :	1,150 m
Longueur totale :	17,250 m
Empattement bogie :	2,550 m
Hauteur toit :	3,850 m
Hauteur totale :	4,379 m
Rayon min. de courbure :	125 m
Vitesse max :	130 km/h

Partie mécanique

Constructeur : S.A. La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles.

Années de construction :

126.001 à 005 : 1964
126.101 à 126.115 : 1969-1970
2621 à 2635 : 1971-1972.

Freinage : frein automatique de service et frein direct de manoeuvre. Frein de secours agissant sur la conduite du frein automatique. Le frein automatique comprend le régime "voyageurs", le régime "marchandises" et le régime "haute puissance" (n'entrant en action que lors d'un freinage d'urgence).

Le robinet de mécanicien du frein automatique est du type *Oerlikon* FV4. Le robinet du frein direct est du type FD1.

La locomotive est pourvue d'un frein d'antipatinage.

Deux compresseurs du type *Westinghouse* alimentent automatiquement deux réservoirs d'une capacité totale de 1000 litres.

Chaque cabine est pourvue d'un frein à vis agissant chacun sur un bogie.

Bogies : la locomotive est équipée de bogies du type monomoteur SFAC.

Chauffage : le chauffage des cabines est assuré par radiateurs et batteries de chauffe électriques à air pulsé.

Partie électrique

Equipement de traction

Constructeur : ACEC, Charleroi.

Type de commande : arbres à cames commandés par servomoteur électrique basse tension type JH.

Moteurs de traction : entièrement suspendus et à ventilation forcée.

Nombre : deux moteurs à deux induits chacun.

Puissance unihoraire / continue : 1287 / 1176 kW (pour les 126.001 à 126.005 : 1176 / 1118 kW).

Paliers d'essieu : à rouleaux

Transmission : par deux étages d'engrenages et accouplement élastique sur arbre creux.

Rapport d'engrenages : 3,4.

Elles ont été équipées plus tard d'une conduite automatique en unité multiple compatible avec les locomotives de la série 23.

Appareillage auxiliaire

Deux **compresseurs** *Westinghouse* type 242VBZ à deux étages et quatre cylindres en V, entraînés par un moteur 3000 V de 12 kW.

Deux **ventilateurs** à deux roues pour le refroidissement des moteurs de traction, type hélicoïde "Rateau" entraînés chacun par un moteur de 3000 V de 27 kW. Débit 125 m³ minimum par roue.

Un **alternateur** de charge batterie ACEC type H5019 homopolaire + régulateur 85 V - 35 A. Sur les 126.001 à 126.005 : une **génératrice** de charge batterie ACEC type CV266 shunt, tension 72 V, courant 48 A.

Une **batterie d'accumulateurs** de 54 éléments 80 Ah.



PHOTO-THEME 109 La 2603 en gare de Namur. On remarquera que les ressorts à lames de sa suspension secondaire sont déjà supprimés (voir repère (5) sur la photo du milieu page 17). Elle n'est pas encore pourvue des câblots pour la circulation en unité multiple. Photo Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO-THEME 109 En été 1969, quelques jours après sa mise en service, la 126.102, future 2607, quitte Welkenraedt en tête d'un train international qu'elle a pris en relais à Aachen Hbf. La première voiture derrière la locomotive est une 14 mixte 1e/2e classe. Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT.



Par rapport aux prototypes, les 126.1 comportaient quelques différences, dont les principales sont :

- placement différent des persiennes de prise d'air avec suppression de deux hublots par flanc;
- traverse de tête adaptée pour recevoir un attelage automatique;
- batterie d'accumulateurs alimentée par un alternateur au lieu d'une génératrice;
- nouveau manipulateur pour le conducteur, beaucoup plus souple à manoeuvrer (sur les 126 prototypes il fallait souvent utiliser ses deux mains pour le manoeuvrer tellement il était dur);

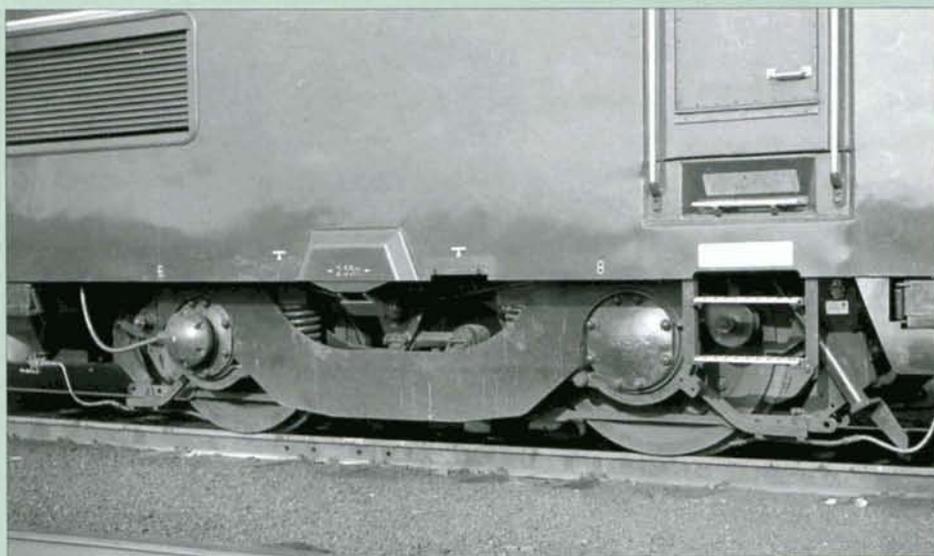


PHOTO 109-91NB ↑

La 126.101, future 2606, première machine de la deuxième tranche, photographiée lors de sa livraison au dépôt de Ronet en mai 1969.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

← Le bogie d'une 126 de la seconde tranche. On remarquera la suppression des ressorts de la suspension secondaire (voir repère (5) sur la photo du milieu page 17). Ces ressorts seront également supprimés sur les 126 prototypes.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

↓ Le 9 mai 1970, la 126.102, future 2607, quitte la gare de Liège-Guillemins en tête de l'express Paris-Nord - Hannover.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



- vu que la suspension était beaucoup trop souple, on améliora la tenue de voie en supprimant la suspension secondaire et en découplant la caisse des bogies. La caisse avait à l'origine de fortes tendances à "danser", surtout dans les zones d'aiguillages; il est même arrivé que des 126 percutent des bordures de quai tellement elles se dandinaient de droite à gauche...
- de plus, le bruit des ventilateurs des moteurs de traction était quelque peu différent; un habitué reconnaissait de loin une 126 prototype d'une autre.

A suivre...

PHOTO 109-14 ↗

La 2632 neuve à Bruxelles-Midi en 1971.
Photo Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 109-15 →

La 2608 en gare de Liège-Guillemins.
Elle fut mise en service le 13 août 1969,
avec le numéro 126.103.
Photo Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 109-16 ↓

La 2619 (ex. 126.114) sur une voie d'attente en gare d'Aachen Hbf, en compagnie d'une 22.
Photo Julien CASIER, collection PFT.





PHOTO-THEME 109 En 1972, la 2633 entre dans les installations de l'atelier de Ronet. Elle franchit le passage à niveau se trouvant juste avant le grill d'entrée du dépôt. La locomotive se trouve toujours dans son état d'origine.
Photo Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO-THEME 109 La 2617 passe à Marchienne-Est en tête d'un train de minerais et se dirige vers Charleroi-Sud. La seule modification apportée depuis sa mise en service est le changement de numéro : 126.112 en 2617.
Photo Julien CASIER, collection PFT.



454

Livraison à la SNCB : 04-04-1997

Numérotation : 454 : 04-04-1997

Dépôts successifs : Oostende : 04-04-1997

Mise hors exploitation : 19-04-2010, suite à l'accident de Mons du 19 novembre 2009 (voir *EN LIGNES* 95 page 34).

PHOTO 109-17 *L'IC-D 911 Lille-Flandre - Liers en passage à Jemeppe-sur-Sambre le 25 octobre 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



2313

Livraison à la SNCB : 27-01-1956

Numérotation : 123.013 : 27-01-1956
2313 : 27-01-1956

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 27-01-1956
 ⇒ Kinkempois : 01-02-1956 ⇒ Ronet : 10-09-1956
 ⇒ Stockem : 01-10-1956 ⇒ Ronet : 29-06-1957
 ⇒ Stockem : 01-07-1967 ⇒ Ronet : 27-09-1970
 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984
 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 22-01-1995

Mise hors exploitation : 2010

PHOTO 109-18 *2313 + 2909. Monceau, 23 août 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2319

Livraison à la SNCB : 29-02-1956

Numérotation : 123.019 : 29-02-1956
2319 : 29-02-1956

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 29-02-1956
 ⇒ Kinkempois : 06-03-1956 ⇒ Ronet : 10-09-1956
 ⇒ Stockem : 30-09-1956 ⇒ Ronet : 29-06-1957
 ⇒ Stockem : 09-11-1964 ⇒ Ronet : 27-09-1970
 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 01-06-1984
 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 22-12-2010

PHOTO 109-19 *Schaerbeek groupe C, 27 décembre 1980.*
Serge MARTIN.



2359

Livraison à la SNCB : 29-09-1956

Numérotation : 123.059 : 29-09-1956
2359 : 29-09-1956

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 29-09-1956 ⇒ Ronet :
 16-02-1957 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Bruxelles-Midi :
 12-06-1957 ⇒ Ronet : 01-01-1974 ⇒ Stockem : 01-10-1981
 ⇒ Ronet : 01-06-1984 ⇒ Oostende : 31-01-1994
 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 31-12-2010

PHOTO 109-20 *Duffel, 6 août 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2369

Livraison à la SNCB : 12-12-1956

Numérotation : 123.069 : 12-12-1956
2369 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 12-12-1956 ⇒ Ronet :
03-03-1957 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Bruxelles-Midi :
02-06-1957 ⇒ Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi :
28-09-1958 ⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet :
25-05-1990 ⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-
Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 31-12-2010

PHOTO 109-21 *Libramont, 8 juillet 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2373

Livraison à la SNCB : 25-01-1957

Numérotation : 123.073 : 25-01-1957
2373 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 25-01-1957 ⇒ Stockem :
17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 09-02-1959 ⇒ Kinkempois :
03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990 ⇒ Oostende : 31-01-1994
⇒ Antw.Dam / Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 31-12-2010

PHOTO 109-22 *Ronet, 12 octobre 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2381

Livraison à la SNCB : 15-05-1957

Numérotation : 123.081 : 15-05-1957
2381 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 15-05-1957 ⇒
Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 16-12-1958 ⇒
Oostende : 27-12-1968 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-08-1969
⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 31-12-2010

PHOTO 109-23 *Anderlecht, 17 août 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2382

Livraison à la SNCB : 19-07-1957

Numérotation : 123.082 : 19-07-1957
2382 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 19-07-1957 ⇒
Stockem : 17-01-1958 ⇒ Bruxelles-Midi : 16-12-1958 ⇒
Oostende : 27-12-1968 ⇒ Bruxelles-Midi : 01-08-1969
⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 07-01-2002

Mise hors exploitation : 31-12-2010

PHOTO 109-24 *Bifurcation de Linkebeek, 10 avril 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Voitures

La voiture SR 17.902 radiée

La voiture bar-dancing 17.902 a été réformée par le PV n° 01-12 du 10 février 2012, avec comme motif qu'elle n'est plus utilisée. Cette voiture fut aménagée en 1978 au départ de la 35e caisse des fourgons Dms qui aurait dû porter le numéro 17.435.

Voitures RESTO I10

Depuis le 24 avril, une voiture Resto I10 (n° 16.005 à 16.008) est en principe incorporée dans le train P7305 Hasselt 06.18 - Bruxelles-Midi 07.21, et retour dans le train P8307 Bruxelles-Midi 17.17 - Hasselt 18.20 en vue d'augmenter la capacité en places assises ! Les portes de la voiture sont verrouillées extérieurement.



↑ PHOTO 109-25

La voiture bar-disco 17.902 photographiée à Forest-Voitures le 7 août 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Mise hors service des voitures Expo

Les six voitures Expo 17.805 à 17.810 ont été mises hors service par le PV 02/12 du 9 mars 2012. Il s'agissait d'anciennes voitures internationales du type I1 transformées en 1995 (voir à ce sujet EN LIGNES 107 page 36).

De ce fait, l'effectif du parc des voitures s'est vu réduit de 7 unités (les 6 voitures Expo et la voiture bar-dancing 17.902), passant de 1599 à 1592 (voir EN LIGNES 107 page 18).

↖ PHOTO 109-26

La voiture 17806 (60 88 99 40 026-1), (ex. I1 n° 13.017, ex. 10.075, constructeur : La Brugeoise à Brugge, 1939) garée hors service à Schaerbeek le 4 avril 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 109-27

La voiture 17806 (60 88 99 40 026-1), (ex. I1 n° 13.017, ex. 10.071, constructeur : La Brugeoise à Brugge, 1939), photographiée à Ottignies le 26 octobre 1988, incorporée dans un train exposition baptisé "Le Trains des Jeux". Ce train sillonna la Belgique en présentant une rétrospective de l'histoire des Jeux Olympiques, à l'occasion des Jeux de Séoul. Christian DOSOGNE, collection PFT.



