

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 106 - DÉCEMBRE 2011 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGRÉATION : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : 9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

La fin de l'année approche à grands pas. En témoignage ce numéro 106, qui clôt l'année 2011, riche en événements de tous genres. De nombreuses activités ont été proposées : des voyages, des animations au Musée du rail, un très beau programme au Chemin de fer du Bocq, des affrètements pour diverses manifestations culturelles et autres, des publications. Notre collection s'est encore enrichie de plusieurs véhicules, parmi lesquels la 1608. Le PFT pense ainsi avoir comblé tous les "fans" du rail, qu'ils soient amateurs ou simplement intéressés. En 2012, nous essaierons d'être aussi actifs dans tous les domaines. Et de grands défis s'annoncent déjà... Nous ne manquerons pas de vous tenir informés, que ce soit par la revue ou par les "news" envoyées tous les mois aux abonnés Internet. Vous trouverez aussi dans ce numéro l'invitation à renouveler votre abonnement ; ne tardez pas à le faire, il y a tous les ans 20% de rappels à envoyer en février...

Le comité du PFT vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année et une excellente année 2012.

Bonne lecture !



NOUVEAUTÉS

LOCO2012

VOIR ENCART CENTRAL



VOTRE ABONNEMENT 2012 VOIR ENCART CENTRAL

Petites annonces

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

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

Rectifications

EN LIGNES 104 page 51, première colonne, il y a : *Il fallut attendre la mise en service de la Jonction Nord-Midi le 4 octobre 1953*; il faut : *4 octobre 1952*.

EN LIGNES 105 page 27 : dans la fiche de radiation de la 1608, à la rubrique "Numérotation" il y a : 1606 : 01-01-1971, il faut bien sûr 1608. A la rubrique "Mise hors exploitation" il y a 23-06-2009, il faut **26-03-2010**.

PFT-agenda

- **Samedi 3 décembre** : grande bourse d'échange au Musée du rail de Saint-Ghislain - voir encart central. Réduction de 10% sur tous vos achats à la boutique PFT sur présentation de la carte de membre
- **Samedi 11 et dimanche 12 février 2012** : « Valentignat 2012 ». Voir programme en pages centrales..

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Beeld Bank Brugge, Didier BOURASSEAU, Johny BRAUNS, Henri CHAUVEHEID, Lucien CLAEYS, Roger CRICKELAIRE, Freddy DELARBRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Stefan DENAYRE, Jeroen de VRIES, GENENCOR, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Franck HOEBANCKX, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Alain JANMART, Jean-Louis LAHAYE, Geert MAES, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Michele SACCO, Hagen SCHILDER, Ron SMITH, Christian SCHMITZ, Maarten SCHOUBEN, Guy SMETZ, Ron SMITH, Stadarchief BRUGGE, Michel THIRY, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

EN LIGNES

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

Adresse

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

En octobre, notre collection s'est enrichie d'une pièce de choix : la 1608. La voici à la sortie du tunnel de Goffontaine, le 5 août 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 106 - DÉCEMBRE 2011

sommaire



6 La 1608 du PFT



18 La 080 reprend du service



30 Crossrail



54 La numérotation du 1er octobre 1931



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 la 1608 du PFT

10 Actualité belge

10 statistiques - locomotives

14 départ des 1803 et 1806

16 le dernier voyage de la 2632

18 la 080 reprend du service

21 radiations

22 actualités diverses

23 retour de l'AGC BiBi

28 Sociétés privées

28 divers

30 Crossrail

32 Touristique

34 Actualité étrangère

34 Allemagne

35 Espagne

36 Royaume Uni

37 Pays-Bas - France

38 Tchèque

39 Italie - telex

40 Tchèque

41 Slovaquie

42 Le rail en Albanie

46 Le transport de levure

53 Hier - aujourd'hui

54 La renumérotation du parc le 1er octobre 1931

64 Il y a ...

66 Nées en Belgique

COUVERTURE ARRIÈRE

Le 1er octobre, passage à Hoeselt du train Crossrail 41503 Antwerpen-Berendrecht - Regensburg Ost, tracté par les nouvelles DE6314 et DE6311. Maarten SCHOUBBEN.

PHOTO 106-01 Un beau parallèle réalisé à Gent-Zeehaven, le 10 août. Simon DERIDDER.

PHOTO 106-02 Le 13 septembre, passage à Ville-Pommeroeul des automotrices Desiro 08501 + 08503 + 08502 + 08504 effectuant des essais entre Tournai et St-Ghislain. Christian AUQUIERE.



Voyages

Vendredi 9, samedi 10 et dimanche 11 septembre

Week-end plutôt chargé que le deuxième de septembre ! Outre les Portes Ouvertes au Musée du Rail dans le cadre des Journées du Patrimoine et des circulations dominicales sur le Chemin de fer du Bocq, le PFT avait été sollicité par les administrations communales de Renaix et Oudenaarde pour effectuer des navettes en train vapeur entre les deux localités dans le cadre des 150 ans de rail sur la ligne 86.

La P8 a donc assuré l'ensemble des parcours. Hormis un voyage supprimé suite à la défaillance le samedi de la locomotive causée par un problème au déboureur, les trois journées se sont déroulées à merveille.

Le Jocardis Express

Mais auparavant, le vendredi sur le coup de 13h56, le train vapeur, qui devait être acheminé de Schaerbeek à Renaix, a chargé les voyageurs à Bruxelles-Midi pour une petite balade jusqu'Enghien en l'honneur de la maison Jocardis, bien connue des amateurs de trains miniatures, qui inaugurerait son nouveau magasin à l'étage même de la gare. Juste retour de balle puisque Jocardis n'avait pas hésité à promouvoir le PFT à ses dé-



Le 23 septembre, beau jeu de lumière lors de la nuit tombante sur le train spécial organisé pour le 50e anniversaire de notre vice-président. Le train passe à Weerde lors du parcours Schaerbeek - Mechelen et retour. Lucien CLAEYS.

but... Pour l'occasion, la 202.020 a été exposée tout le week-end en gare d'Enghien; elle a été rapatriée le dimanche soir par le train vapeur rentrant de Renaix.

Vendredi 23 septembre

Quelle belle journée que ce vendredi 23 septembre, toute en vapeur ! La matinée a commencé par un "tour de Bruxelles" pour le compte de l'entreprise Valens, chargée de la construction de l'infrastructure de la nouvelle ligne 25N et de ses antennes.

Parti à vide de Halle puis à charge de Beersel, sur la ligne 26, le convoi a par-

couru successivement la ligne 26, la formation de Schaerbeek par le Groupe C, la ligne de ceinture 28, la jonction Nord-Midi avec, en pousse la 6077, à nouveau la formation de Schaerbeek par le Groupe G cette fois, et enfin retour à Beersel par la ligne 26.

La rame devant être virée, elle a été dirigée vers Clabecq, où la 64.169 a évolué pour se mettre en tête jusque Quenast. A Tubize, 200 enfants de l'Ecole Saint-Joseph, toute proche de la gare, ont été embarqués pour un aller-retour jusque Quenast, avec visite de la locomotive à Quenast ! C'est donc un défilé de bambins qui a grimpé sur la loco pendant une



PHOTO 106-XX

Les navettes entre Oudenaarde et Renaix organisées les 10 et 11 septembre 2011 dans le cadre des 150 ans de la liaison ont connu un franc succès. Au total, quatre allers-retours étaient prévus chacun des deux jours. Le 11 septembre, la P8 vient de déboucher du tunnel de Louise-Marie et se dirige vers Renaix.

PFT / Nicolas GOUSSET.

demi-heure...

Après avoir déposé les enfants à Tubize, le train s'en est allé jusqu'à Schaerbeek où il a été approvisionné. A 19h45, dernier parcours de la journée par un voyage circulaire vers Muizen et Mechele pour une bonne raison : notre vice-président fêtait ce jour-là ses cinquante ans et le train vapeur a été une occasion unique de le remercier - et tous les bénévoles par la même occasion - de l'important travail qu'il accomplit pour le PFT.

MUSÉE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

Hormis les travaux de peinture extérieure menés par notre salarié à mi-temps, seules quelques tâches mineures ont été entamées. C'est que la réhabilitation de l'atelier de traction prend pas mal de temps et de moyens. Toutes les portes, fenêtres et ouvertures de cet atelier ont été obturées; il reste encore à sécuriser l'endroit avant de pouvoir en utiliser l'espace.

Pendant ce temps, les travaux de restauration de la 5149 se poursuivent.