← PHOTO 109-28

La voiture 17807 (60 88 99 40 027-9, ex. I1 n° 13.016, ex. 10.069, constructeur : La Brugeoise à Brugge, 1939), dans un train Expo baptisé "Le Train Côte d'Or du Siècle des Enfants". Schaerbeek, 25 mai 1999.

Roger CRICKELAIRE.

PHOTO 109-29 →

La voiture 17808 (60 88 99 40 028-7, ex. I1 n° 13.020, ex. 10.074, constructeur : La Brugeoise à Brugge, 1939) photographiée à Schaerbeek le 4 avril 2012. Ces six voitures furent transformées en 1985 pour accroître le parc des voitures Expo à l'occasion des commémorations du 150e anniversaire du rail en Belgique.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 109-30

La voiture 17809 (60 88 99 40 029-5, ex. I1 n° 13.024, ex. 10.079, constructeur : La Brugeoise à Brugge, 1939).

Les six voitures ont terminé leur carrière dans la livrée grise.

Schaerbeek, 25 mai 1999.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 109-31 →

La voiture 17810 (60 88 99 40 030-3, ex. I1 n° 13.012, ex. 10.048, constructeur : La Brugeoise à Brugge, 1933).

Schaerbeek, 4 avril 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Vente des dernières AB30

Les cinq dernières voitures-lits inox du type AB30 de la SNCB (ex. voitures-lits type P de la CIWLT) ont été vendues à la société néerlandaise EETC (*Euro Express Trein Charter*). Il s'agit des voitures 04530, 04531, 04532, 04543 et 04554 qui avaient été réformées le 28 avril 2009. Au sujet de ces voitures, voir *EN LIGNES* 93 pages 26 à 29.

Ferraillage de la dernière K4

La dernière voiture du type K4 (ex. USI de la SNCF) a été ferrailée dans le courant du mois de février chez Keyser à Courcelles. Il s'agit de la voiture 22.516 (50 88 20 38 416-4, ex. SNCF 50 87 20 37 401-8). Cette voiture accidentée n'avait pu accompagner ses soeurs vers les chantiers de démolition. Garée depuis lors à Schaerbeek, elle a été acheminée par camion vers Courcelles. Les dernières K4 avaient été retirées du service commercial le 10 décembre 2004 (voir à ce sujet *EN LIGNES* 68).

Ferraillage du fourgon 17.815

Un autre véhicule a également été ferrailé par Keyser à Courcelles. Il s'agit du fourgon-générateur 17.815 (60 88 99 40 035) qui avait été acquis par le PFT en 2011 simultanément avec les voitures K1 n° 24.019 et 29.129. Ce fourgon, en mauvais état, n'intéressait pas le PFT mais faisait partie du lot vendu avec les voitures K1 (voir *EN LIGNES* 103 page 7).

Ce véhicule, construit par les *Ateliers Germain*, fut mis en service en 1934 en tant que fourgon RIC avec le numéro 14.007. Il fut renuméroté 17.006 en 1956. Au milieu des années 1970, il entra à l'Atelier Central de Mechelen pour transformation en fourgon "basse tension" pour trains Expo. Il en ressortit le 16 août 1976, toujours numéroté 17.006. Il sera par la suite encore renuméroté à deux reprises : 17.805 en 1979 et 17.815 le 17 juin 1984.

Il était équipé d'un groupe électrogène afin d'alimenter des installations en 220 V, comme par exemple des trains-expositions ou des installations dans les gares lors d'événements particuliers. Il était également équipé de bobines de fil électrique afin d'alimenter à distance les installations.

PHOTO 109-34 →

Chargement sur camion de la caisse du fourgon 17.815. Pierre HERBIET.



PHOTO 109-32 Les cinq dernières AB30 de la SNCB ont été vendues à la société EETC. Le 5 août 2007, la voiture 4554 (61 88 70 70011-8) est garée à Forest-Voitures. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 109-33 La dernière voiture K4- la 22.516 - a été ferrailée en février. La voici à l'atelier des voitures de Schaerbeek le 3 août 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Une rame HSA se met à l'heure des Jeux Olympiques



A l'occasion des Jeux Olympiques de London, HSA a revêtu d'un péliculage une rame complète de sept voitures ICR Benelux. Cette rame assure les IC Benelux 9213 - 9244 - 9221 - 9252. Le 8 mars 2012, passage de l'IC 9252 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi à Dordrecht Zuid. *Johny BRAUNS.*



PHOTO 109-35 ↑ La voiture de seconde classe 50 88 82 70 437-8 est marquée "Brussel". - **PHOTO 109-36** ↑ La voiture de 1e classe 50 84 10-70 368-2 est marquée "London". - **PHOTO 109-37** ↓ La rame vue de l'arrière avec la voiture de 1e classe 50 84 10-70 364-1. Dordrecht Zuid, 17 mars 2012. *Photos Armand BEERLANDT.*



Mise en service du Diabolo

Le *Diabolo* sera mis en service le 10 juin 2012. Il comprend trois sections de lignes nouvelles dont la principale est la L25N reliant Schaerbeek à Mechelen. Voici la dénomination de ces lignes (Y = bifurcation) :

- L25N : Y Alberbrug - Y Abeelstraat (17,6 km);
- L36C : Bruxelles-National-Aéroport - Y Machelen-Noord;
- L36C/2 : Y Machelen-Zuid - Y Brucargo.

Depuis le 10 juin, deux relations sont tracées par le *Diabolo* :

du lundi au vendredi :

- les IC-Q Antwerpen-Centraal - Landen (auparavant Antwerpen-Centraal - Leuven via la ligne 53), avec arrêts à Berchem-Antwerpen, Mechelen, Bruxelles-National-Aéroport, Leuven, Verrijck, Tienen, Ezemaal et Neerwinden;
- les IR-i De Panne - Mechelen (auparavant De Panne - Landen), avec arrêts à Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-Sint-Pieters, Bruxelles-



PHOTO 109-38 Le 26 avril, un train de marchandises a parcouru le *Diabolo* afin d'effectuer des tests de sécurité. Passage du train à Elewijt, sur la ligne 25N. Wim DE RIDDER.

Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord et Bruxelles-National-Aéroport.

les samedi, dimanche et jours fériés :

- les IR-o Bruxelles-Midi - Mechelen (auparavant Bruxelles-Midi - Bruxelles-National-Aéroport), avec arrêts à

Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord et Bruxelles-National-Aéroport;

- les trains L Antwerpen-Centraal - Bruxelles-National-Aéroport (série 3250) (auparavant Antwerpen-Centraal - Mechelen); ils desservent toutes les gares du parcours.

PHOTO 109-39 Le 28 mars, l'automotrice *Desiro* 08.003 franchit le viaduc G à Schaerbeek, lors d'un parcours vers Mechelen. Armand BEERLANDT.



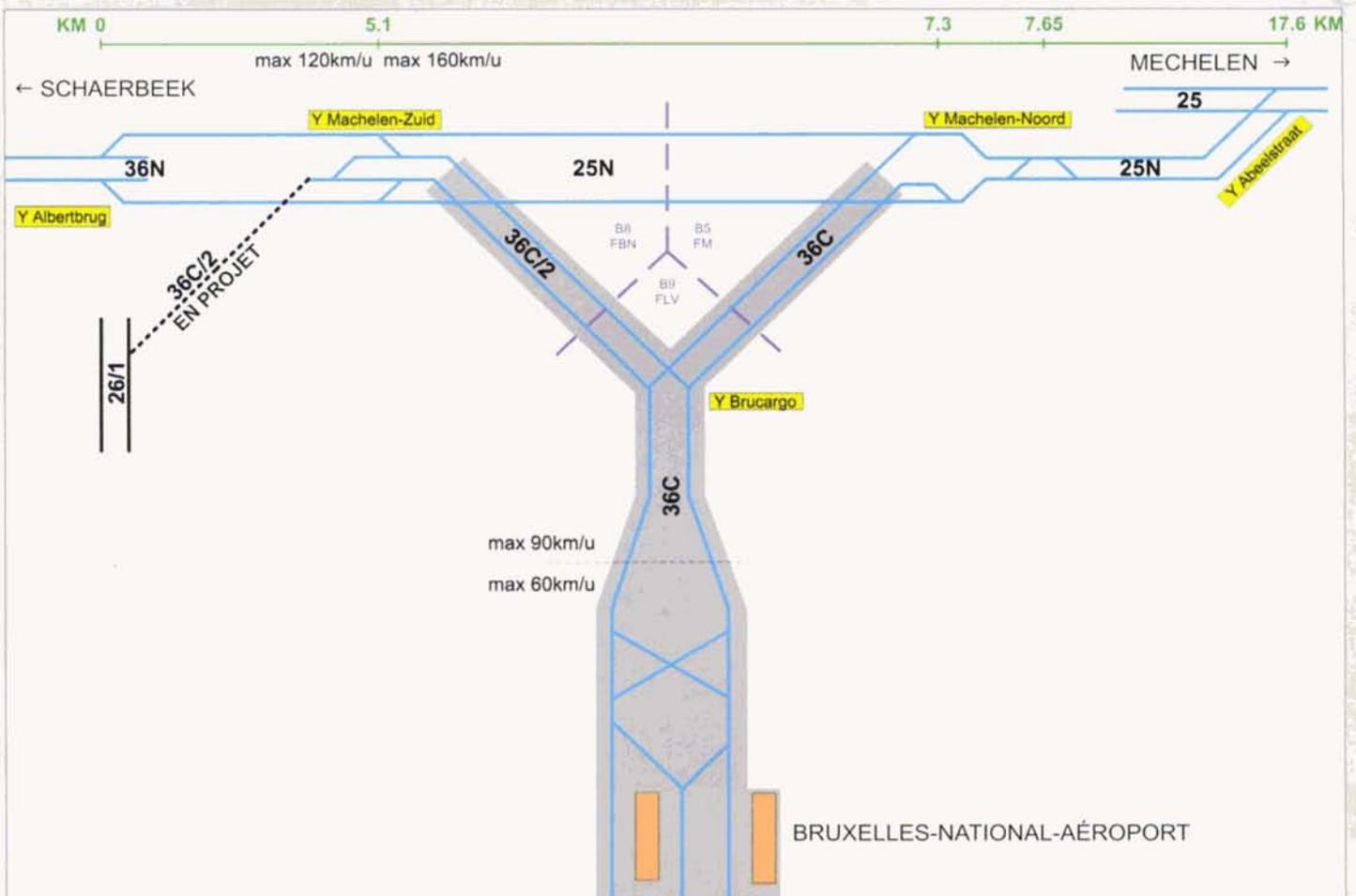
PHOTO 109-40 →

Toujours le 28 mars, l'automotrice Desiro 08.003 fonce vers Mechelen en franchissant l'ancien groupe A du triage de Schaerbeek. Elle est suivie d'un nuage de poussières provenant du ballast qui n'a pu être nettoyé par l'absence de pluie depuis plusieurs semaines.
Armand BEERLANDT.



← **PHOTO 109-41**

Revoici le train B-Telecom sur le viaduc G à Schaerbeek. La 1341 pousse la rame vers Mechelen. On aperçoit derrière la locomotive le pont-levant au-dessus du canal de Willebroek, à Haren.
Armand BEERLANDT, 14 mars 2012.



Les travaux en gare de Mons

Les travaux d'aménagement de la gare de Mons se poursuivent selon le planning établi. Le 11 décembre 2011, le nouveau faisceau dit " Aviation " a été mis en service. Il se présente sous la forme de six voies – dont 4 sont électrifiées – gérées directement par le block 27 PLP, et de 15 voies dont l'accès est soumis à autorisation par un système de six slots.

Dès le 9 janvier, les voies 14 à 20 du faisceau marchandises ont été désélectrifiées et démontées; parallèlement, un nouveau raccordement pour accéder au Centre Logistique Infrastructure (CLI) a été construit. Les terrains ainsi libérés vont permettre l'aménagement d'un parking et la construction de divers bâtiments, dont un hôtel et un centre de Congrès. Les terrains sur lesquels ces deux bâtiments seront construits ont fait l'objet d'un nettoyage du sol par tri des terres, grâce à une station mobile de triage.

La gare provisoire, constituée de 108 conteneurs provenant de la gare provisoire de Liège-Guillemins, sera opérationnelle à la fin de l'année.

L'aménagement intérieur est terminé ; il reste à la pourvoir de ses accès. Une passerelle – provisoire elle aussi – sera lancée par-dessus les voies au moins de juin, en même temps que seront aménagés près de la gare provisoire un parking

pour les agents et une gare de bus.

La mise en service de cette gare est prévue pour le changement d'horaires de décembre prochain; s'ensuivra alors la désaffectation de la gare actuelle – sauf le block 27 qui devra y rester logé jusqu'à sa reprise par le block 27 PLP – et sa démolition dans le courant du premier trimestre 2013.

Parallèlement, les voies seront renouvelées par paires, ce qui entrainera la suppression permanente de deux voies voyageurs, sur les sept que compte normalement la gare. Des difficultés d'exploitation sont évidemment à prévoir, même si tout est mis en œuvre pour les limiter au maximum.

L'aménagement de la gare a une conséquence inattendue : depuis le 2 mai, la "navette" pour le personnel de l'AC Cuesmes, constituée d'une voiture M2 remorquée par une locomotive série 77, est supprimée et remplacée par un bus. Le dernier train de service disparaît ainsi du paysage ferroviaire belge...

Mise hors service du raccordement de Brasschaat

Le 21 novembre 2011, *Infrabel* a démonté en gare de Kapellen l'aiguillage donnant accès au raccordement de la ligne militaire vers Brasschaat. Et dire qu'*Infrabel* avait encore installé des balises TBL1+ pour protéger le raccordement il n'y a même pas 1 an...

Nouveau timbre SNCB

A l'occasion de la sortie de la bande dessinée "La Douce" de François Schuiten, la SNCB-Holding a émis un timbre à l'effigie de la locomotive *Atlantic* 12.004. Le timbre, d'une valeur de € 8, a été mis en vente le 21 avril à l'abri musée de Leuven. François Schuiten y était présent et signa les timbres des amateurs. Le timbre peut être obtenu auprès du Centre philatélique de la SNCB, rue de France, 85 à 1060 Bruxelles (☎ 02/525.22.54). Info : <http://www.sncb-holding.be/philatelie>



Le futur de la JNM

Infrabel planche toujours sur une solution à la saturation actuelle de la Jonction Nord-Midi. Trois solutions sont avancées. La première projette la construction d'un nouveau tunnel à 6 voies entre Forest-Midi et Schaerbeek, avec un tunnel supplémentaire vers Schuman. Nous avons déjà traité de ce projet dans *EN LIGNES* 105 p. 32. Le coût d'un tel ouvrage est faramineux, de l'ordre de € 5 milliards. La deuxième étude envisage d'agrandir la gare de Bruxelles-Central pour y porter le nombre de voies de 6 à 10. Le coût s'élèverait ici à quelque €3,6 milliards. La troisième solution serait le remplacement de l'actuelle JNM par deux nouveaux tunnels : le premier, à 6 voies, relierait le Midi au Nord, tandis que le second, à 2 voies, serait tracé du Midi à Schuman, pour un coût estimé à € 3,6 milliards.

Le ministre des entreprises publiques Paul Magnette doit se pencher prochainement sur ce dossier. Si tout va bien, le projet choisi sera inscrit dans le plan d'investissement 2013-2025. Pour cette période, une enveloppe de € 21 milliards est disponible pour le groupe SNCB. Reste à voir quelles seront les priorités.

Neerpelt : les cabines préservées

Les deux cabines de signalisation de Neerpelt sont actuellement toujours en service. Datant de 1920, elles sont pourvues d'un équipement *Saxby*. En 2014, *Infrabel* mettra en service une nouvelle signalisation. A ce moment, la gare de Neerpelt sera commandée par la cabine de Mol. Les deux cabines de Neerpelt ont heureusement été classées en 1997 et ne pourront donc pas être démolies.



Le 28 novembre 2010, le 4132 assurant l'IR-c 3232 à destination d'Antwerpen-Centraal passe à hauteur du block 4 de Neerpelt. La seconde cabine, dénommée S II, est visible à droite de l'autorail, au fond de l'image. Andy ENGELN.

Satisfaction des usagers toujours en baisse

La satisfaction générale des navetteurs à l'égard de la SNCB a une fois de plus diminué en 2011 par rapport à 2010. L'indice général s'élève à seulement 4,76 sur 10 contre 4,88 en 2010. C'est toujours la ponctualité des trains qui pose problème, avec une note de 2,9 sur 10. Les correspondances n'obtiennent qu'un score de 3,37 sur 10. Les autres points faibles sont les tarifs, l'information dans les trains et dans les gares. Les navetteurs attribuent toutefois de bons points pour le personnel des trains et gares. Ce baromètre est réalisé en ligne par le site *Navetteurs.be*, et n'a rien d'officiel.

Un RER pour Liège?

La Région wallonne souhaite la création d'un réseau RER à Liège, en complément du réseau de tram. Elle soumettra ce projet à la SNCB qui doit établir son plan d'investissement pour la période 2013-2025.

Ce projet est divisé en deux en fonction des fonds disponibles : une version "light" et une version "maximale".

La version "light" ne concerne qu'une ligne entre Flémalle-Haute et Liers en desservant les gares ou nouveaux points d'arrêt de Val-Saint-Lambert, Seraing-Molinay, Ougrée-Bas, Kinkempois, Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Coronmeuse, Herstal, La Préalles et Milmort.

La version "maximale" comprend en plus une relation Ans - Liers par l'ancienne ligne 31, et une relation Coronmeuse - Cheratte en desservant Bressoux et Wandre.

Espérons que le bon sens donnera une issue favorable à ce projet en cette période d'austérité budgétaire.



Démontage de la ligne 86

↑ PHOTO 109-42 - ↓ PHOTO 109-43 Depuis le début de l'année, Infrabel a entrepris le démontage de la section Frasnes-lez-Anvaing - Leuze de la ligne 86. Ces deux photos, prises le 13 février, montrent la gare de Frasnes-lez-Anvaing défermée, dont le bâtiment abrite aujourd'hui la "Maison du Sucre". Le démontage complet de la section a été achevé au milieu du mois de mars. Pierre HERBIET.



La pose de la voie a débuté sur la nouvelle ligne industrielle vers le zoning de Courtil (Gouvvy) (voir EN LIGNES 107 page 41). La photo de gauche a été prise à la sortie de Gouvvy, dont on voit la gare au fond de l'image. Sur cette partie du raccordement, la voie emprunte l'assiette de la défunte ligne 163 qui reliait autrefois Gouvvy à Saint-Vith. Andy ENGELEN.

L'ETCS sur les L36 et 36N

Depuis le 2 mars 2012, les lignes 36 et 36N entre Schaerbeek et Leuven sont équipées de l'ETCS 1. Il s'agit des premières sections de lignes classiques équipées de ce système de signalisation. Le matériel roulant non équipé de l'ETCS peut également circuler sans restriction sur ces sections. La vitesse maximale de la ligne 36N a été portée à 200 km/h, mais actuellement uniquement pour les TGV. Les signaux d'entrée dans ces sections portent un panneau jaune avec la mention ETCS 1 (photo de gauche à Haren en direction de Leuven), tandis que les signaux de sortie portent un panneau blanc avec l'indication ETCS barrée (photo de droite à l'entrée de Schaerbeek en direction de Bruxelles-Nord).



Le Tour de France 2012 s'invite sur une rame Thalys

A l'occasion du départ de Liège du Tour de France 2012, la rame Thalys PBKA 4343 a revêtu pour la circonstance une décoration publicitaire. Le Tour fera trois étapes dans la province : Liège le 30 juin, Seraing le 1er juillet et Visé le 2 juillet. Le 23 mars, la rame assure le Thalys 9309 Paris-Nord - Amsterdam CS, ici en passage entre Duffel et Kontich. *Johny BRAUNS.*

Très bons résultats pour Thalys

Thalys n'a jamais transporté autant de voyageurs qu'en 2011, avec 6.650.000 passagers, soit une progression de 3,1 %. Le chiffre d'affaires cumulé est de €470 millions, soit +8,4 %. La satisfaction du client affiche une moyenne de 85 %, soit quatre points de mieux qu'en 2010. La ponctualité atteint un taux

proche de 90 %, soit une moyenne de 87,45 % avec une pointe en décembre de 89,3 %.

Les innovations lancées l'an dernier sont de francs succès, comme le Mobile Ticket. Actuellement, 26 % des passagers Thalys voyagent sans ticket papier, dont 31 % avec Mobile Ticket. La plus forte croissance a été enregistrée sur les relations Paris - Amsterdam, avec une croissance de 20,1 % en un an.

Le 2 avril, la rame ICE-3M 4610 de NS Hispeed a effectué des parcours d'essai sur la section frontalière entre Roosendaal et Essen. Passage de la rame à Nispen en direction d'Essen. *Michel de ESCH.*





Les plus beaux sites de Belgique

VOEREN - FOURONS

24

La section Visé-Haut - Montzen de la ligne 24 (Glons - Aachen West) comprend deux tunnels et trois viaducs. Le viaduc de Fouron-Saint-Martin s'étend sur une longueur de 251 m et surplombe le village. Cette section ne voit transiter que des trains de marchandises en provenance d'Allemagne. Le trafic y est très dense et on peut y voir circuler pratiquement tous les opérateurs privés actifs en Belgique : SNCB-Logistics, Crossrail, Rail Feeding, Captrain, Transport/Ruhrthalbahn et Railtraxx. Les locomotives de la série 28 et les Class 66 ont le quasi monopole de la traction sur la ligne.

↑ Le 7 février 2012, l'automotrice 434 traverse le viaduc en direction de Montzen. Il s'agit d'un parcours spécial mis en marche pour l'étude de ligne de conducteurs. Laurent JOSEPH.

↓ **PHOTO 109-44** Le 21 novembre 2011, la G2000 n°1101 de Rail Feeding remorque le train de céréales 47511 Sas-van-Gent - Aachen West. Cette relation a été reprise depuis quelques semaines par Crossrail. Michel HANSENS.



Carrières de Wallers

Le 3 mars 2012, deux locomotives Diesel Brissoneaux & Lotz de Colas Rail remorquent un train de ballast entre les Carrières de Wallers et la gare d'Anor, via la nouvelle ligne industrielle (voir EN LIGNES 105 pages 28-29). Etant donné que cette ligne est établie en forte rampe, il est nécessaire de scinder les rames en deux tronçons.

Peter VAN GESTEL



Europorte certifié

Europorte, la filiale de fret ferroviaire du groupe Eurotunnel, a obtenu son certificat de sécurité pour circuler sans restriction sur l'intégralité du réseau Infrabel en trafic marchandises. Depuis le 13 juillet 2011, Europorte ne disposait que d'un certificat limité (voir EL 105 p. 37).

Avec ce nouveau certificat, Europorte pourra poursuivre son développement en Belgique.

PHOTO 109-45 →

Le 8 février, passage à Rebaix d'un train de ballast en provenance de Lessines tracté par l'Euro4000 n° 4006 d'Europorte. Philippe GOUSSET.



PHOTO 109-46 ↓ Durant les mois de mars et avril, la desserte du raccordement Holcim d'Obourg a été effectuée régulièrement en journée. Le 21 mars, la G2000 1756 d'Europorte (92 87 0002 015-1 F-EPF/Vossloh 5001756) refoule sa rame dans le faisceau électrifié avant de rejoindre la France via Mons (où un changement de front est réalisé), Ath et Tournai. Actuellement, en raison de restrictions, les Euro4000 n'assurent que les trains vers Lessines tandis que les autres trafics sont confiés aux G2000. Christian AUQUIERE.





● Le 24 février, la société de transport autrichienne *Lkw Walter* de Wien et l'opérateur italien G.T.S. (General Transport Service) de Bari, ont acquis respectivement 25% et 10% du capital de *Crossrail AG*, Mutenz. L'opérateur *Hupac* a réduit de 25 à 20 % son capital dans *Crossrail*, tandis que les 45% restant sont détenus par *Jeroen Le Jeune*.

● Entrée en atelier le 26 mars 2012, la DE6301 est ressortie le 13 avril, repeinte dans la livrée rouge Crossrail.

➤ Depuis quelques semaines, le trafic de céréales entre *Sas van Gent* et *Aachen West*, assuré par *Rail Feeding*, est remorqué par Crossrail. Le 27 février, passage du train 41983 *Sas van Gent - Aachen West* à *Rooi*, près de *Bilzen*. Ce parcours circule à la demande, sans horaire fixe. *Maarten SCHOUBBEN*.

→ La DE6301 dans la nouvelle décoration rouge de Crossrail. *Langdorp*, 20 avril 2012. *Simon DE RIDDER*.

⬇ CAPTRAIN Depuis le 31 octobre 2011, Captrain assure les lundi, mercredi et vendredi un trafic de coke entre *Seraing* (cokerie *Arcelor Mittal*) et *Bottrop*. Le 20 février, le train vide 47502 *Bottrop - Seraing* (*Bottrop* 12.10 - *Aachen West* 14.33/48 - *Seraing* 16.06) vient de quitter *Aachen West* et va bientôt traverser le tunnel de *Gemmenich*. Le train en charge circule sous l'horaire suivant : 47501 *Seraing* 05.43 - *Aachen West* 07.15/29 -- *Bottrop* 09.59. C'est la société *TWE* (*Teutoburger Wald-Eisenbahn*), filiale de *Captrain*, qui assure la traction entre *Aachen West* et *Bottrop*. *Michel de ESCH*.