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



MATÉRIEL

Transferts de matériel

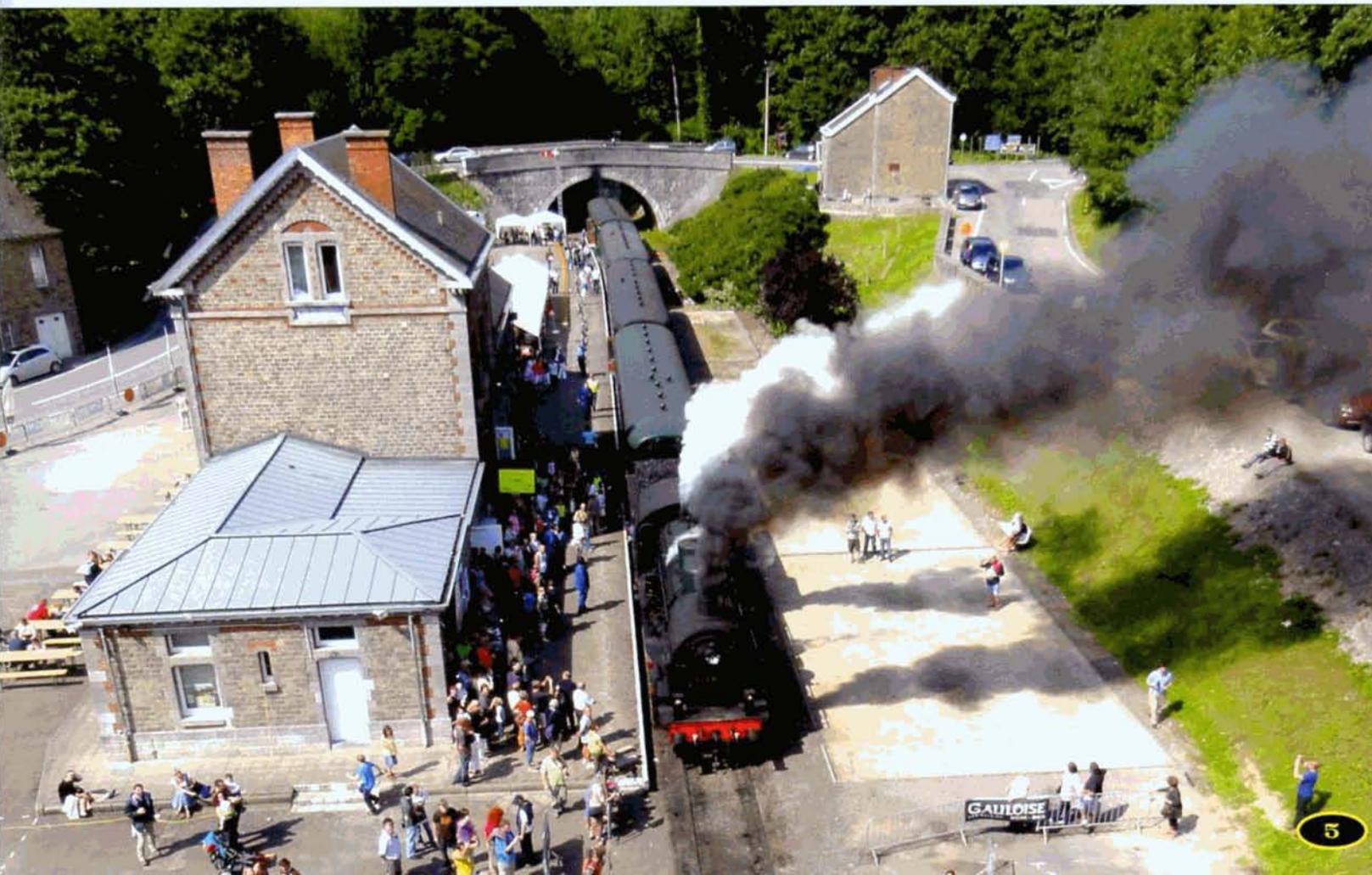
La fin de saison est mise à profit pour réaliser divers acheminements. Le samedi 22 octobre, la 5941, la 6077 et la 202.020 servant de poids-frein ont acheminés les 1602, préservée par la SNCB-Holding, et 1608 d'Oostende à Schaerbeek, où elles seront garées à l'intérieur pour les protéger de la corrosion. Le lendemain, ce sont les deux *Mitropa* et la 8049 qui ont été évacuées de Raeren, vers Schaerbeek également. La 80 devrait rapidement rejoindre l'Italie tandis que les secondes seront affectées à la ligne du Bocq, pour l'accueil des voyageurs en gare de Spontin.

↑ PHOTO 106-04

Les 24 et 25 septembre, l'atelier de traction d'Antwerpen-Noord a ouvert ses portes au public. Le PFT a participé à cet événement en présentant la 270.005 et la 5941, deux anciennes pensionnaires d'Antwerpen. Hans JOOSEN a immortalisé la 270.005 aux côtés de la 1816, un parallèle qu'on ne verra sans doute pas souvent....

↓ Une photo prise lors de notre grand Gala de locomotives à vapeur et Diesel sur le Bocq, à Spontin le 15 août 2011. Cette vue a été réalisée à l'aide d'un engin volant téléguidé.

Jean-Louis LAHAYE.



LA 1608 AU PFT



PHOTO-THEME 106 Arrivée à Düren de la 1608 en tête de l'IC 420 Köln - Oostende, le 17 janvier 2001. La 1608 perdra sa livrée bleue quelques semaines plus tard pour revêtir la décoration spéciale dorée. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Saint-Nicolas nous a gâté une fois de plus. Il avait en effet un cadeau de taille dans son grand panier : la 1608. Non pas le modèle réduit, mais bien la vraie ! La locomotive n'a en fait pas été acquise par le PFT même, mais bien par un des ses adm(n)istrateurs qui en donne la jouissance au PFT.

Grâce à cette nouvelle acquisition, le PFT peut aligner la collection complète des polycourants de la première génération : 1504, 1608, 1805 et 2551.

Le choix de cette locomotive plutôt qu'une autre (la 1605 avait initialement été choisie) s'explique par le meilleur état de conservation de sa caisse, alors que toutes les autres machines présentent de graves dégradations à la carrosserie causées par l'air iodé lors du garage en extérieur à la côte.

La vie de notre nouvelle locomotive débute le 15 juillet 1966 par sa livraison à la SNCB au dépôt de Bruxelles-Midi. Elle portait à ce moment le numéro 160.024; elle fut directement engagée sur les trains internationaux jusqu'à Köln. Le service électrique entre Bruxelles et Köln avait officiellement été inauguré le 18 mai de la même année.

Lors de la renumérotation du parc appli-

quée le 1er janvier 1971, elle devint la 1608.

Le 27 décembre 1978, elle ressortit de l'Atelier Central de Mechelen repeinte dans la nouvelle décoration jaune RAL 1021. Elle fut ainsi la troisième 16 à revêtir cette livrée. Elle ne conservera pas longtemps cette robe, puisqu'elle fut déjà

repeinte dans la nouvelle livrée bleue en septembre 1982.

Le 27 mai 1990, la 1608 avec toutes ses soeurs, déménagea de l'atelier de Bruxelles-Midi vers celui d'Oostende.

Dans le cadre d'une opération philanthropique en faveur de la *Fondation*



En juillet 1969, la 160.024 arrive à Welkenraedt, en tête de l'express 276 Oostende - Köln. Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT.



PHOTO-THEME 106 Le 27 février 1979, la 1608 évolue à Bruxelles-Midi, habillée depuis le 27 décembre 1978 de sa nouvelle robe jaune.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Scientifique de l'Hôpital Universitaire des Enfants Reine Fabiola, baptisée "Belgian Kid's Foundation", la 1608 a été choisie par la SNCB et la firme de trains miniatures Märklin pour servir de support publicitaire. Pour cela, elle fut repeinte le 28 avril 2001 dans une décoration dorée, avec un large bandeau jaune sous les pare-brise débordant légèrement sur les parois de la cabine. L'opération ne fut mise sur pied que 17 mois plus tard, et c'est donc le 24 septembre 2002 qu'elle fut présentée à la

presse en gare de Bruxelles-Midi. Elle portait alors le logo de "Kid's Foundation", ainsi qu'un dessin créé par un enfant soigné à l'hôpital. Märklin reproduisit la 1608 en miniature et reversa la somme de €10 par modèle vendu à la "Kid's Foundation". Le but de cette opération était de recueillir des fonds pour constituer un capital qui permettrait de distribuer un certain nombre de bourses à de jeunes médecins sélectionnés en fonction des travaux de recherche qu'ils proposaient.

PHOTO-THEME 106 En mai 1979, arrivée à Bruxelles-Midi du TEE 20 "Saphir" en provenance de Nürnberg. Photo Julien CASIER, collection PFT.



CARTE D'IDENTITE

Nom : 1608 (ex. 160.024)
 Date de naissance : 15-07-1966
 Lieu de naissance : Nivelles
 Parents : BN, ACEC
 Domiciles : 15-07-1966 Brux.-Midi
 27-05-1990 Oostende
 Décorations : bleue : 25-07-1966
 jaune : 27-12-1978
 bleue-jaune : 09-1982
 dorée (Märklin) : 28-04-2001
 Mise à la retraite : 23-06-2009
 Sauvegarde : PFT, septembre 2011



Bruxelles-Midi, 25 juillet 2006.
Jean-Yves LAMBIET.



Après le retrait des 16 du service international entre Oostende et Köln le 14 décembre 2002, la 1608 fut d'abord garée, en compagnie des 6 autres machines (la 1607 ayant été radiée accidentellement le 1er mars 1994). Toutes reprirent rapidement du service à partir du 24 février 2003, avec la remorque, à tour de rôle, de deux relations P au départ de Welkenraedt et d'Oostende, vers Bruxelles-Midi.

De septembre à décembre 2003, les 16 se virent attribuer la remorque de l'EN 324/325 "Donauwalzer" Wien - Bruxelles, entre Bruxelles-Midi et Aachen Hbf.

Du 30 mars 2004 au 12 décembre 2005, elles remorquèrent l'EN 347/348/349 "Jan Kiepura" (Moskwa - Bruxelles) entre Aachen Hbf et Bruxelles-Midi, et retour.

La remorque des trains P continua jusqu'au début de 2009. Sporadiquement, une 16 se vit confier une mission spéciale, comme la remorque du train de mesure "B-Telecom" sur les lignes électrifiées en 25 kV (ligne 42 vers Gouvy, et "Athus-Meuse"), ou encore des trains spéciaux jusqu'à Aachen Hbf et Tourcoing.

PHOTO-THEME 106 La 1608 en tête de l'EC 34 "Memling" Dortmund - Oostende, photographiée peu avant la gare de Düren.
Michel HANSSSENS.



PHOTO-THEME 106 La 1608 en tête de l'express 323 Oostende - Köln arrivera bientôt à Bruxelles-Midi. Anderlecht, 18 avril 1984. Pierre HERBIET.