Allemagne

Fin de course pour les 217 de la DB

En 1963, la DB commanda à Krupp AG une variante de la V160 (par la suite série 216), équipée d'une génératrice pour l'alimentation électrique des rames voyageurs, au lieu de la chaudière à vapeur installée dans les 216. Trois prototypes (V162 001 à 003) furent construits et livrés entre septembre 1965 et novembre 1966. Après des essais concluants aux dépôts de Hamm et Mühlendorf, une petite série de 12 locomotives fut commandée en 1967. Le système de numérotation de la DB ayant été modifié en 1968, année de leur livraison, elles naquirent avec les numéros 217 011 à 022.

Les 217 étaient des locomotives B'B' équipées d'une transmission hydraulique. Elles disposaient de 1427 kW fournis par un moteur MTU 16V652TB10 à 16 cylindres; un moteur MAN D3650 HM3U à 12 cylindres produisait 386 kW pour le chauffage électrique des rames. Lorsque la locomotive était utilisée en service marchandise, la puissance produite par la génératrice auxiliaire était aussi utilisée pour la traction. Leur vitesse maximale, fixée à 120



PHOTO 109-47 Le 12 juin 1985, la 217 019 (Krupp 4954/1968, mise en service le 6 novembre 1968 au dépôt de Regensburg) portait toujours sa décoration d'origine. La voici en tête d'un train local sur la ligne Weiden - Neukirchen b. SR. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

km/h, fut par la suite portée à 140 km/h par l'installation de freins à disques.

Les locomotives de série furent attribuées aux dépôts de Regensburg et Hagen-Eckesey. En 1972, les quinze 217 furent regroupées à Regensburg et engagées principalement sur les lignes Regensburg - Hof et Nürnberg - Schwandorf - Furth im Wald.

En avril 1989, les deux premiers prototypes, affectés aux trains de mesures de-

puis 1974, furent reclassés dans la série 753. Remplacées depuis longtemps en tête des trains de voyageurs par les 218, la variante suivante de la V160, dont le moteur plus puissant rendait inutile l'installation du moteur auxiliaire, les 217 furent attribuées à DB-Cargo lors de la séparation des activités de la DB en 1998. Deux ans plus tard, elles déménagèrent vers le dépôt de Mühlendorf, où elles terminèrent leur carrière en tête des

PHOTO 109-48 Le 13 juin 1985, passage à Neukirchen b. SR. sur la ligne Nürnberg - Schwandorf, d'un lourd train de coke tracté par deux 217, dont la 217 014 en tête. Cette machine, construite par Krupp avec le numéro 4949/1968, a été mise en service le 12 septembre 1968 à Hagen-Eckesey. Elle a été radiée au dépôt de Mulhdorf le 26 novembre 2009 et cédée à DB-Museum. JL VANDERHAEGEN.



nombreux trains de marchandises générés par un important complexe chimique à Burghausen. L'arrivée à Mühldorf de nombreuses Class 77 de EuroCargoRail (voir EN LIGNES 102, page 34) a permis à DB Schenker de mettre fin à l'utilisation des quatre dernières locomotives de cette petite série en décembre 2011. Deux locomotives seront conservées : le prototype 217 001 par le SVG dans le nouveau musée "Eisenbahn-Erlebniswelt" à Horb, et la 217 014-0 par DB-Museum à Koblenz-Lützel.

Nouvelles commandes pour la DB

Le 3 avril 2012, la DB a passé deux commandes pour des automotrices destinées au trafic régional dans la zone Rhin-Ruhr. Ces commandes sont les premières d'un contrat-cadre signé l'an dernier avec les firmes Stadler, Alstom et CAF pour un total éventuel de 400 automotrices. Pour €140 millions, Alstom est chargé de la livraison de 28 rames triples du type Coradia Continental pour les lignes S5 (Dortmund - Hagen) et S8 (Hagen - Düsseldorf - Mönchengladbach) du S-Bahn Rhein-Ruhr.



Vue d'artiste des futures automotrices triples Coradia Continental. Alstom.



PHOTO 109-49 La 217 015 (Krupp 4950/1988, mise en service le 6 août 1968 à Hagen-Eckesey et garée le 27 août 2010) dans la livrée "Verkehrsröt", en tête d'un train d'immonables à Tussling (ligne Mühldorf - Salzburg), en Bavière. Ph. DE GIETER, 28 mars 2007.

Aptes à 160 km/h, elles offriront 343 places, dont 170 assises. Elles seront assemblées dans l'usine de Salzgitter. La seconde commande, d'une valeur de €75 millions, est attribuée à Stadler et concerne 14 automotrices du type Flirt pour la relation RB42 Münster - Essen - Mönchengladbach.



Vue d'artiste des futures automotrices Flirt. Stadler.

Ces commandes suivent de près l'annonce, le 30 mars, d'un contrat de €160 millions pour la fourniture par Bombardier de 16 automotrices quadruples à deux niveaux "Twindexx" destinées aux relations de Hamburg vers Kiel et Flensburg. Tous ces nouveaux trains devraient entrer en service en 2014.



Bombardier fournira 16 rames quadruples à deux niveaux du type "Twindexx".

TELEX....

ROYAUME-UNI

● Le gouvernement a donné son feu vert pour la construction d'une deuxième ligne à grande vitesse. Dénommée "High Speed 2" et longue de 225 km, elle reliera en 2026 London à Birmingham. Vers 2033, elle pourrait être prolongée jusqu'à Manchester et Leeds.

PAYS-BAS

● En décembre 2011, le Bentheimer Eisenbahn a acheté la locomotive électrique 1835 de DB Schenker Nederland (ex. 1835 et ex. 1635 des NS) pour la remorque des trains de conteneurs entre Coevorden et Kijfhoek.

● Plusieurs dizaines d'anciens autorails des NS ont trouvé un nouvel acquéreur :
- les DH 3202, 3208, 3210, 3214, 3216, 3218, 3220, 3223, 3224, 3227, 3228,

3229 et 3230 ont été vendus à Transferoviar en Roumanie et expédiés par bateau depuis Rotterdam le 30 décembre 2011;

- les DH1 3101, 3103, 3104, 3106 à 3109, 3111 à 3114 et 3116 à 3119 ont été vendus à la compagnie TBA en Argentine;
- les DE3 113, 116, 117, 191 et 195 et les DH1 3115 et DH2 3215 ont été vendus à Ferotrans, aussi en Roumanie, mais n'ont pas encore été expédiés.

FRANCE

● Le ministère des Transports a approuvé le tracé de la LGV Sud-Europe Atlantique qui reliera Toulouse à Bordeaux et à la frontière espagnole. Longue de 417 km, elle devrait être mise en service vers 2020.

LETTONIE

● Pasažieru Vilciens, la filiale voyageurs des Chemins de fer lettons LDZ, a commandé le 5 avril 34 automotrices et 7 autorails du type Civity à la firme espagnole

CAF. La valeur du contrat est de l'ordre de €400 millions.

Des rames similaires ont été commandées par la région de Friuli Venezia Giulia en Italie (Trieste) et les Chemins de fer du Monténégro.

Les 41 rames seront livrées entre la mi-2014 et la fin 2015; les 6 premières seront construites en Espagne, les 8 suivantes partiellement en Espagne et dans l'usine RVR de Riga, et le reste à Riga. L'usine RVR (Rīgas Vagonbūves Rūpnīca) a été fondée en 1895 et était le plus grand fournisseur d'automotrices et d'autorails de l'Union Soviétique.



Vue d'artiste des futures automotrices Civity pour les chemins de fer lettons.

PAYS-BAS

Nouvelles tenues pour les 1600

Depuis près de 30 ans, les locomotives de la série 1600 (et 1700-1800) portent leur livrée jaune d'origine, à quelques rares exceptions. Après avoir récemment repeint quelques locomotives Diesel de la série 6400/6500 (voir *EL 108* p. 44), *DB Schenker* a appliqué sa décoration rouge "Verkehrsrot" à la 1612, sortie d'atelier le 20 février, suivie de la 1615. On peut donc maintenant voir quatre variantes de décoration sur les ex. 1600 : la livrée jaune d'origine, la livrée HUSA (voir *EL 102* p. 41), la livrée *Locon* (voir *EL 106* p. 37) et, désormais, la robe rouge de *DB Schenker*.

DB Schenker a récupéré les 1600 lors de la fusion de *NS Cargo* avec *DB Cargo* en 2000. Huit locomotives sont encore actives : les 1602, 1604 et 1611 à 1616. Au moins quatre machines recevront prochainement la nouvelle décoration.

↗ Le 6 avril, passage à Dordrecht-Zuid du train 61080 Kijfhoek - Sittard, remorqué par la 1615. Jeroen DE VRIES.

→ Le 28 février, passage de la 1612 à Dordrecht en tête du même train. On remarquera la différence de la partie blanche. Jeroen DE VRIES.

↓ *Locon* a récupéré 4 locomotives de la série 1800 de *NS Reizigers*. Le 22 mars, la 9905 (ex. 1836 *NS*), repeinte dans la décoration orange de *Locon*, remorque le train de conteneurs 50581 Almelo - Maasvlakte, ici en passage à Moordrecht. Michel de ESCH.





Afin d'économiser du gasoil, le train de calcaire 49667 circulant entre Veendam et Hermalle-sous-Huy est tracté entre Onnen et Sittard par une 1600 de HUSA, la Class 66 restant contre le train. Le 23 mars, ce parcours passe à Heeze avec, en tête, la 1621 HUSA et la 653.05 du Ruhrthalbahn. Michel de ESCH.

Bientôt la fin des automotrices '64 des NS

C'est vraisemblablement cette année que les dernières automotrices du type '64 des NS seront retirées du service. Elles circulent momentanément encore entre Zwolle et Emmen, ainsi qu'au départ d'Eindhoven et de Maastricht.

Une d'entr'elles, la 919, a trouvé une nouvelle affectation. Depuis le début de l'année, Connexxion l'a rachetée aux NS et l'engage, en plus des automotrices Protos, sur la "Valleilijn" entre Amersfoort - Barneveld - Ede-Wageningen. La 919 remplace la 867 ex. NS qui était arrivée à limite de révision. Les parois de la 919 ont été peintes dans la couleur bleue de Connexxion. Elle restera en service jusqu'à l'arrivée d'une nouvelle automotrice du type Flirt de Stadler début 2013.

↓ Le 6 février, la 919 de Connexxion assure le train 31439 Amersfoort - Barneveld Centrum et quitte le point d'arrêt de Barneveld Noord. Michel de ESCH.



↑ Alors qu'une grande partie des automotrices du type '64 sont déjà réformées, la 471 avariée a malgré tout été réparée et a repris du service. La météo glaciale de cet hiver a provoqué un chaos sur le rail et beaucoup de matériel roulant était défectueux. La 471 n'a pas souffert du froid. Le 4 février, elle assure le train 5235 Tilburg Universiteit - Weert, ici en passage près de Boxtel. Michel de ESCH.





↑ CFF Cargo circule aux Pays-Bas à l'aide de TRAXX de Railpool. Le 24 mars, passage près de Haafthen sur la Betuweroute du train CFF Cargo 40200 (Busto Arsizio - Waalhaven Zuid) tracté par les 186 108 et 186 103. Michel de ESCH.

↓ La société autrichienne RTS (Rail Transport Service) est également active aux Pays-Bas pour le transfert de matériel d'infrastructure. Le 16 avril, passage à Ede de la G2000 n° 1458 de RTS remorquant un train d'engins Infra entre Emmerich et Maarn Goederen. M. de ESCH.



↓ Locon Benelux (voir EL 106 p.37) possède deux ex. 202/203 DB (ex. V100 DR). Le 24 mars 2012, la 220 (ex. 202 615-1 DB (LEW 13933/1973) arborant la livrée Locon, arrive à Moerdijk en tête d'un train d'ordures ménagères en provenance de Zeeuwse Sloehaven. M. de ESCH.





FRANCE : une Flirt des CFF en campagne d'essais

Depuis début 2012, une rame Stadler « Flirt » type RABe 522 des CFF effectue une campagne d'essais sur la ligne Paris – Strasbourg dans la perspective de l'engagement de la série sur des services transfrontaliers en Alsace entre Basel et Mulhouse. Sur la photo, passage de la marche 805853 Meaux – Epernay du 22 février 2012. Gilbert LAURENT.

Danemark

CFL Cargo Denmark CFL Cargo Sverige

Depuis mars 2011, CFL Cargo Denmark a pris en leasing la Class 66 T66K 714 (numéro de constructeur 20008212-2, construite en juillet 2000), auparavant utilisée par le TGOJ en Suède (voir *EN LIGNES* 102 page 35). Cette locomotive appartient à Beacon Rail Leasing Limited et est équipée pour la circulation sur les réseaux danois et suédois.

CFL Cargo Denmark utilise déjà une autre Class 66 depuis 2010 : la RL001 (20038545-3, appartenant à Ascendos et utilisée par Railion Nederland avec le matricule 266 453-0 de 2004 à 2009, y compris sur le réseau belge), mais cette locomotive n'étant pas pourvue des équipements de sécurité danois, elle ne peut être utilisée que comme locomotive de renfort derrière un des "gros nez" ex-DSB de CFL Cargo Denmark (MX1006, 1023 et 1029 et MY1146). Contrairement à la T66K 714, qui arbore la livrée bordeaux des CFL, la RL001 porte la livrée verte d'Ascendos.

D'autre part, les Chemins de fer luxembourgeois continuent leur expansion en

PHOTO 109-50 Le 5 avril 2012, la T66K 714 CFL Cargo attend son prochain service au dépôt CFL Cargo de Padborg. Philippe DE GIETER.

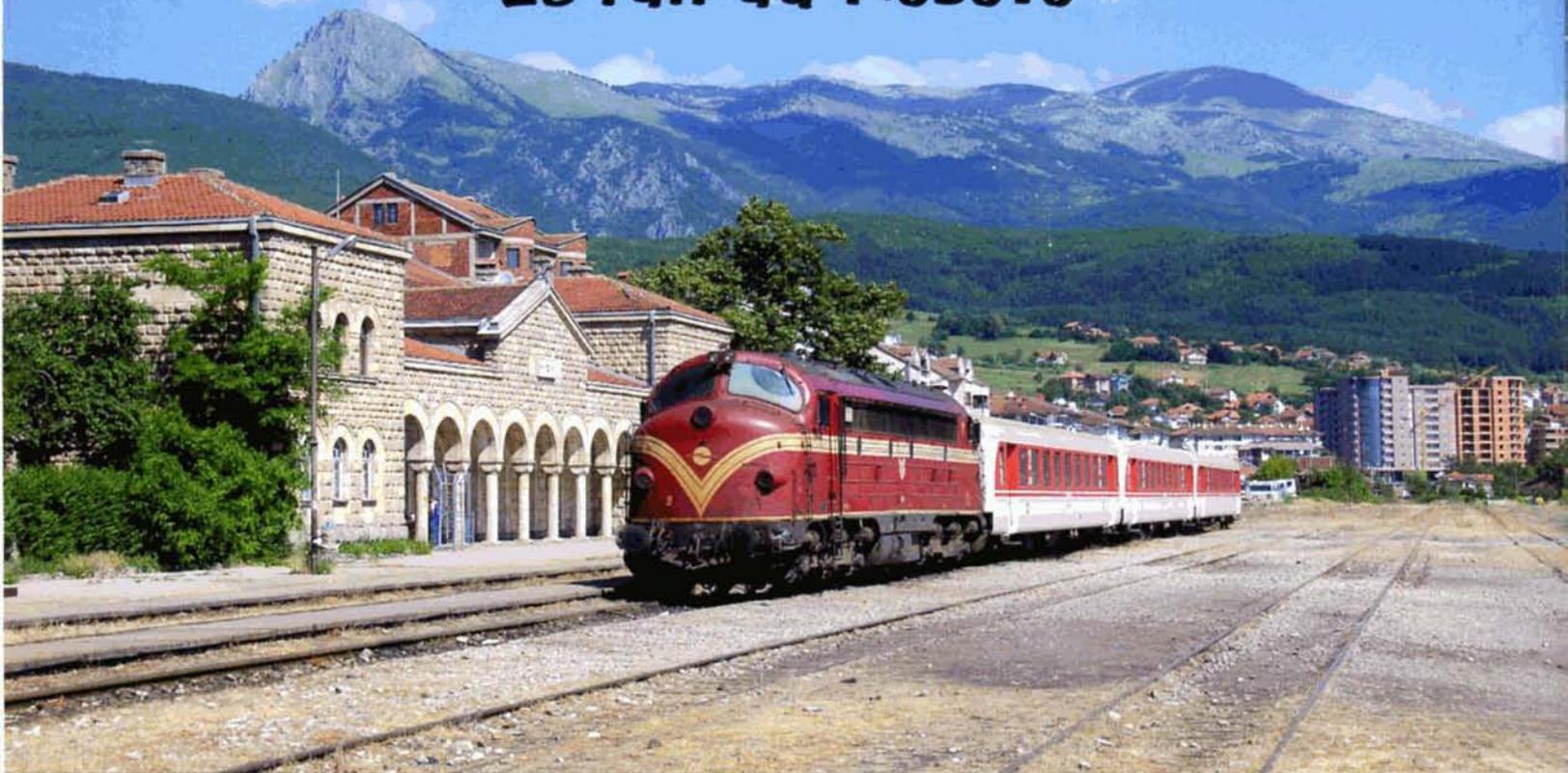
Scandinavie : CFL Cargo SA et Svensk Tågkraft AB se sont associés pour développer le transport ferroviaire entre les pays scandinaves et les autres pays européens, à travers une participation dans l'entreprise suédoise de fret ferroviaire MidCargo AB. CFL cargo a repris 51 % du capital de MidCargo AB, dont le siège est à Nässjö, et s'appelle désormais CFL Cargo Sverige AB. Ce partenariat vise essentiellement à intégrer les trafics régionaux de CFL Cargo Sverige AB dans le réseau international de CFL Cargo et d'en élargir le rayon d'action géographique. CFL Cargo est désormais capable d'offrir des services de transports transfrontaliers intégrés de la Suède vers le Danemark et vice versa.

Une des principales activités de CFL

Cargo Sverige est la remorque de trains de conteneurs sur les relations Göteborg - Karlstad, Boxholm - Oskarshamn, Åhus - Göteborgs Hamn et Vaggeryd - Göteborg. Le parc de traction de CFL Cargo Sverige est composé de locomotives électriques (la Ma 825 ex-SJ, datant de 1953, et des Rc) et de neuf "gros nez" ex-DSB (la MY1111, remotorisée avec un moteur Cummins, et les MX 1004, 1009, 1012, 1031, 1033, 1038, 1041 et 1042)! Les MX1009, 1038 et 1041 ont été acquises par Svensk Tågkraft en janvier 2012. Elles appartenaient auparavant à la société danoise Contec. Avec ce transfert de trois locomotives du Danemark vers la Suède, il y a désormais plus de "gros nez" ex-DSB en Suède (29) qu'au Danemark (27, dont 7 conservés comme patrimoine historique)...



Le rail au Kosovo



Le Kosovo est une république des Balkans d'une superficie de 10.887 km² et comptant 2 millions d'habitants. Ancienne province serbe, ce pays a été fortement touché par la tristement célèbre guerre qui s'y est déroulée dès 1999; il est indépendant depuis le 17 février 2008. Le réseau ferré est exploité par les *Hekurudhat e Kosovës* (HK). Il compte deux lignes principales entre Fushë Kosovë (près de la capitale Prishtinë) et Hani-i-Elezit (à la frontière macédonienne) d'une part, et Pejë (à l'ouest) d'autre part. La ligne reliant Fushë Kosovë à la frontière serbe n'est pas exploitée actuellement, à l'exception du tronçon entre la frontière et Zvečan (près de Mitrovicë) géré par les Chemins de fer serbes.

A Pejë le 26 juin 2011, la Nohab 007 (ex-Di3.641) vient de se mettre en tête du train TL4200 pour la capitale Prishtinë. Elle est une des quatre locomotives reçues en février 2001 par la Mission des Nations Unies au Kosovo (UNMIK) en provenance des Chemins de fer norvégiens. Jean-François HUART.

Chaque jour, on peut observer plusieurs navettes transportant du minerai de nickel entre la mine de Magure et l'usine de traitement de Drenas, distantes d'une vingtaine de kilomètres. Le 15 juin 2011, c'est la Kennedy 003 (ex-JZ 661.228) qui assure le train 57863 photographié entre Dritan et Drenas. Jean-François HUART.





Dans un superbe paysage vallonné, la Nohab 005 (ex-NSB Di 3.619) remorquant d'anciennes voitures Schlieren des Chemins de fer autrichiens, arrive dans la gare abandonnée de Dritan le 15 juin 2011. Elle assure le train IC 761 reliant Prishtinë à Pejë, importante ville située à nonante kilomètres à l'ouest de la capitale kosovare. Jean-François HUART.

En raison d'une avarie survenue à un des "gros nez" des Chemins de fer kosovars, c'est exceptionnellement la Kennedy 002 (ex-JZ 661.132), aperçue à l'arrivée en gare de Bablak, qui remorque le train TL 4103 entre Fushë Kosovë, le centre névralgique du réseau (à quelques kilomètres de la capitale), et la gare frontrière de Hani-i-Elezit. Les deux voitures, repeintes dans une belle livrée rouge et blanche, proviennent des Chemins de fer suédois (SJ). Jean-François HUART.





Chaque jour, un train aller-retour circule entre Prishtinë, la capitale kosovare, et Skopje, la capitale macédonienne. Le train IC 892, composé de la 661.408 des Chemins de fer macédoniens et d'une voiture ex-SJ, entre dans la gare frontière de Hani-i-Elezit le 25 juin 2011 en provenance de Skopje. Après les formalités douanières, les voyageurs quitteront la voiture suédoise et emprunteront, sur le même quai, la rame qui les emmènera vers Prishtinë. Jean-François HUART.

En 2010, les Chemins de fer kosovars ont pris possession de la locomotive 010 construite par Gredelj en Croatie sur la base du châssis et des bogies de la 661.203. Dotée d'un nouveau moteur Diesel et de deux cabines de conduite, elle arbore une nouvelle livrée rouge. Le 14 juin 2011, elle assure la traction du train 55983 entre le triage de Miradi près de Fushë Kosovë et Skopje (avec relais-traction à Hani-i-Elezit). Jean-François HUART.





Trois des quatre Nohab ex-NSB sont en service au Kosovo. Le 24 juin 2011, la Nohab 008 (ex-NSB Di3.643) en charge du train IC 761 Prishtinë-Pejë, approche de la gare de Dritan et traverse un des endroits-photos les plus visités par les amateurs ferroviaires. A remarquer les drapeaux du Kosovo et de l'Albanie sur le sommet de l'éperon rocheux ! Jean-François HUART.

Le 24 juin 2011, l'autorail 04 stationne en gare de Bablak, avec le train TLL 4105 (Fushë Kosovë – Hani-i-Elezit). Cet autorail appartient à la série Y1 (ex Y1-1313) et a été acheté d'occasion en 2007 aux Chemins de fer suédois. On peut aussi observer, au dépôt de Fushë Kosovë, des autorails italiens ex-Aln 668, mais ils sont actuellement hors service. Jean-François HUART.



Les ex. 961 et 969 SNCB en service sur le TFT en Italie



PHOTO 109-51 Les 969 et 961 quittent Bibbiena en direction de Stia en assurant le train 1180 Arezzo - Stia. Philippe DE GIETER.

Le 26 novembre 2011, le TFT (Transporto Ferroviario Toscano) a inauguré la rame formée par les anciennes automotrices postales SNCB 961 et 969 (ex. 080 et 091 respectivement), en présence de Roberto Vasai, Président de la Province de Toscane. Leur mise en service a entraîné une diminution d'activité pour les anciennes automotrices Budd SNCB en service sur ce réseau.

Curieusement, pour réduire les coûts, la 961 est devenue unidirectionnelle. Un pupitre de conduite moderne occupant toute la largeur de la caisse a été installé dans la voiture AB tandis que, sur la voiture BD, le poste de conduite a été supprimé et les fenêtres et les phares obturés. Une intercirculation, supprimée lors de la transformation en automotrice postale par la SNCB, a été rétablie.

La 969 a, quant à elle, conservé ses deux petits postes de conduite (déplacés du côté gauche pour satisfaire aux normes italiennes) et ses deux portes d'intercirculation. Par contre, un soufflet n'a été installé que sur la voiture AB, permettant l'accouplement avec le côté aveugle de la 961. La 969 pourrait donc circuler seule mais, en pratique, les deux ex. postales forment une composition

permanente à quatre caisses.

Les deux nouvelles automotrices circulent dans le roulement des Ale 056, les cinq automotrices Budd ex. SNCB (137, 142, 143, 144 et 149), en service sur le TFT (à l'époque LFI, *La Ferroviaria Italiana*) depuis septembre 1999 (voir *EN LIGNES 40*, page 43-45). Alors que le TFT semble prendre grand soin du matériel arborant les nouvelles livrées, l'aspect extérieur des cinq automotrices Budd est déplorable. La livrée verte et blanche qu'elles arboraient après leur transformation pour la circulation en Italie est depuis longtemps recouverte d'une épaisse couche de graffitis.