Lorsque les 1601, 1604 et 1606 furent garées le 15 avril 2009, il ne subsistait plus que les 1602 et 1608 (la 1603 ayant été radiée le 22 mars 2005). Elles jouèrent les prolongations jusqu'au 24 avril. Ce jour là, la 1608 remorqua pour la dernière fois le train P8402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt, et fut ainsi la dernière 16 à abaisser ses pantographes. Le 29 avril, elle fut transférée comme véhicule de Welkenraedt à l'atelier d'Oostende, dans l'attente d'un jour

meilleur, qui arriva donc au mois de septembre dernier.

Le PFT a pris livraison de la 1608 le 22 octobre 2011 à Oostende. Simultanément, la 1602, sauvegardée par la SNCB-Holding, fut incorporée dans le convoi et le tout fut emmené à Schaerbeek. La 1608 sera présentée pour la première fois au public lors de la grande bourse d'échange du 3 décembre au Musée du Rail de Saint-Ghislain.





← PHOTO-THEME 106

Le 21 avril 1996, passage de la 1608 à Trooz, en tête de l'EC 245 Oostende - Köln Hbf.

Serge MARTIN.



PHOTO-THEME 106 →

Le 20 octobre 2002, arrivée à Köln Hbf de l'IC 427 en provenance d'Oostende. La nouvelle décoration était en fait similaire à celle de la livrée "Märklin" de la 1601, avec le remplacement de la couleur grise de fond, par la couleur dorée.

Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 106 ↓

Mission spéciale pour la 1608 le 30 mars 2006, quand elle fut appelée à remorquer le train de mesure "B-Telecom" au départ de Schaerbeek vers Gouvy par la ligne 42. Passage à Sauheid, entre Tilff et Angleur, le long de l'Ourthe, lors de son retour vers Schaerbeek.

Michel HANSENS.



Locomotives

séries 12 et 13

● Le 12 décembre 2011, SNCB-Logistics devrait rendre la série 12 à la SNCB. Leurs services seraient repris par les 13. Au moment de boucler ce numéro, nous ignorons quelle sera la nouvelle utilisation des 12, mais il semblerait qu'elles soient mises hors service et proposées à la vente; une société tchèque serait intéressée.

● Dès le 11 décembre, les 13 reprendront aux 26 la remorque des trains de brames et de coils entre Genk-Goederen et Châtelet.

série 13

● Le roulement voyageur B3 (auparavant A8) des 13 diminue parallèlement à la montée en puissance des nouvelles 18. Au 12 décembre, elles ne conservent plus que 10 jours de roulement au lieu de 18 :

du lundi au vendredi :

- B301 à 304 : tous les IC-O FBM ↔ FVS, ainsi que leur prolongement de et vers FVY (IC 467 / 477), et les

P7002 / 8008 FSD ↔ FSR

- B305 : 2128 LUX - FBM

2116 FBM - LUX

- B306 : 2127 LL - FBM

2108 FBM - LUX

2135 LUX - FBM

2117 FBM - LUX

- B307 : 2129 LUX - FBM

2115 FBM - LUX

- B308 : tous les IR-s FN ↔ NDKMP

- B309 : réserve à FNZG

- B310 : réserve à FKR

samedi et dimanche :

- B305 à 306 : IC-J 2110, 2118, 2120, 2121, 2129, 2137, 2139 et 2139 FBM ↔ LUX

- B308 : tous les IR-s FN ↔ NDKMP

Abréviations : FBM : Bruxelles-Midi, FNZG : Antwerpen-Schijnpoort, FSD : Oostende, FSR : Schaerbeek, FVS : Visé, FVY : Gouvy, LL : Arlon, LUX : Luxembourg, NDKMP : Noorderkempen

série 18

● Chaque semaine, deux nouvelles 18 sont mises en service. Au rythme de l'écolage des conducteurs, elles étendent peu à peu leur rayon d'action. Ainsi, après leur entrée sur des IC-A Oostende ↔ Eupen et des IR-I Binche ↔ Louvain-la-Neuve-Université (depuis le 29 août),

MISES EN SERVICE

1804 : 30-09-11 NK

1811 : 16-09-11 NK

1814 : 09-09-11 NK

1815 : 09-09-11 NK

1816 : 16-09-11 NK

1817 : 23-09-11 NK

1819 : 23-09-11 NK

1820 : 30-09-11 NK

1821 : 30-09-11 NK

1823 : 07-10-11 NK

1824 : 07-10-11 NK

SORTIES DE RÉVISION

311 : 08-11 MOD

393 : 08-10 RI

399 : 08-10 RI

649 : 09-11 RI

706 : 08-11 RI

735 : 08-11 RI

739 : 10-10 RI

768 : 09-11 RI

VENTE

1602 : B-Holding

1608 : PFT

DÉMOLITIONS

8444 : 10-11 Angleur

8447 : 10-11 Angleur

8448 : 10-11 Angleur

ABRÉVIATIONS

MOD : modernisée

NK : Kinkempois

RI : révision intermédiaire

PHOTO 106-05 Depuis le 10 octobre 2011, une locomotive de la série 18 a fait son apparition sur la relation IC-F Quiévrain - Liège-Guillemins. Elle assure les trains IC 1706 Quiévrain 06.04 - Liège 08.51, 1732 Liège 10.08 - Quiévrain 12.50, 1713 Quiévrain 13.03 - Liège 15.51 et 1738 Liège 16.08 - Quiévrain 18.50. Le 21 octobre, arrivée en gare de Saint-Ghislain de la 1823 assurant le train 1732 Liège-Guillemins - Quiévrain. On remarquera la superbe gare de Saint-Ghislain, dont le bâtiment a été entièrement restauré. Ch. AUQUIERE.





Depuis le 12 septembre 2011, une 18 a fait son apparition sur la relation IC-K Genk ↔ Gent-Sint-Pieters. Un second service est apparu peu après. Le 30 septembre, l'IC-K 2238 vers Gent-St.-Pieters était assuré par la 1814, ici en passage à Boksbergheide près de Genk. Jeroen de VRIES.

elles ont fait leur apparition sur les IC-K Gent-St-Pieters ↔ Genk (depuis le 12 septembre), les IC-F Quiévrain ↔ Liège-Guillemins (depuis le 10 octobre) et les trains P7400/8400 Welkenraedt ↔ Bruxelles-Midi (10 octobre).

Au moment où ce numéro sera sous presse, les 18 devraient apparaître à partir du 14 novembre sur des IC-I Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal et le 21 novembre sur des IC-N Charleroi-Sud - Essen. Au 7 octobre, 19 machines étaient livrées. Avec le nouvel horaire du 12 décembre 2011, le roulement B8 des 18 devrait compter 21 journées, dont voici l'aperçu :

- **B801** : P7400 GWK - FBM
P8400 FBM - GWK
- **B802** : P7009 FSD - FSR
P8003 FSR - FSD
- **B803 à B 809** : tous les IC-A FSD ↔ REP
- **B810 à 815** : IR- I LBH - LLN 3905,
3906, 3907, 3913, 3914, 3916
IR-I LLN - LBH 3929,
3930, 3931, 3937, 3938, 3940
- **B816 à B821** : IC-K FGSP - FKG
2205, 2206, 2207, 2208, 2209,
2211, 2212, 2213, 2214, 2216,
2217, 2218, 2220
IC-K FKG - FGSP 2226,
2227, 2228, 2229, 2230, 2231,
2232, 2233, 2235, 2236, 2237,
2238, 2239, 2241, 2242

Abréviations : FBM : Bruxelles-Midi, FGSP : Gent-St-P., FKG : Genk, FSD : Oostende, FSR : Schaerbeek, GWK : Welkenraedt, LBH : Binche, LLN : Louvain-la-Neuve-Université, REP : Eupen

● Par ailleurs, l'homologation des 18 pour la circulation en France a été refusée. Comme souvent avec les matériels équipés uniquement de freins à disque, les tests de shuntage des circuits UM 71 qui se sont déroulés en Bretagne n'ont pas été satisfaisants. Il va donc falloir ajouter, sur chaque roue, un bloc de frein destiné à nettoyer la surface de roule-

ment de la roue en vue d'assurer un meilleur contact électrique. Etant donné qu'il y a déjà plus de 80 machines construites, aucune ne devrait être équipée de blocs de frein durant leur construction. Siemens voudrait faire cette modification en Belgique. Vu que l'atelier de Kinkempois n'a pas suffisamment de place, ce travail pourrait se faire dans celui de Schaerbeek. La SNCB ne prévoit actuellement pas d'utilisation des 18 en France, mais leur homologation était prévue dans le cahier des charges.

série 20

- La SNCB projette de réformer les 20

vers 2015, et de les remplacer en trafic marchandises progressivement par la série 13.