L'acquisition en décembre 2011 par le TFT des automotrices type '54 058, 061 et 083 du GTT (01, 02 et 07, ex-SATTI) pourrait signifier la mise à la retraite des Budd du TFT à relativement court terme. En mars 2012, les 01 et 02 étaient au dépôt de Arezzo-Pesciola. La 07 semble servir de réserve de pièces; sa voiture AB, déjà dépouillée de certains éléments, est garée à proximité de la gare de Bibbiena.

La 138, acquise par le LFI/TFT en 1998, mais jamais été mise en service et est garée à San Giuliano.

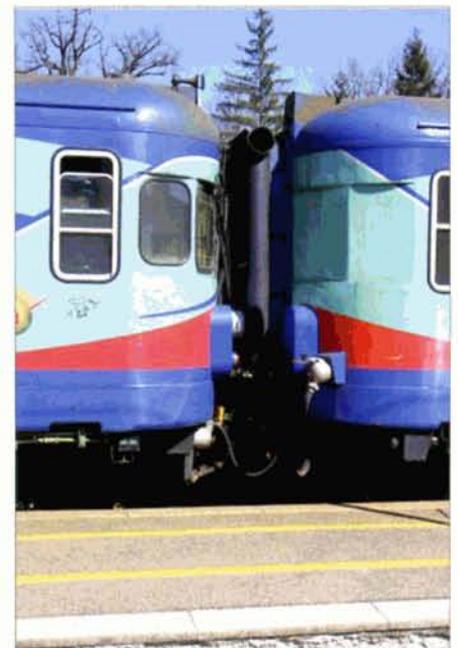


PHOTO 109-52 L'ex. 961 (à droite sur la photo) est devenue unidirectionnelle. Elle a en effet perdu un de ses postes de conduite. A gauche, on voit la 969. Sur cette dernière, les deux portes d'intercirculation ont été conservées, mais un seul soufflet a été installé du côté de la voiture AB. De ce fait, les deux automotrices circulent toujours accouplées ensemble. Porrena, 16 mars 2012. Philippe DE GIETER.



PHOTO 109-53 Le 16 mars 2012, les 961 et 969 entrent en gare de Porrena en assurant le train 1173 Stia - Arezzo. De ce côté de la 961, un poste de conduite spacieux occupe toute la largeur de la caisse. Philippe DE GIETER.

PHOTO 109-54 Le point d'arrêt sur demande de Baciano dessert un hameau d'une dizaine de maisons. Le 16 mars 2012, les 961 et 969 circulant comme train 167 Stia - Arezzo viennent de le traverser sans arrêt. Philippe DE GIETER.





← **PHOTO 109-55**

Malgré leur état déplorable, deux automotrices Budd sont encore nécessaires pour assurer le service. Le 16 mars 2012, les 149 et 144 quittent Bibbiena comme train 1180 Arezzo - Stia.

Philippe DE GIETER.



← **PHOTO 109-56**

Trois automotrices du GTT de Torino ont été acquises par le TFT en décembre 2011. La voiture BD de la 07 (ex-083 SNCB), dépouillée de ses pantographes et de certaines fenêtres, est garée sur un terrain proche de la gare de Bibbiena le 15 mars 2012.

Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 109-57**

Il reste peu de chose de la seyante livrée vert et blanc appliquée sur les Budd du LFI en 1999. Le 16 mars 2012, les 144 et 149 arrivent à Giorgi comme train 175 Stia - Arezzo. Philippe DE GIETER.





PHOTO 109-58 Le TFT ressemble parfois à un musée vivant, comme lorsque que le train 26 Sinalunga - Arezzo est assuré par les fourgons automoteurs EDz17 et EDz18, âgés de plus de 80 ans, encadrant une rame de voitures Corbellini ex-FS. Vicinaggio, le 17 mars 2012. Philippe DE GIETER.

Les automotrices belges ne sont engagées que sur la ligne Arezzo - Stia et assurent 8 allers-retours quotidiens (départs de Arezzo à 6h10, 9h06, 12h12, 13h10, 15h37, 16h25, 18h25 et 19h15 ; et de Stia à 6h23, 7h33, 11h00, 13h30, 14h21, 16h48, 17h40 et 19h39).

Les deux ex. postales et un couplage de deux *Budd* suffisent pour assurer l'ensemble de ces services. La plupart des autres trains sont assurés par les quatre automotrices *Elfo* (Alstom, 2005) du TFT, similaires aux ALn 501 *Minueto* des FS. Ces rames triples offrent 122 places assises (dont 24 en première classe) et

peuvent circuler à 160 km/h.

Aux heures d'affluence, le TFT engage encore deux compositions anciennes : sur la ligne de Stia, les trains 1157 (Stia 6h37) et 6176 (Arezzo 13h43) sont assurés par les automotrices E624.009 et E624.012 encadrant trois remorques type eBz. Les E624 ont été construites par *Breda*, CGE et OMN entre 1932 et 1935 pour les FS. Vers le sud, une rame de quatre voitures *Corbellini*, également originaires des FS, encadrée par les fourgons automoteurs EDz17 et EDz18, effectue les parcours 6008 (Sinalunga 6h58), 6023 (Arezzo 13h43), 26 (Sina-

lunga 14h41) et 27 (Arezzo 15h40). Ces fourgons automoteurs ont été reconstruits par *Fervet* et TIBB en 1979 et 1980, sur les châssis des EDz1 et 2, livrés en 1930 par la SACFEM.

Outre le matériel utilisé en service voyageurs régulier, le TFT possède un stock important de matériel, utilisé en service marchandises ou conservé comme matériel historique, tels les vapeurs 640 091, 640 095, 740 329 et 740 462, les locomotives électriques E626 006, 223 et 311 et Diesel D341 1041 et 1063.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 109-59

Sur la ligne vers Stia, ce sont les automotrices E624 009 et E624 012, construites dans les années '30 pour les FS, et des remorques type eBz qui assurent les services pour lesquels les automotrices n'offrent pas assez de capacité. Le 16 mars 2012, à Bibbiena, la E624 009 est en tête du train 6176 Arezzo - Stia. Philippe DE GIETER.



LA SECONDE VIE DE QUELQUES VOITURES DE LA SNCB



PHOTO 109-60 Le 11 octobre 2008, passage à Moordrecht d'un train spécial Gouda - Rotterdam, remorqué par la Pacific allemande 01.1075 (B MAG 11331/1940) du Stoom Stichting Nederland et composé de 5 voitures K ex. SNCB. Philippe DE GIETER.

Après leur réforme, plusieurs dizaines de voitures de la SNCB ont retrouvé une seconde vie, non seulement en Belgique mais également dans des pays limitrophes :

- **France** : voiture M2 42.387 chez *Eurotunnel* (voir EL 89 p. 23) et sur le chemin de fer touristique "Train à Vapeur du Trieux" (Paimpol-Pontrieux). (voir EL 44 p. 35), et voitures K, L, M2 et I5 dans des restaurants de la chaîne *Crocodile*;
- **Italie** : voitures M2 et M3 sur le FNM (Ferrovie Nord Milano)(voir EL 94 p. 19);
- **Bulgarie** : voitures-lits MU (voir EL 96 p. 28);
- **Angleterre** : voitures K et M1 sur le réseau historique du Nene Valley Railway (voir EL 93 p. 30-31);
- **Pays-Bas** : voitures L, K, GCI et fourgons RIC sur plusieurs réseaux touristiques, et voitures AB30 chez EETC;
- **Luxembourg** : voitures L et I2 AR vendues à la *Compagnie Internationale des Evénements sur Rail (CIER)* et voitures GCI au Fond-de-Gras;
- **Maroc** : voitures K1, K2, M1 et I3;

- **Serbie** : voitures I4 (voir EL 47 p. 36);
- **Cuba** : voitures TEE (voir EL 73 p. 20);
- **Mauritanie** : voitures-couchettes type I3 (voir EL 44 p. 26);
- **Iran** : deux voitures-couchettes I5.

Nous avons sélectionné une série de documents montrant des voitures ainsi reconverties, dont nous n'avons pas encore publié de photos dans nos *EN LIGNES*. D'autres voitures dont nous ne disposons pas de photos existent encore. Si vous possédez des photos, n'hésitez pas à nous les envoyer.



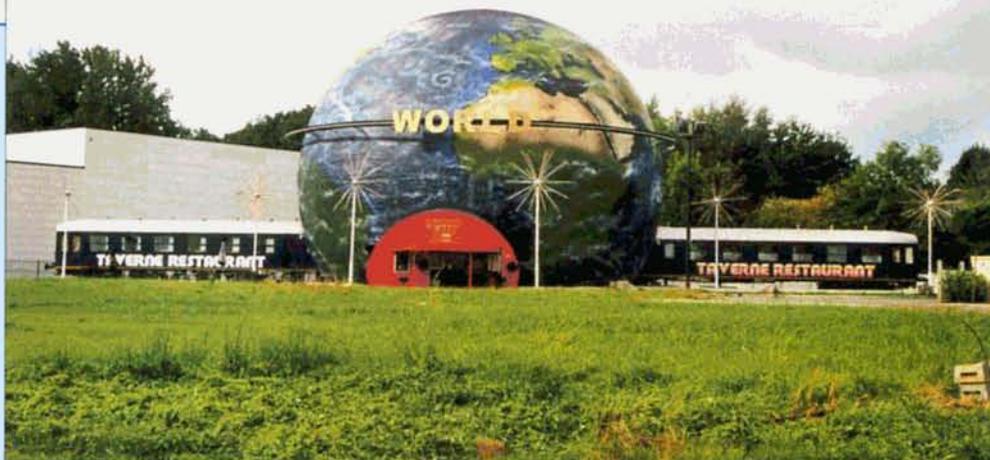
Belgique

Kortrijk

Ces dernières années, la chaîne de restaurants *Colmar* a acquis de nombreuses voitures K et même une L, une M2 et une I5. Entièrement restaurées et placées en bordure des restaurants, elles sont accessibles aux clients. On en trouve en Belgique et en France où la chaîne porte le nom *Crocodile*.

Le restaurant *Colmar* de la Doorniksesteenweg à Kortrijk possède la voiture K1 21.009 (A). Elle arriva sur place par camion le 21 septembre 1992.

Roger CRIKELAIRE, 21 août 2008.



Belgique

Gosselies

A Gosselies, la taverne-restaurant "The World" ("Le Monde") aligne deux voitures K (les ARD 28.906 et 28.907), qui semblent pénétrer dans un énorme globe terrestre.

*Gosselies, 19 août 2008.
Roger CRİKELAIRE.*



Belgique

Drogenbos

Depuis le 22 octobre 1997, la voiture K1 28.112 (AD) se trouve au restaurant *Colmar* de Drogenbos. En 2008, elle a été repeinte dans une nouvelle décoration alliant l'orange et le bleu nuit.

*Drogenbos, septembre 2008.
Roger CRİKELAIRE.*



Belgique

Gilly

La voiture L 32.035 qui se trouvait à Gilly, à côté d'un des premiers avion Airbus (voir *EN LIGNES* 61 page 31), a été transformée en salon de glace à Gilly, en bordure de la N90 le long de la rue Devillez.

Gilly, 28 juin 2011. Maarten SCHOUBBEN.



Belgique

Oostmalle

La voiture M2 42458 a été placée en monument devant l'entreprise *Kemba* de Oostmalle dont le directeur, monsieur Bevers, est un fanatique de Märklin. Elle sera rejointe cette année par la Ty2-7173 acquise par le PFT au Royaume-Uni simultanément avec la chaudière de rechange pour la 26.101.

On se rappellera que cette M2 avait été placée sur l'esplanade du *Pier*, la jetée de Blanckenberge, en juin 2000 pour servir comme voiture-exposition. Cette exposition, dénommée *Train City*, permettait aux visiteurs de trouver des informations sur le futur complexe du *Pier* (voir *EL* 43 page 43).

*Oostmalle, 19 juillet 2011.
Pierre HERBIET.*



Belgique

Ronquières

En 1988, la troupe de scouts de Ronquières avait acquis la voiture M1B n°42.130 afin d'y aménager son local. Elle fut poussée d'Ecaussinnes-Carières jusqu'à Ronquières le 14 avril 1988 et placée à proximité de la gare sur la ligne 106 qui était à ce moment hors service. Depuis quelques années, cette voiture est laissée à l'abandon.

PHOTO 109-61

Ronquières, 17 juillet 2011.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Belgique

Steenhuffel

Depuis mai 1996, la voiture K1 AD n° 28.118 est placée sur un coupon de voie devant la gare de Steenhuffel, gare située sur le tronçon Londerzeel - Opwijk de la défunte ligne 61 et rebaptisée "Leireken". La voiture appartient à l'asbl "vzw Leireken" qui la propose à la location pour diverses manifestations (fête, réunion, etc.). Elle possède 45 places assises, une petite cuisine, l'airco et une installation audio.