- Le roulement voyageurs B0 des 20 sera renommé A0 le 11 décembre 2011. Il passera de 5 à 4 journées, à la suite de la suppression de l'INT 295/296 "Jean Monnet" Bruxelles-Midi ↔ Basel. Voici le nouveau roulement voyageurs :

Du lundi au vendredi :

- A001 : 97 FBM - LUX (à vide LL)
- A002 : RE7095 FSR 06.10 - FDR 06.58
7095 FDR - FSR (à vide FFO)
97 FBM - LUX
90 LUX - FBM
- A003 : 7612 LUX - FBM
8600 FBM - LUX
96 LUX - FBM
- A004 : 7600 LJ - FBM
8602 FBM - LJ

Le samedi et le dimanche

- A001 : 96 FBM - LUX
96 LUX - FBM
- A002 : 97 FBM - LUX
90 LUX - FBM
- A003 : en période touristique :
2131 LUX - FBM
2112 FBM - LUX
2139 LUX - FBM
2120 FBM - LUX
- A004 : réserve

Abréviations : FBM : Bruxelles-Midi, FDR : Dendermonde, FSR : Schaerbeek, LJ :



La 1875 a été acheminée en France en vue de réaliser des essais pour obtenir son homologation. Le 27 septembre 2011, elle était incorporée dans le train 56815 Le Bourget - Rennes, remorqué par la 26082. Le train vient de quitter le triage du Bourget à Bobigny, et va rejoindre la grande ceinture de Paris pour se diriger vers Rennes par le sud de la région Parisienne. Didier BOURASSEAU.

série 23

● Le 11 décembre 2011, les 23 conserveront un roulement voyageurs comprenant 9 journées, contre encore 21 auparavant. Les 11 journées perdues sont reprises dans le roulement des 27, exception faite des P7515 Mouscron - Leuven et 8514 Leuven - Mouscron qui sont assurés par une 21. En outre, ce graphique est rebaptisé A3 au lieu de B3. Voici le roulement du lundi au vendredi (il n'y a pas de services le samedi et le dimanche) :

- A301 : 7996 FDK - FGSP
- A302 : 7097 FDR - FLV
RE8386 FLV 15.21 - FM 15.49
8386 FM - FLV
8397 FLV - FDR
- A303 : 7995 FDK - FGSP
7075 FGSP - FDD
RE8995 FDD 15.51 - FGSP 16.13
8995 FGSP - FDK
- A304 : 7215 FRST - FCV
8281 LB - FRST
- A305 : RE7021 FSR 14.46 - FBM 15.20
7021 FLS - FSR
8066 FBM - FGSP
8996 FGSP - FDK
- A306 : 7300 FHS - FBM
8312 FBM - FHS
RE7215 FHS 18.32 - FRST 18.54
- A307 : 7283 FRST - FCV
8215 FCV - FRST
- A308 : 7282 FRST - LB
8282 LB - FRST
- A309 : 7094 FDR - FBM
8092 FBM - FDR



PHOTO 106-06 La 6314 a été démolie chez Keyser à Courcelles à la fin du mois d'août. Franck HOEBANCKX, 22 août 2011.

Abbreviations : FBM : Bruxelles-Midi, FCV : Berchem, FDK : Adinkerke, FDD : Denderleeuw, FDR : Dendermonde, FGSP : Gent-St-P., FHS : Hasselt, FLV : Leuven, FM : Mechelen, FRST : Aarschot, FSR : Schaerbeek, LB : Antwerpen-Luchtbal.

● Le roulement E3 pour les allèges sur les plans inclinés de Liège ne compte plus qu'une seule journée au lieu de trois. La locomotive n'assure plus qu'un service de planton de 05.30 à 22.45.

série 26

● Les 26 sont les grandes victimes de la mise en service des 18. Elles perdront en effet le 11 décembre aussi bien leur roulement voyageurs que marchandises.

Les trains de brames et de coils circulant entre Genk-Goederen et Châtelet devraient à cette date être repris dans le roulement marchandises des 13.

série 27

● Les 27 subissent elles aussi de plein fouet l'arrivée de la série 18; elles sont progressivement retirées des rames réversibles M6 et réaffectées sur les trains P auparavant confiés aux 23.

série 84

● Les 8444, 8447 et 8448 d'*Infrabel*, garées hors service depuis plusieurs années à Angleur, ont été démolies sur place en octobre 2011.

A la suite de travaux sur le réseau hollandais, le train de dolomies 48640 Hermalle-sous-Huy - Veendam a été détourné le 1er octobre 2011 via Visé, Tongeren, Antwerpen et Roosendaal. Sa traction jusqu'à Roosendaal fut assurée par les 7774 + 7771, tandis que les deux locomotives de DB Schenker, les 6515 + 6509, étaient remorquées comme véhicules. Passage du train à Nerem, peu avant la gare de Tongeren. A noter que la traction des trains 48640 / 49967 devrait être assurée dès le 11 décembre 2011 par des locomotives de la société HUSA (ex. ACTS - voir EN LIGNES 102 page 41 et 103 page 37); les 6400/6500 de DB Schenker n'assureront plus qu'un aller-retour entre Kinkempois et Sittart de nuit, et le dimanche uniquement les trains 48644 Kinkempois 089.53 - Sittart 10.56 et 49663 Sittart 12.32 - Kinkempois 13.31. Maarten SCHOUBBEN.



PHOTO 106-07 →

Les samedi 1er et dimanche 2 octobre 2011, les CFL ont fermé la ligne 5 (Sterpenich Frontière - Luxembourg Ville) pour permettre la réalisation simultanée de plusieurs gros travaux d'infrastructure. Il s'agissait entr'autres de procéder au remplacement de 700 m de rails à Kleinbettlingen, la démolition de l'ancien pont supérieur de la RN5 à Bertrange-Strassen, le poussage sous voie d'un nouveau souterrain dans cette même gare, l'inspection du viaduc supérieur de l'autoroute E411 à Capellen et le déplacement de bordures de quai à Mamer-Lycée. Durant ces deux jours, tous les trains IC SNCB et Omnibus CFL (RB) furent remplacés par des bus entre Arlon et Luxembourg. Les trains internationaux, habituellement remorqués par des locos série 20, furent exceptionnellement tractés par des locos série 13 SNCB et 3000 CFL pour permettre leur détournement via Athus, Rodange, Pétange, Dippach-Reckange et Luxembourg-Ville. L'EC 91 "Vauban" est photographié le 2 octobre sur la ligne CFL n°7 entre Schouweiler et Dippach-Reckange, en direction de Luxembourg. Cette ligne de 18 km subit depuis 2 ans d'importants travaux de reconstruction et de mise à double voie de Pétange à Luxembourg. Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 106-08 → Le 26 octobre, un train de dolomie a été remorqué entre Kinkempois et Antwerpen-Noord et retour pour l'écolage des conducteurs à la conduite des locomotives de la série 13, en vue du remplacement des machines de la série 26 sur les trains de coils et de brames circulant entre Genk-Goederen et Châtelet. Passage du train à Hasselt. Tim VAN ROOY.



PHOTO 106-09 ↓ Le 14 octobre 2011, le train de glucose 49804 Aalst - Nesle-Somme était remorqué par les 5706 et 5707. Le train vient de passer le point-frontière entre la Belgique et la France et arrivera bientôt à Feignies. Serge MARTIN.





Départ des 1803 et 1806 de Raeren

Comme déjà indiqué dans notre précédent numéro, *Rails & Traction International* a vendu en août 2011 les 1803 et 1806 à une société tchèque, par l'intermédiaire d'une firme polonaise.

Les deux locomotives ont quitté la Belgique le 8 octobre 2011, incorporées dans le train 44565 Kinkempois - Aachen West. Elles avaient été transférées de Raeren à Kinkempois le 7 octobre par la 7812. Leur destination première en Tchéquie est la gare de Cheb.

↑ **PHOTO 106-10** Après plus de 6 ans de garage, les 1803 et 1806 quittent Raeren pour de nouvelles aventures en Tchéquie. Christian AUQUIERE.



↑ **PHOTO 106-XX** En gare d'Eupen, le convoi attend le feu vert pour poursuivre sa route vers Welkenraedt. Christian AUQUIERE.

On se rappellera que ces deux locomotives avaient été achetées par *Rails & Traction* en 2005, dans le but de les transformer pour assurer des trains de travaux dans des longs tunnels où l'utilisation de locomotives Diesel auraient posé problème du fait des gaz d'échappement. Ce projet avait été abandonné au début de 2006.

← Le 8 octobre, la 2823 manoeuvre les deux 18 à Aachen West où elles attendront jusqu'au 10 octobre. Jean-Yves LAMBIET.



↑ **PHOTO 106-12** Lors du passage en gare de Welkenraedt, les deux vénérables 18 ont fait connaissance avec les nouvelles polycourant qui leur ont "volé" leurs numéros... Christian AUQUIERE, 7 octobre 2011.

↓ A Gremberg, les deux 18 ont été incorporées le 12 octobre dans le train 51363 Gremberg - Nürnberg, tracté par la 185 388 de DB Schenker. Passage à Erbach, sur la ligne Köln - Frankfurt, entre Rüdesheim et Wiesbaden. Hagen SCHILDER.





Le dernier voyage de la 2632

PHOTO 106-13 ↑ On se rappellera que la 2632 avait été radiée le 27 mars 2009 consécutivement à une collision avec un camion dans la région de Bruges en février 2009. Le 21 septembre 2011, la caisse de la locomotive a été transportée par camion entre l'Atelier Central de Salzinnes et le ferrailleur Keyser de Courcelles, Le convoi a circulé via Floeffe, Temploux, Sombreffe, Frasnes-lez-Gosselies et Gosselies. Le convoi exceptionnel franchit la ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux en gare de Mazy. Christian AUQUIERE.

PHOTO 106-14 ↓ Dès son arrivée au chantier de démolition, la malheureuse machine a immédiatement été la proie de trois grues affamées qui se sont littéralement jetées sur elle... Pierre HERBIET.



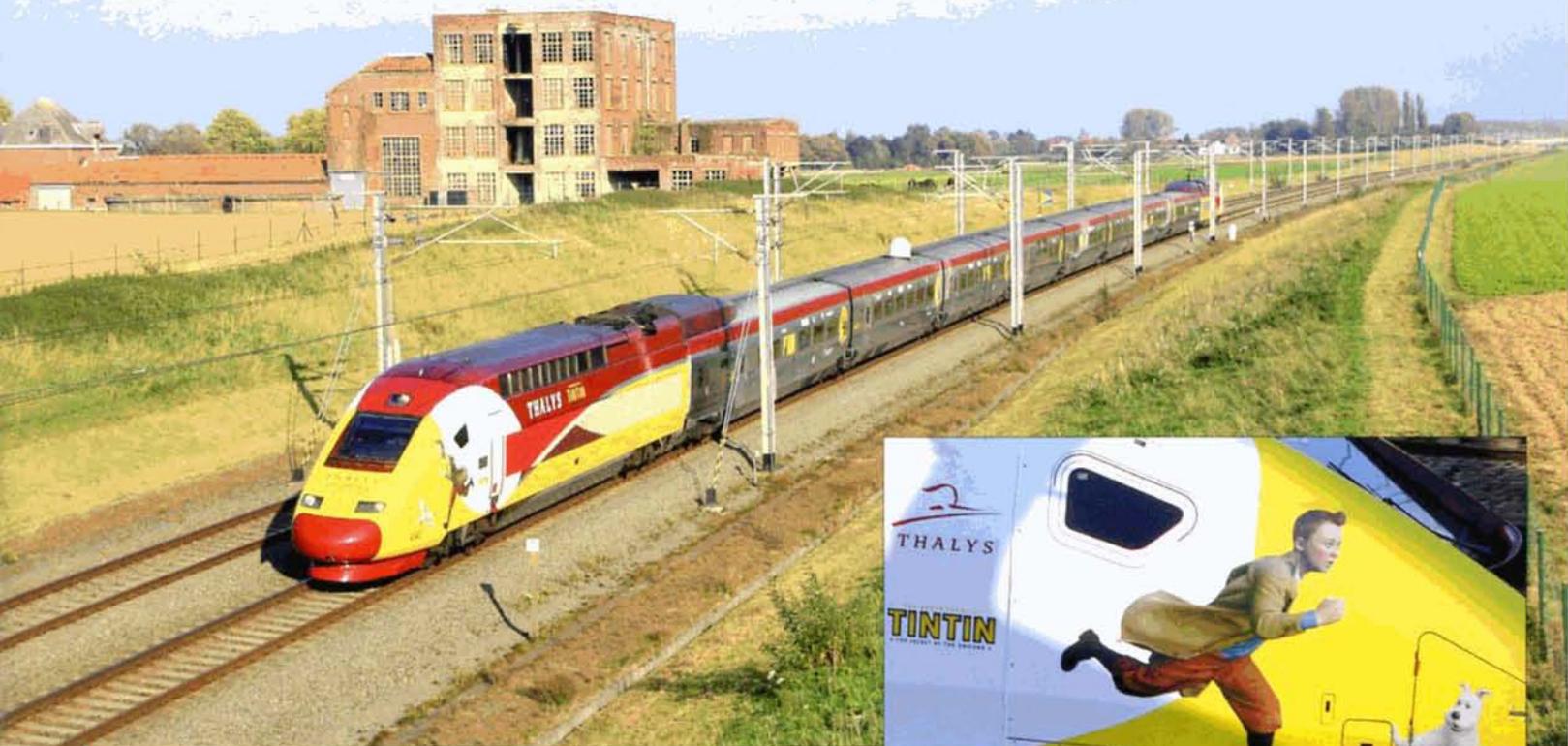


PHOTO 106-15 Le 21 octobre 2011 eut lieu au cinéma UGC De Brouckère à Bruxelles la sortie en avant-première du film "Tintin et le secret de la Licorne", réalisé par Steven Spielberg. Le 22 octobre, un Thalys spécial assuré par la rame PBKA 4343 a transporté à Paris Steven Spielberg, Gad Elmaleh et d'autres acteurs ayant participé au doublage des "voix" des personnages du film. Pour l'occasion, cette rame a été peinte avec des motifs du film. Passage du Thalys spécial "Tintin" à Marcq (près d'Enghien). Wim DE RIDDER.

→ Le 2 octobre 2011, l'automotrice Desiro 08504 a quitté l'atelier de Charleroi-Sud pour Antwerpen, en vue de réaliser des essais sur la L4 entre Antwerpen et Noorderkempen. La voici à son passage en gare de Lodelinsart. Les Desiro ne devraient pas entrer en service commercial avant le début du printemps 2012. Dominique ALLARD.



← Durant les mois de septembre et octobre, les ateliers les plus importants du Groupe SNCB ont ouvert leurs portes au public (Antwerpen-Noord, Bascoup, Charleroi-Sud, Hasselt, Kinkempois, Mechelen, Merelbeke, Salzennes, Schaerbeek, Stockem). Le succès fut au rendez-vous, puisque un peu plus de 35.000 visiteurs sont venus découvrir ces établissements. Les 1er et 2 octobre, ce fut notamment le cas de l'Atelier Central de l'Infrastructure de Bascoup. Pour amener les visiteurs sur place, le 4105 a effectué des navettes entre Charleroi-Sud et Bascoup. Le voici à son arrivée à Bascoup, sur la ligne 113 Piéton - Bascoup. Dominique ALLARD.



La 080 a repris du service

On se souviendra que la première des trois ex. automotrices postales, la 969, est sortie de transformation en septembre 2010 de l'usine OMS (Officine Metalmeccanica Specializzata) à Porrena (voir *EL 101* pages 20-21), pour le compte de TFT (Trasporto Ferroviario Toscana - ex. LFI) et est entrée en service commercial en mars 2011, renumérotée ALe 054.969 + Le 054.969.

La seconde automotrice, la ALe 054.961 + Le 054.961 (ex. 961, ex. 080) est sortie au mois d'août 2011 de transformation. Par rapport à la 969, elle n'a plus d'intercirculation aux deux extrémités, et a perdu le câblot 78 pôles, rendant ainsi impossible la marche en unité multiple. En outre, elle a reçu une décoration légèrement différente.

↑ *Malgré ses 66 ans et deux transformations en profondeur, l'ex. 080 a entamé au mois d'août 2011 une troisième carrière auprès de TFT. Elle est renumérotée Ale 054.961 + Le 054.961. La voici à Arezzo, le 15 août 2011, peu après sa sortie de transformation.* Michele SACCO.

↗ *Il n'est pas encore certain que les travaux de remise en état de la troisième automotrice postale (ex. 965, ex. 117) seront poursuivis. En attendant, elle est garée dans l'enceinte des ateliers OMS de Porreva.* Michele SACCO, 15 août 2011.

Ci-après, nous publions cinq vues de la 080 durant sa carrière en Belgique.

→ *Le 14 octobre 1977, la 080 était toujours pourvue de ses phares blancs d'origine, mais plus pour longtemps. Départ de la gare de Mons.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



080 - 961

Construction : La Brugeoise & Delcuve,
ACEC, SEM

Mise en service : 13-10-1955

Numérotation : 228.080 : 14-10-1955

080 : 01-01-1971

961 : 06-06-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 14-10-1955; Kinkempois : 11-01-1956; Oostende : 01-10-1956; Kinkempois : 01-11-1957; Oostende : 01-05-1958; Kinkempois : 01-06-1959; Schaerbeek : 26-09-1965; Kinkempois : 19-01-1976; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Mise hors service : 01-03-2004

Vendue à la société italienne *Visali* en 2004, remise en service en août 2011 au TFT.



↑ Elle fut équipée des doubles phares lors de la seconde révision générale qu'elle subit à l'Atelier Central de Mechelen du 18 janvier au 15 mars 1978. La voici à Namur.
Photo Julien CASIER, collection PFT.



← PHOTO 106-16

Le 18 juillet 1983, la 080 assurait un omnibus Aalst - Bruxelles, photographié peu après son départ de Denderleeuw. Le 30 avril 1982, la 080 ressortit de l'Atelier Central de Mechelen où elle avait subi une révision intermédiaire, et fut repeinte avec les nouvelles moustaches jaunes.

Photo Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 106-17 →

La 080 entra à l'Atelier Central de Mechelen le 19 octobre 1987 pour transformation en automotrice postale. Elle en ressortit le 3 juin 1988, renumérotée 961. La voici en passage à Schaerbeek, le 1er septembre 1991, utilisée pour transporter des vélos lors de l'organisation du "Gordel".

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 106-18

Lors d'une révision intermédiaire pratiquée par l'Atelier Central de Mechelen du 24 juin au 3 septembre 1997, la 961 reçut la nouvelle décoration postale. Passage à Anderlecht en direction de Bruxelles-Midi, le 4 mars 2002.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



→ **PHOTO 106-19**

Les parcours d'essais et les transferts d'automotrices Desiro se succèdent. Le 6 octobre 2011, c'est la 2023 qui a remorqué l'automotrice 08.504 d'Antwerpen-Schijnpoort à Ronet, ici en passage à Kontich.

Tim VAN ROOY.



↓ **PHOTO 106-20**

Le 19 septembre 2011, les 08503 et 08504 sont retournées de Schaerbeek à Aachen West (D) au crochet de la 2829. Un fourgon Dms et trois voitures Resto les accompagnaient pour assurer le poids-frein nécessaire. Passage à hauteur de l'atelier de traction de Hasselt.

Tim VAN ROOY.



Voitures

Benelux

A partir du 12 décembre 2011, sept voitures autrichiennes supplémentaires des ÖBB seront prises en location par HSA. Suite à des travaux sur le réseau néerlandais, le temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Amsterdam CS sera allongé de quelques minutes, ce qui réduira le temps disponible pour la remise en tête des locomotives (opération effectuée à Watergraafsmeer) et nécessitera l'engagement d'une rame supplémentaire dans les roulements.

Type M6

La dernière voiture à deux niveaux du type M6 a été livrée à la SNCB le 14 avril 2011. Au total, la série comprend 492 unités, devenant ainsi la série de voitures la plus importante du parc.



Contrairement à ce qui a été écrit dans notre EN LIGNES 103 page 53, la voiture de mesure ES 601 n'a pas été démolie en 2004. Elle se trouve en effet toujours garée au dépôt central Infrabel à Schaerbeek. La voici en compagnie de la voiture de mesure 00602 (voiture de télécommunication). Michel THIRY, 2 octobre 2011.