PHOTO 109-62 ↑

PHOTO 109-63 →

Steenhuffel (Leireken), 2 juillet 2011.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Belgique

Sivry-Rance

L'ancienne gare de Sivry-Rance (sur la défunte ligne 109 Lobbes - Chimay) abrite le Centre de dépaysement et de plein air (également appelé Centre d'Etude de la Nature). On y donne des cours de géographie, d'astronomie, de climatologie, etc., à des groupes scolaires. Depuis 1981, quatre voitures du type L (32.094, 32.046, 32.061 et 32.080) sont installées sur une portion de voie et servent de classe et de laboratoire pour la météorologie. A l'époque, elles furent acheminées par la route au départ de Charleroi.

*Sivry-Rance, 8 septembre 2008.
Roger CRIKELAIRE.*

Belgique

Rebecq

En 2010, la voiture M2 41.009 a été acquise par l'ASBL "Les Vedettes". Elle a été transformée en restaurant et installée devant la gare de Rebecq.

PHOTO 109-64
*Rebecq, 28 avril 2010.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Belgique

Emblem

L'ancien terrain militaire de la base britannique "Het Ven" à Emblem (près de Lier) est aujourd'hui reconverti en terrain d'entraînement pour les corps de pompiers de la province d'Antwerpen (Autonom Provinciebedrijf Campus Vesta). Sur les voies de l'ancien quai de chargement se trouvent deux voitures M2 utilisées pour les exercices. Il s'agit des voitures B n° 42.241 et 42.429.

PHOTO 109-92
*Emblem, 8 juin 2009.
Wim DE RIDDER.*



Luxembourg

CIER

La *Compagnie Internationale des Evénements sur Rail (CIER)* au Luxembourg, dont les activités devraient débuter cette année, possède diverses voitures ex-CIWL, la *Wegmann 489* ex-CFL et les voitures ex-SNCB I2AR 11902 et K1AD 28110. Ces deux dernières ont subi une révision en Tchéquie, respectivement à Krnov et à Ceske Velenice. La CIER a également racheté à l'association néerlandaise *Stichting Stadskanaal Rail (STAR)* les voitures type L AB141 (ex-33018 SNCB) et B142 (ex-32164 SNCB). Elles ont été acheminées par camion vers Esch-sur-Alzette le 14 juillet 2011. STAR, exploitant la ligne Veendam – Musselkanaal près de Groningen à des fins touristiques, possède encore les voitures L B143 (ex-32070 SNCB) et BD144 (ex-39013 SNCB).



La voiture-buffet 11.902 avant reconditionnement pour le CIER. Elle avait initialement été acquise par l'association allemande "Intrasuff - Speisewagen Betriebsgesellschaft mbH".



Luxembourg

Fond-de-Gras

Le "Train 1900" au Fond-de-Gras possède trois voitures GCI : les 91.900 (A), 94.539 (B) et 96.544 (B), et quatre voitures L : les 31.110, 32.074, 32.127 et 39.026. Elles circulent sur la ligne Rodange - Fond-de-Gras - Pétange.

Le 1er mai 1995, un train remorqué par la Bt n° 8 s'apprête à quitter Fond-de-Gras. La rame est composée, dans l'ordre, des GCI 91.900 + 96.544 + 94.539. La locomotive-tender n° 8 fut construite par HANOMAG en 1900 (2609/1900). Elle était utilisée par l'ARBED à l'aciérie de Diferdange.

Charles OCSINBERG.

Pologne : voitures K1 et I1

Plusieurs I1, K1 et M1 se retrouvèrent en Pologne après la Seconde Guerre. Nous en avons déjà publié des photos dans *EN LIGNES* 19 p. 50 et 71 page 24. En voici deux autres qui existent toujours à l'état d'épave.



En haut : une ancienne voiture K1 type C11 à Kraków-Paszów.

A gauche, au même endroit, une ancienne voiture internationale I1 d'un type non identifiable. Photos : Stefan VAN LOSSOW.

France Vincennes

Le restaurant "Crocodile" au Pont de Bezons" à Vincennes (avenue Aubert) près de Paris, aligne deux voitures K1. La première est l'ARD 28.911, la seconde est une AD dont nous ignorons le numéro. Vincent CUNY, 2000.



France Metz-Augny

Au total, la chaîne *Crocodile* (dénommée *Colmar* en Belgique) dispose d'un parc de 23 voitures en France, majoritairement des K1, mais également une I5, une L et une M2.

Deux voitures K1 sont visibles au restaurant de Metz-Augny. Il pourrait s'agir des K1-A n° 21.005 et 21.038.

Metz-Augny, 8 mai 2009.
Randy PIJPER.



France Noyelles-Godault

C'est en 1995 que *Crocodile* a établi son premier restaurant en France, à Noyelles-Godault, près de Lille. Deux voitures K1 y sont installées de part en part du restaurant. *Noyelles-Godault, 3 mars 2010.* David HAYDOCK.



France

La Vapeur du Trieux

En 2011, la 141TD740 ex-SNCF assurait la remorque du train touristique "La Vapeur du Trieux", exploité par Veolia et circulant de mai à septembre sur la ligne CFTA Paimpol-Pontrieux, en Bretagne, en plus des X73500 SNCF du service TER régulier. La 141TD740, classée Monument Historique, fut construite en 1932 par la *Société Française de Construction Mécanique* de Denain, dans le Nord. Elle effectua toute sa carrière en tête des trains de banlieue de la région parisienne jusqu'à la fin de la traction vapeur en 1967. Elle a été acquise en 1982 par le CFTLP (*Chemin de Fer Touristique Limousin - Périgord*).

La rame du train touristique est composée de quatre voitures à essieux du type B7t ("boîte à tonnerre") d'origine allemande, arrivées en France au titre de dommage de guerre après la guerre de 1939-1945, et de deux voitures M2 ex-SNCB, qui avaient été vendues à *Lovers Rail* (qui faisait partie du groupe *Connex*, renommé entretemps *Veolia*) aux Pays-Bas en 1996.

PHOTO 109-65 La 141TD740, en tête d'un train Paimpol - Pontrieux, longe l'estuaire du Trieux à Lancerf. Ph. DE GIETER, 8 juin 2011.



Italie

Castiglione

La ligne de Valmorea appartient au *Ferrovie Nord Milano* (FNM) et relie Mendriso en Suisse à Castelanza près de Milano; elle a été fermée à tout trafic en 1977 et fut par la suite rouverte comme ligne touristique internationale entre Mendrisio (CH) et Malnate (I), exploitée par l'association *Amici della Ferrovia Valmorea*. Dans le but d'atteindre un jour Castiglione Olona, l'association a

placé deux voitures du type M2 sur un coupon de voie dans la gare de Castiglione. Elles servent pour promouvoir le projet ainsi que comme local de réunion de l'association. Il s'agit des voitures FNM EB900-36 (ex. M2-B n° 42.442 SNCB, UIC 50 88 20-48 742-1) et EB900-38 (ex. M2-B n° 42.350 SNCB, UIC 50 88 20-48 650-6).

On se rappellera que le FNM avait acquis d'occasion l'ensemble des voitures M3 de seconde classe de la SNCB - soit 19 unités - suivi d'un lot de 24 voitures M2 en 1997 (voir *EN LIGNES* 32 p. 9-11 et *EN LIGNES* 41 p. 21).

Les voitures EB900-36 et 900-38 à Castiglione Olona le 14 août 2011.
Alessandro ALBE.



Pays-Bas

MBS

Le *Museum Buurt Spoorweg* (MBS) exploite la ligne Haaksbergen - Boekelo (7 km). L'association possède 5 voitures GCI, dont un fourgon et une voiture K AD, laquelle a été repeinte dans une livrée du genre CIWLT.

A noter que le MBS possède également un wagon provenant de l'ancienne *Compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen*.

➤ PHOTO 109-70

Deux voitures GCI portent les numéros MBS C48 (ex. SNCB 96819 / 23049) et C46 (ex. SNCB 95703). Haaksbergen, 24 mai 2010. Philippe DE GIETER.



→ PHOTO 109-71

Au milieu de la rame de ce train touristique se trouvent les voitures GCI C48 et C46. La petite Ct remorquant le convoi, est numérotée NS 7853, bien qu'elle n'ait jamais figuré dans le parc des NS. Cette locomotive (SLM 2079/1910) a été livrée en 1911 à Alusuisse à Chippis en Suisse, où elle a été utilisée jusqu'en 1982. Deux locomotives similaires - les 7851 et 7852 - ont été en service aux NS après la seconde guerre pour les manœuvres à Rotterdam et Feyenoord. Philippe DE GIETER.



→ PHOTO 109-72

La voiture K1 AD 29 MBS (ex. SNCB 42239) dans sa livrée CIWLT. Haaksbergen, 24 mai 2010. Philippe DE GIETER.



Pays-Bas

ZLSM

Le Zuid-Limburg Stoom Maatschappij (ZLSM) exploite deux lignes : Valkenburg - Simpelveld - Kerkrade Centrum (23 km) (*Miljoenenlijn*) et Simpelveld - Vetschau (DE) (6 km). Dans son parc de matériel roulant, on trouve pas moins de 13 voitures originaires de la SNCB, dont 7 du type K1-A (n° 21.010, 21.016, 21.020, 21.028, 21.031, 21.035, 21.040), une K1-AD (n° 28.106), une K1-BD (n° 29.127), trois K3-B (22.418, 22.438, 22.476), et un fourgon (77.015). Certaines ont été repeintes dans une livrée rouge et crème (21.010, 21.016, 21.031, 21.035, 21.040 et 29.127).

↖ PHOTO 109-66

Le 25 septembre 2005, un train spécial tracté par la 6508 de Railion Nederland (aujourd'hui DB Schenker Nederland) quitte Simpelveld. Philippe DE GIETER.

← PHOTO 109-67

Le 12 juin 2011, la E2 n° 1040 (Nohab 939/1910) acquise en Suède, remorque un train composé de 7 voitures, dont 5 ex-SNCB. Armand BEERLANDT.

↓ La E1090 (Nohab 966/1911), une autre locomotive acquise en Suède, en tête de trois voitures K repeintes en rouge et beige. Schijn op Geul, 29 avril 1995. Roger CRIKELAIRE.



Pays-Bas

SSN

Le *Stoom Stichting Nederland* (SSN) possédait 6 voitures K et le fourgon RIC 17.815. En 2011, les K1 n° 21.019 et 29.126 ainsi que le fourgon 17.815 (ce dernier a été démolie en janvier, voir page 28) ont été vendus au PFT, tandis que B-Holding a acquis la voiture K1 21.003. Il reste donc les 21.025, 21.027 et 21.036.

PHOTO 109-68 Le 11 octobre 2008, passage à Moordrecht (ligne Gouda - Rotterdam) d'un spécial du SSN composé de la 65018 (ex. DB, Krauss Maffei 17897/1956) et de 5 voitures K. Cette locomotive circulera sur la ligne du Bocq les 11 et 12 août. Un week-end à ne pas manquer ! Philippe DE GIETER.



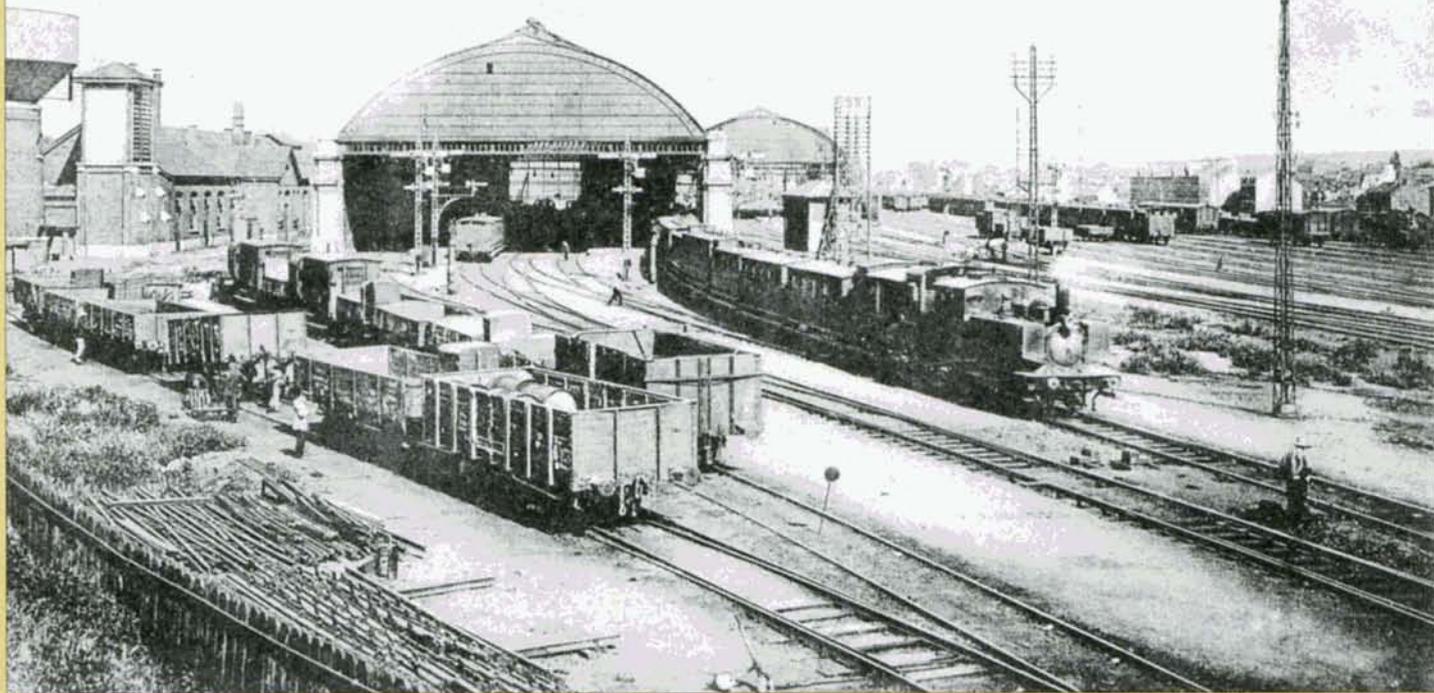
Royaume-Uni : Nene Valley Railway

Le *Nene Valley Railway* possède depuis 1990 quatre voitures SNCB : les K1-A n° 21.013 et 21.033, K1-AB n° 23.009 et la M1-B10 n° 42.170 (voir *EL* 93 p. 30-31). Toutes ont été repeintes dans une livrée "Pullman" Wagons-Lits en vue de servir de support pour le film de Martin Scorsese intitulé "Hugo Cabret". Ce film était à l'affiche durant l'hiver et est maintenant disponible en DVD. La voiture 23.009 était bien identifiable dans le film car celle-ci a été modernisée dans les années 1970 et a reçu des fenêtres *Windey*. ↓ **PHOTO 109-69** Un train composé de la M1 42.170 et des K 21.033 et 21.013. Wansford, 27 juin 2009. Pierre HERBIET.



CHARLEROI-SUD

Hier



Il est bien difficile de se rendre compte que ces deux vues montrent le même site. Il s'agit pourtant de la gare de Charleroi-Sud, dont 100 ans séparent les deux documents. Le rail atteint Charleroi en 1843, lors de l'ouverture de la ligne Luttre - Namur. En 1848, Charleroi est relié à Walcourt, en 1849 à Mons et en 1855 à Leuven. La construction de la gare de Charleroi-Sud fut achevée en 1874, vraisemblablement à l'occasion de l'inauguration de la ligne 124 Bruxelles - Luttre - (Charleroi). La grande marquise centrale qui recouvrait les voies 1 à 4 (les voies 5 à 7 et suivantes n'existaient pas encore) ainsi que celle recouvrant les voies latérales en cul-de-sac, furent achevées à la fin du 19^e siècle. Ces marquises furent démolies en 1958 à la suite d'un examen qui révéla un état d'usure avancé. Le démontage de la grande marquise centrale fut opéré de février à juillet 1958. Au total, ce seront 400 t de ferrailles, 22 t de zinc, 1400 m² de vitrages et 140 m³ de voliges et bois qui seront mis à terre. Le document du haut date du début des années 1900. On y voit une locomotive du type 51 de l'Etat Belge manoeuvrant un train dans la gare latérale. Aujourd'hui, le site a bien changé. La gare latérale a disparu et le ring autoroutier de Charleroi survole la gare.

Aujourd'hui



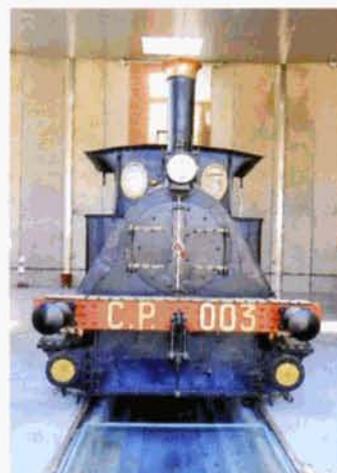
Nées en Belgique

PORTUGAL : Bt n° 003 et 004 des CP

A la fin du 19e siècle, *Cockerill* livra à la *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugeses* (Chemins de fer royaux portugais) 2 petites locomotives-tenders à deux essieux et à écartement large de 1,676 m. Elles furent numérotées 003 et 004 et portaient les numéros de construction 1601 et 1602 de 1890.

Deux autres locomotives identiques avaient été livrées par *Hartmann* en 1881 (001 et 002). Les deux machines belges restèrent en service au moins jusqu'en 1972.

Les 003, 004 sont préservées au musée national des chemins de fer de Lisboa Entrocamento.



←↑ La Bt 003 (*Cockerill* 1601 / 1890) au musée d'Entrocamento en 2011.

Viktor SCHIFFER, collection Roger CRİKELAIRE.

↓ La 003 en action au dépôt de Contumil en octobre 1969.

M. SQUIRE, collection RATRUST.





La seconde locomotive livrée par Cockerill, la 004 (n° 1602 / 1890), photographiée au dépôt de Contumil en octobre 1969. M. SQUIRE, collection RATRUST.

BRESIL

voiture Godarville

Les Ateliers de Godarville ont livré plusieurs voitures à voie métrique à la société brésilienne EFNB (Estrada de Ferro Noroeste do Brasil).

Une voiture existe toujours et circule sur la ligne touristique VFCJ (Viaçaco Férrea Campinas - Jaguariuna) reliant Anhumas à Jaguariuna (24 km) dans l'état de Sao Paul. Cette ancienne ligne de la compagnie FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A.) est exploitée par l'asbl ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviaria). Elle y reçut le n° 30.

La superbe voiture Godarville photographiée en gare de Anhumas près de Campinas, le 28 janvier 2007. René BALCAEN.



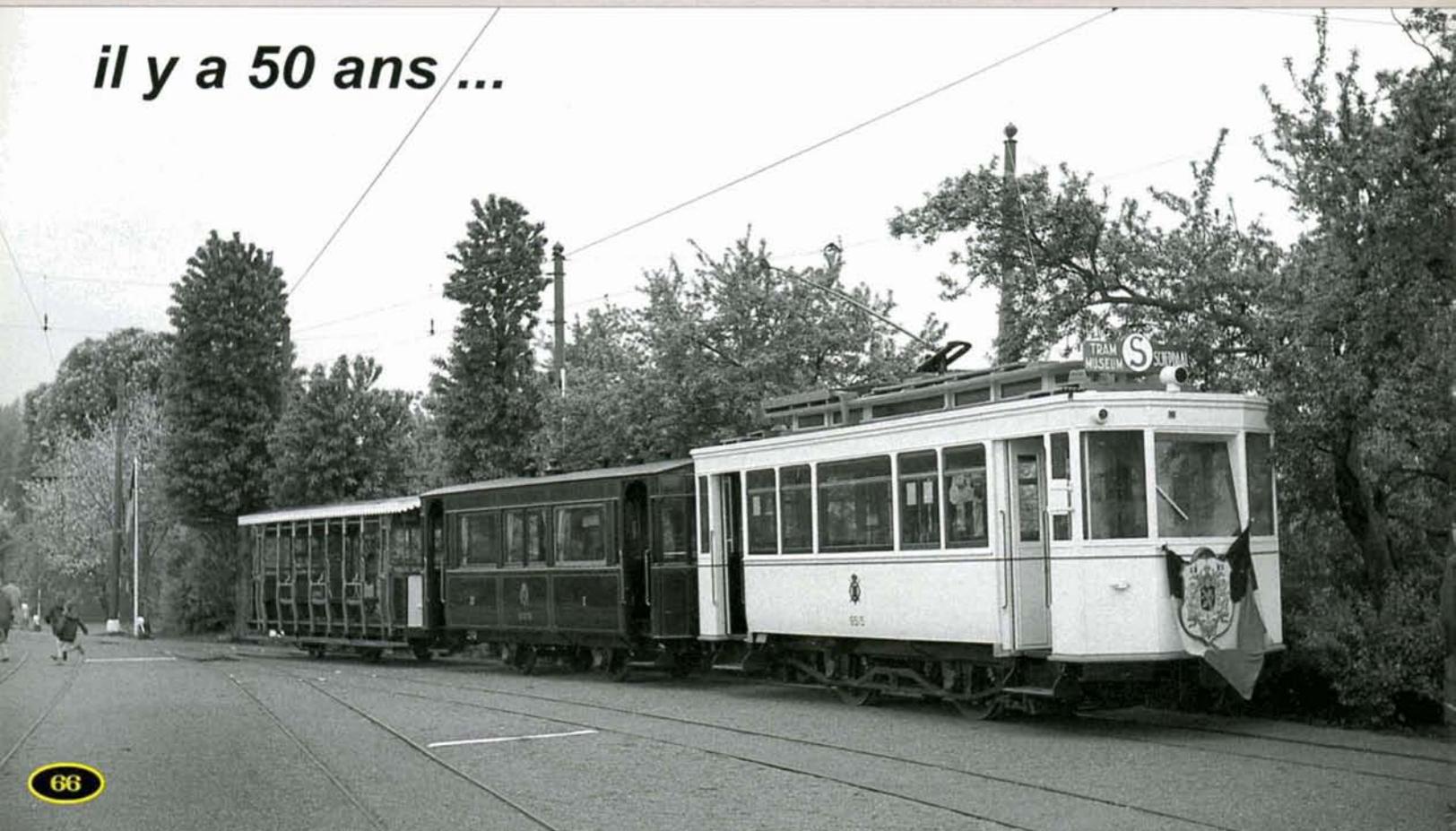
il y a 50 ans ...



PHOTO BD-10904 La ligne 164 Bastogne - Benonchamps - Wiltz fut mise en service en trois étapes : Bastogne - Benonchamps le 18 juillet 1887 par l'Etat Belge; Benonchamps - frontière luxembourgeoise le 22 septembre 1887 par l'Etat Belge; et frontière luxembourgeoise - Wiltz le 1er juillet 1888 par la compagnie Prince Henri. La SNCB supprima le trafic voyageurs le 8 octobre 1951 entre Bastogne et Benonchamps. Les CFL poursuivirent l'exploitation voyageurs jusqu'à Benonchamps jusqu'au 24 septembre 1967. Il y a 50 ans, le 19 juin 1962, l'autorail Z151 des CFL attendait le départ à Benonchamps. Cet autorail, construit par Uerdingen en 1951, fut radié le 17 juillet 1970 et est conservé au musée du Fond-de-Gras. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-10905 Le musée du tram de Schepdaal fut inauguré le 26 mai 1962. Trams spéciaux, fanfares, personnalités, discours, drapeaux, bières belges et une pluie battante étaient de la partie pour fêter l'évènement. Le musée appartenait à la SNCV et était géré par l'AMUTRA. Après le détricotage de la SNCV, le musée fut laissé un certain temps à l'abandon et le matériel dispersé principalement en Flandre; un beau gâchis... Ce document montre la première rame inaugurale qui était composée de la motrice 9515, de la voiture A.11751 (Familleux 1919) et de la baladeuse n° 33. La motrice 9515 fait partie de la série 9511 à 9522 construite par les Ateliers du Roelx en 1918 et utilisée sur les lignes du Hainaut, d'Antwerpen, de Bruxelles, de Leuven et du Littoral belge. Elle se trouvait restaurée dans son état de modernisation d'avant la Seconde Guerre, dans le groupe de Leuven. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 50 ans ...



il y a 25 ans...



PHOTO 109-73 Le 25 mai 1987, la 6010 transfère un train d'électrification via la défunte section Enghien - Braine-le-Comte de la ligne 123. La 6010 était pourtant à ce moment déjà radiée depuis près d'un an (mise hors exploitation le 1er août 1986), mais avait été reprise par le service ES de Mons durant quelques mois. La rame est composée d'anciens fourgons à marchandises du type 4012B1 (n° 16.001 à 16.499, datant de 1948-1949) et d'un wagon pourvu d'une nacelle. Passage à Rognon. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

PHOTO 109-74 En 1986, l'autorail 4906 a été sauvegardé par trois personnes (Olivier GEERINCK, Francis DANDOIS et Pierre HERBIET). Cet engin a été entièrement restauré dans sa version des années 1950 à l'atelier d'Haine-Saint-Pierre. Le 22 mai 1987, il quitta le Centre pour rejoindre Mariembourg où il circula quelques années. Durant le parcours, il effectua, au départ de Berzée, un petit détour jusqu'à Thy-le-Château, sur l'ancienne ligne 111 (Thuillies - Berzée - Thy-le-Château - Laneffe). Aujourd'hui, cet autorail fait partie de la collection du PFT. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

il y a 25 ans...