2306

Livraison à la SNCB : -1956

Numérotation : 123.006 : -1956
2306 01-01-1971

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

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 106-21 *Epegem, 24 septembre 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2308

Livraison à la SNCB : -1956

Numérotation : 123.008 : -1956
2308 01-01-1971

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

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 106-22 *Ronet, 18 avril 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2318

Livraison à la SNCB : -1956

Numérotation : 123.018 : -1956
2318 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 1956 ⇒ Stockem :
01-10-1956 ⇒ Ronet : 29-06-1957 ⇒ Stockem : 09-11-1964
⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983
⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 106-23 *Ghlin, 22 avril 1987.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2326

Livraison à la SNCB : 04-04-1956

Numérotation : 123.026 : 04-04-1956
2326 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 04-04-1956 ⇒ Stockem :
01-10-1956 ⇒ Ronet : 01-02-1958 ⇒ Stockem : 28-09-1958
⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983
⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

Mise hors exploitation : 13-12-2010

PHOTO 106-24 *Holleken, 6 septembre 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Une nouvelle gare pour Blankenberge

En 2012 débutera la construction d'une nouvelle gare à Blankenberge. Il s'agit après Oostende de la gare la plus importante de la côte belge. Son bâtiment, datant de 1937 (voir *EL 89* pages 62-63), ne répond plus aux exigences actuelles. La nouvelle gare aura un large espace multifonctionnel qui comprendra notamment un hôtel, des commerces, des appartements et des bureaux. Toutes les fonctions de la gare seront situées au rez-de-chaussée. Un parking pour 549 voitures sera en outre aménagé.

La ligne 163 renaîtra-t-elle?

Le célèbre chercheur suisse Markus Rieder, fervent défenseur des transports en commun et en particulier par rail, transmettra un projet de réouverture de la ligne 163 Gouvy - Bastogne - Libramont, dont la dernière section a été fermée en juin 1993. Selon Markus Rieder, la réouverture de la ligne devra s'articuler sur quatre points :

- création d'une relation IR entre Liège - Gouvy - Bastogne - Libramont, cadencée à l'heure et dont le temps de parcours serait inférieur à 2 heures;



La construction du gros œuvre du futur poste d'entretien et de dépannage (PED) pour automotrices Desiro d'Ottignies se poursuit. Le hall de 110 mètres de longueur comprendra deux voies (voir à ce sujet le *EN LIGNES 103* page 21).

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 septembre 2011.

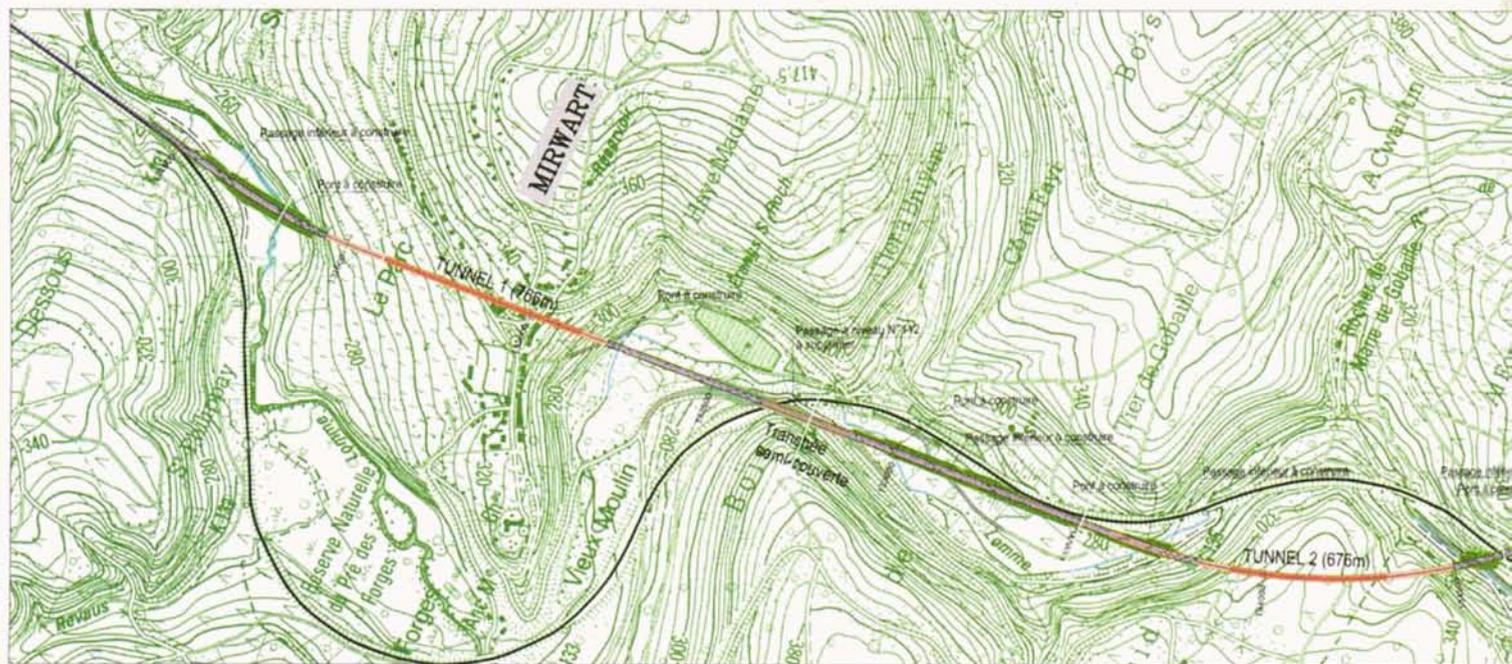
- ces IR doivent donner correspondance à Bastogne aux trains CFL Luxembourg - Kautenbach - Wiltz - Bastogne (la ligne 164 Bastogne - Benonchamps a été fermée au trafic voyageurs le 8 octobre 1950, et le 23 septembre 1967 entre Benonchamps et Wiltz);
- en complément des IR, un service local à cadencement horaire doit desservir tous les points d'arrêt intermédiaires, éventuellement avec arrêt sur de-

mande aux haltes peu fréquentées; - des relations en bus devront alimenter les gares et points d'arrêt.

De plus, une tarification spéciale qui couvrirait toute la région jusqu'à Luxembourg devra être introduite. Les deux lignes Gouvy - Libramont et Bastogne - Wiltz devront être électrifiées en 25 kV. Markus Rieder estime que ce projet devrait absolument être retenu dans le plan d'investissement 2013-2025 d'*Infrabel*.

Ligne du Luxembourg : étude d'une nouvelle ligne entre Mirwart et Poix

Infrabel a étudié la possibilité de construire un nouveau tracé de +/- 4,7 km entre Mirwart et Poix-Saint-Hubert. Cette section est la plus difficile de la ligne du Luxembourg. Elle est établie non seulement en rampe de 16 %, mais comprend également de très fortes courbes limitant la vitesse sur cette section à 90 km/h. Le dénivelé atteint +/- 120 m. La nouvelle ligne étudiée permettrait de relever la vitesse à 140 km/h au lieu de 90 aujourd'hui et de 100 km/h après la rectification des courbes qui interviendra dans les prochaines mois.



→ Les travaux d'établissement du nouveau raccordement vers le zoning industriel de Molinfaing près de Neufchâteau ont débuté au mois d'août. La ligne sera raccordée à la voie de garage de la gare de Neufchâteau (voir EL 102 page 26). Ces deux photos prises le 29 septembre 2011 montrent l'état d'avancement des travaux de terrassement. La vue du bas montre la courbe qui se raccordera à la voie de garage de Neufchâteau. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Un réseau de train-tram de Lille vers la Belgique ?

La ville de Lille a lancé une étude pour un projet de réalisation d'un réseau de train-tram dans Lille et sa région, qui pourrait avoir des ramifications en Belgique jusqu'à Tournai et Comines. Ce projet, qui a été soumis en septembre, utiliserait les infrastructures ferroviaires existantes, comme par exemple la ligne SNCF Lille - Comines (France) qui pourrait être transformée.

et sur la ligne 86 ?

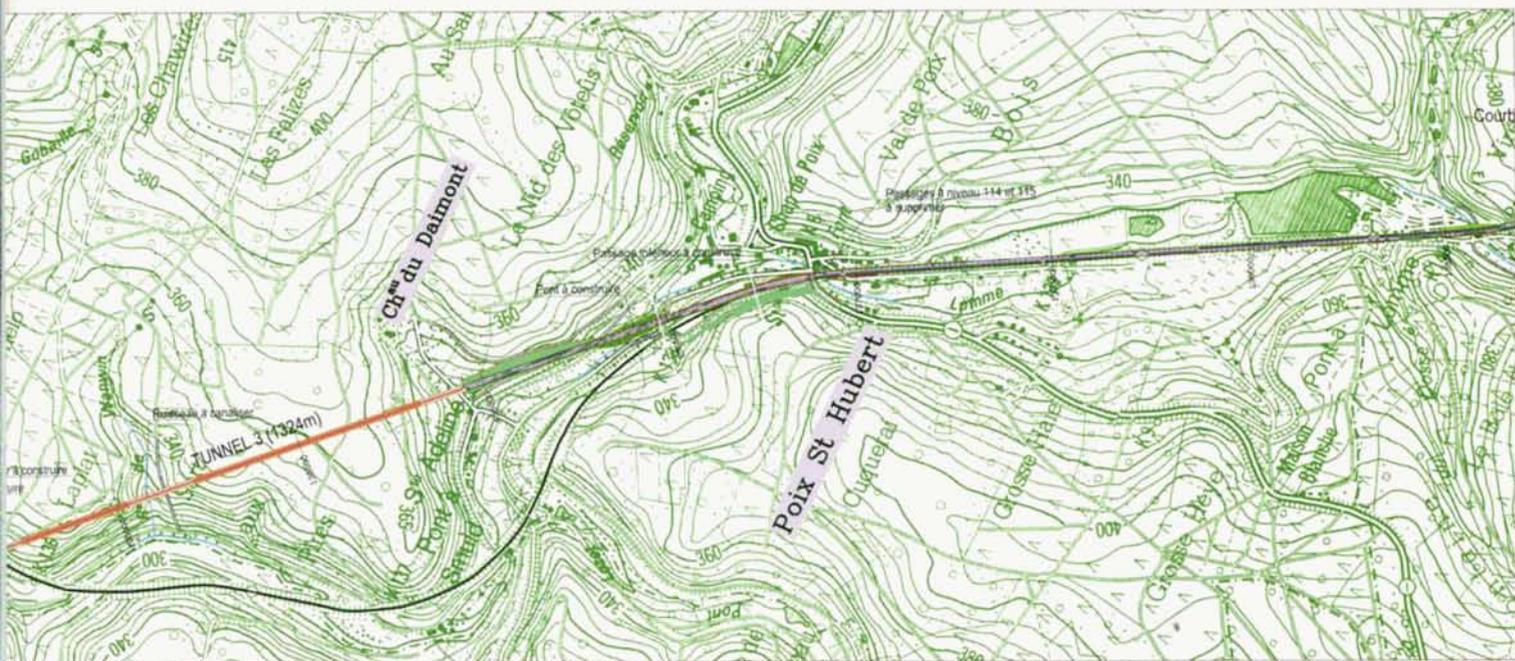
La SNCB étudie la possibilité de transformer la défunte ligne 86 entre Leuze et Renaix en Light Rail, pour y faire circuler des trains-trams, un projet tout-à-fait réaliste, qui permettrait d'assurer une desserte performante, rapide et confortable. Il ne reste à espérer que ce projet voie le jour et s'étende alors à d'autres lignes aujourd'hui fermées.



Elle débiterait juste avant la courbe 90, au km 131 (à mi-chemin entre la gare de Grupont et l'ancien point d'arrêt de Mirwart), pour rejoindre la gare de Poix-Saint-Hubert au km 138 à hauteur de l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises. Le nouveau tronçon comporterait trois importants tunnels. Le premier aurait une longueur de 766 m, le deuxième de 676 m et le troisième 1324 m.

La longueur de cette section serait ainsi réduite de +/- 2,3 km. De ce fait, la rampe atteindrait une valeur proche de 24 ‰ au lieu de 16, ce qui ne devrait plus poser de problèmes de traction à l'heure actuelle.

Ceci n'est qu'un projet et personne ne sait s'il sera un jour réalisé.





Nouveaux timbres ferroviaires

B-Holding a émis en octobre une nouvelle série de timbres dont le thème est l'avènement des locomotives Diesel. Le feuillet comprend 4 timbres d'une valeur unitaire de € 1,5, soit € 6 par feuillet. Renseignements : centre.philatelique@b-holding.be; site web : philatelie.sncb.be



Le lundi 22 août 2011, un train spécial baptisé "Rail-Event" a circulé entre Basel et Antwerpen-Centraal. Son retour s'est déroulé le samedi 27 août. Le voici en passage à Remicourt, lors de son retour vers la Suisse. La rame était composée de trois voitures CFF de première classe, d'une voiture-restaurant "Diamant Bar" et de deux voitures-restaurant "Salon Bleu". Maarten SCHOUBBEN.

La SNCB supprime 193 trains de voyageurs

Parmi les nombreuses mesures destinées à assainir la situation financière de la SNCB, 170 trains du trafic intérieur seront supprimés à partir du changement d'horaires du 11 décembre 2012. Il s'agit de trains :

- dont les recettes commerciales ne couvrent même pas leur facture d'énergie de traction;
- qui ne transportent pas plus de 40 voyageurs, seuil en dessous duquel le bus et

même la voiture ont un coût économique et écologique moindre que le train.

La liste des trains supprimés est disponible sur www.sncb.be.

Une relation Antwerpen - Breda

Lorsque les actuels trains *Benelux* seront remplacés par les rames *Fyra* qui circuleront via la ligne à grande vitesse Antwerpen - Rotterdam, une nouvelle relation devrait voir le jour entre Antwerpen et Breda, via la L4 et la HSL-Zuid.

La seconde phase du remplacement du pont au-dessus de la Meuse à la sortie de Namur s'est déroulée durant le week-end du 1er octobre, par le retrait des trois anciens tabliers de la voie B de la ligne 154 Dinant - Namur (voir EN LIGNES 104 pages 26-27). Les nouvelles travées ont été placées pendant le week-end du 15 octobre. Durant ces deux week-ends, la circulation des trains a été partiellement interrompue sur la ligne 154. Notre photo montre l'enlèvement du premier tablier et son placement dans une barge qui l'amènera au chantier de ferrailage Comet Sambre à Châtelet. Guy SMETZ.



Inauguration du nouveau terminal de Lanaken

Le 30 septembre 2011 s'est déroulée l'inauguration officielle du nouveau terminal ferroviaire de Lanaken, appelé *Albert-terminal Railport*. Il a nécessité la réactivation de la ligne 20 entre Maastricht et Lanaken.

Pour l'occasion, *Captrain* a participé aux festivités avec une *Class 66*, *DB Schenker* avec sa 6508 et *B-Logistics* avec ses 7774 et 7771.



↑ Ci-dessus, une vue du terminal avec la *Class 66* de *Captrain* et un train de conteneurs;

← ci-contre : PHOTO 106-99 la 6508 de *DB-Schenker* achemine les 7774 et 7771 et trois wagons chargés de bois censés faire la démonstration de la multimodalité de la nouvelle plate-forme. Le train vient de passer le point-frontière belge-néerlandais et roule en direction de Lanaken. Michel HANSENS.



L'ancien Buschtunnel remis en service

Depuis le 23 octobre 2011, l'ancien Buschtunnel entre Aachen Süd et la frontière belge a été remis en service après rénovation complète. A voie unique, il complète le second tube, déjà opérationnel. Le tronçon Welkenraedt - Aachen - est donc à nouveau exploité à double voie.

Le "train des Idées"

Désignée capitale verte européenne de l'année 2011, la ville d'Hamburg a lancé à travers l'Europe le "Train of Ideas"; une exposition interactive sur rail présentant les projets de villes européennes pour un avenir écologique durable. Le convoi était composé de 8 wagons transportant 7 conteneurs spécialement aménagés, qui ont été présentés à Bruxelles du 7 au 13 septembre et à Antwerpen Centraal du 21 au 25 septembre. Après Hamburg où l'exposition a débuté le 15 avril, le "train des idées" a relié les villes de Kobenhavn, Malmö, Göteborg, Oslo, Zürich, München, Warszawa, Riga, Tallinn, Wien, Barcelona, Marseille, Nantes, Paris et Bruxelles, où les conteneurs furent placés le long du boulevard de l'Impératrice, tandis qu'un chapiteau et une tour d'une trentaine de mètres de haut étaient montés sur le parvis de la Cathédrale des Saints Michel et Gudule. Antwerpen était la dernière étape du train; il est ensuite retourné à Hamburg où l'exposition fut de nouveau accessible jusqu'au 23 octobre.



PHOTO 106-25 Le 5 septembre, passage à Neufvilles de la 1206 et du "Train of Ideas" en provenance du Bourget et en route pour Muizen, où les conteneurs seront transférés par la route vers le centre de Bruxelles. Christian AUQUIERE.

Retour de l'autorail BiBi de la SNCF

L'autorail *Bombardier* AGC BiBi (Autorail Grande Capacité Bi-mode Bi-courant (électrique / diesel - bicourant 25 kV - 1,5 kV) 82745/82746 de la SNCF, qui avait déjà séjourné en Belgique du 3 au 23 février 2011 (voir *EN LIGNES* 102 pages 16-17), est revenu sur le réseau du 13 au 15 septembre 2011 pour finaliser les derniers tests afin obtenir son homologation pour sa circulation en Belgique. Les différents parcours accomplis avaient pour but de vérifier le bon basculement de la répétition de la signalisation et de la radio GSM-R lors du passage des frontières, et le bon fonctionnement de la TBL1+.

Le 13 septembre, l'autorail a d'abord effectué un aller-retour entre Tourcoing et Mouscron, suivi d'un parcours de Tourcoing à Braine-le-Comte via Mouscron, Tournai et Mons. La journée se termina par son retour de Braine-le-Comte à Saint-Ghislain.

Le 14 septembre, l'AGC fut envoyé à Braine-le-Comte, gare au départ de laquelle il effectua trois allers-retours vers Ecaussinnes. Il rejoignit par après Schaerbeek.



Arrivée de l'AGC en gare d'Ecaussinnes, lors des navettes au départ de Braine-le-Comte, le 14 septembre. Dominique ALLARD.

La journée du 15 septembre débuta par un parcours de Schaerbeek à Charleroi-Sud, via la Jonction Nord-Midi et Nivelles, avec retour à Bruxelles-Midi. Ses essais se terminèrent par un dernier parcours entre Bruxelles-Midi et Tournai, suivi de

son retour à vide vers Lille.

Dès le changement d'horaire du 11 décembre 2011, les AGC devraient remplacer les dernières rames réversibles assurées par locomotives Diesel de la

PHOTO 106-26 Le 15 septembre, départ de l'autorail de Bruxelles-Midi, lors de son parcours d'essai vers Charleroi-Sud. Philippe GOUSSET.



← PHOTO 106-27
 Passage de l'autorail AGC à Callenne (ligne 78 Tournai - Blaton), lors de son parcours de Mouscron à Braine-le-Comte, le 13 septembre 2011.
 Wim DE RIDDER.

↑ PHOTO 106-28
 Le 31 juillet 2003, l'IC-D 19916 Tournai - Lille Flandres attend le départ. La rame réversible est poussée par la 67414.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



série 67400 de la SNCF assurant des parcours au départ de Lille vers Tournai et Mouscron. Il est également question que les AGC remplacent certains IC-D (Lille - Liège - Herstal) entre Lille et Tournai dans le but d'améliorer la régularité de cette relation en supprimant les accouplements d'automotrices réversibles à Tournai.

↑ PHOTO 106-29
 Un des rares mouvements voyageurs assurés par la SNCF jusqu'à Mouscron : l'IC-C 19732 Mouscron 16.55 - Lille-Flandres 17.17 avec, en tête la 67430. Cette rame assure en sens inverse l'IC-C 19731 Lille Flandres 16.22 - Mouscron 16.43. Cette composition sera bientôt remplacée par les AGC BIBI.
 Philippe GOUSSET.





Une troisième locomotive du type G2000 pour Antwerp Rail Feeding est arrivée à Antwerpen, numérotée à la suite des deux autres : 1103.

Le 25 août 2011, elle passait à Berchem-Groenenhoek en direction d'Antwerpen-Noord, en tête d'un train de wagons-citernes.

Alain JANMART.



SHUNTER (SATI)

← Depuis le 24 janvier 2011, une nouvelle locomotive est arrivée chez SATI (société reprise par Shunter - voir EL 97 p. 32). Il s'agit d'un locotracteur Orenstein & Koppel appartenant à Shunter et portant le numéro NEV 98 84 8282 815-2 NL-SHTR. Elle avait été mise en service le 10 février 1971 chez FORD à Genk, puis vendue en février 2007 à Railtec à Haltern (D), et en avril 1971 à Shunter à Rotterdam où elle reçut le n° 308. Voici cet engin devant l'atelier SATI sur le Vrieskaai, dans le port d'Antwerpen, le 5 février 2011. Roger CRIKELAIRE.

Fret SNCF

↓ PHOTO 106-30

Le 23 septembre 2011, le train de céréales 47876 Antwerpen-Angola - Issoudun, tracté par deux locomotives Diesel de Fret SNCF - les 67494 et 67528 - a traversé la gare de Schaerbeek, ce qui est assez exceptionnel. Simon DERIDDER.





Rurtal**bahn**

↑ **PHOTO 106-31** La société Rurtalbahn / Transport assure de temps en temps un train d'autos Dacia en provenance de Curtici en Roumanie vers le zoning de Tongeren. Le 1er octobre 2011, passage du train Dacia à Gemmenich, tracté par la V266. Michel de ESCH.

EUROPORTE

↓ **PHOTO 106-32** Comme annoncé dans le EL104, les trains de la société Europorte sont également assurés par les Euro 4000 en complément des G 2000. A court terme, celles-ci s'effaceront au profit des 18 Euro 4000 qu 'Europorte compte louer dans le futur. On voit ici la 4004 à Lessines le 4 octobre 2011, prête à assurer le retour de la première rotation d'un rame de ballast, l'aller ayant eu lieu en date du 29 septembre. Malheureusement pour les photographes, ces trains circulent principalement de nuit. Comme on le constate, le trafic Europorte au départ de Lessines se diversifie et concerne maintenant non seulement des produits pulvérulents dérivés du calcaire provenant de la région de Soignies, mais aussi - et c'est une nouveauté - des granulats au calibre plus important extraits également des carrières sonégiennes. Europorte prévoit dans l'avenir d'assurer une partie du trafic à l'exportation du porphyre extrait localement à Lessines pour le compte de la société CUP (Carrières Unies de Porphyre). Nicolas GOUSSET.





De nouveaux mouvements dans le parc de Crossrail ont été opérés à la fin des mois d'août et de septembre. Ainsi, quatre nouvelles locomotives ont été prises en leasing :

- **DE6310 "Griet"** : le 28-09-2011 (EMD 20078968-001); n° NEV 92 80 1266 280-7 D-XRAIL;
- **DE6311 "Hana"** : le 30-08-2011 (EMD 20078968-002 n° NEV 92 80 1266 281-5 D-XRAIL;
- **DE6312 "Alix"** : le 27-09-2011 (EMD 20078968-003); n° NEV : 92 80 1266 282-3 D - XRAIL;
- **DE6314 "Hanna"** : le 29-08-2011 (EMD 20078968-005); n° NEV : 92 80 1266 284-9 D - XRAIL

Ces quatre locomotives sont en fait des Class 77 neuves (une version améliorée de la Class 66 se distinguant notamment par l'installation de l'airco visible au dessus des cabines de conduite). Toutes portent la nouvelle décoration rouge Crossrail. L'arrivée de ces machines a entraîné le départ des locomotives suivantes :

- 29001 : vers ITL;
- 29002 : vers EGP;
- PB18 : le 01/07/2011, vers ITL;
- PB19 : le 31/8/2011;
- PB20 : le 31-08-2011 (reprise en leasing par la société belge RailTraxx - voir EN LIGNES 101 page 29);
- DE6606 : le 30-09-2011;
- DE6607 : le 30-09-2011.

Le parc belge de Crossrail se compose actuellement des 15 machines suivantes (entre parenthèses leur décoration) : les PB03 (rouge), PB12 (rouge), PB13 (rouge), PB14 (verte), PB15 (verte), DE6301 (grise), DE6302 (grise), DE6306 (grise), DE6307 (grise), DE6308 (grise), DE6309 (grise), DE6310 (rouge), DE6311 (rouge), DE6312 (rouge) et DE6314 (rouge).

Elles devraient être rejointes avant la fin de l'année par plusieurs locomotives électriques du type TRAXX.

PHOTO 106-35 →

La DE6312 "Alix" a été mise en service le 29 septembre. Le 17 octobre 2011, elle attendait son prochain service à Hasselt. A l'arrière-plan, on voit le nouveau Palais de Justice, à l'architecture caractéristique. Tim VAN ROOY.



PHOTO 106-33 ↑ La DE6310 "Griet" a été mise en service chez Crossrail le 28 septembre 2011. La voici à Hasselt le 5 octobre 2011. Tim VAN ROOY.



PHOTO 106-34 ↑ La DE6311 "Hana" photographiée le 15 septembre 2011 au même endroit à Hasselt, à proximité de l'atelier de traction qui se trouve à droite. Cette Class 66 a été mise en service le 30 août chez Crossrail. On remarquera le caisson de l'airco placé sur la toiture au-dessus du poste de conduite. Tim VAN ROOY.





↑ Voici la 4e machine, la DE6314 "Hanna", mise en service le 29 août. Le 1er octobre, elle remorque le train 41503 Antwerpen-Berendrecht - Regensburg Ost. La DE6311 est en seconde position comme véhicule. Passage à Hoeselt, entre Bilzen et Tongeren. Michel DE ESCH.

→ Le train de citernes de BP-Chemical (division de Geel) à destination de Ziltendorf en Pologne est bien difficile à photographier. Il ne circule pas avec un horaire ni un itinéraire fixes. Il peut rouler aussi bien de nuit que de jour, et via Roosendaal ou Montzen. Le 10 septembre, il circula de jour, via les lignes 15, 34 et 24 jusqu'à Aachen-West, d'où il poursuivit son voyage vers la Pologne. Passage à Kiewit, sur la ligne 15 entre Mol et Hasselt. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Le 10 septembre, passage du 41503 Antwerpen-Berendrecht - Regensburg Ost à Hoeselt. En tête, les PB15 et DE6314. Michel DE ESCH.



150 ans de Gent - Eeklo

Il y a 150 ans, le 25 juin 1861, la ligne Gent - Eeklo était mise en service. Pour fêter cet anniversaire, le Groupe SNCB et le *Stoom Centrum Maldegem* (SCM) ont organisé des festivités durant le week-end du 15 août. Dans la gare de Eeklo, une petite exposition de matériel historique et moderne fut organisée, où figuraient en particulier la 6255 d'*Infrabel* en bleu, la PB13 de *Crossrail*, les 5166 et 5404 de *B-Holding*.

PHOTO 106-36 → La PB13 de *Crossrail* a assuré un des transferts de matériel vers Eeklo, lequel comportait la 5166, une voiture M2, une voiture L, la 5404 et deux voitures K1. Départ de Schaerbeek le 12 août 2011. J-L VANDERHAEGEN.



SDP : la locomotive FUF 1378 est entièrement restaurée

En 2007, le *Stoomtrein Dendermonde-Puurs* (SDP) a entrepris la restauration de la Ct construite par *Haine-St-Pierre* en 1922 sous le numéro 1378. Durant 50 ans, elle fut utilisée par la firme de matériaux de construction *Scheerders Van Kerckhove* à Sint-Niklaas, pour manoeuvrer les wagons de ciment.

Elle fut sauvegardée de la démolition par le BVS au milieu des années '80.

Tous les éléments de la machine furent démontés et minutieusement restaurés, la chaudière fut entièrement révisée en Angleterre.

Les 3 et 4 juillet 2010, elle fut présentée durant les journées "Scheldeland in Stoom", et effectua des navettes entre Baasrode-Noord et Sint-Amands. Les travaux de finition furent par la suite achevés. Le dimanche 31 juillet 2011, elle effectua son premier service commercial entre Baasrode-Noord et Puurs, en double traction avec la Ct *Tubize* 2069.



↑ La Ct *Haine-Saint-Pierre* 1378 en double traction avec la tubize 2069, lors de son premier trajet commercial entre Baasrode-Noord et Sint-Amands. Geert MAES.

Un film à Arlon

Le 8 août 2011, la 5166 et trois voitures K se sont rendues à Arlon pour le tournage d'une séquence du film "Zigzag-kind" se déroulant dans le sud de la France. Pour l'occasion, la gare d'Arlon fut métamorphosée durant une journée en celle de Nice. Des palmiers furent même placés sur le quai. Le tournage fut rendu difficile vu les conditions météorologiques (pluie et vent), alors qu'il fallait absolument que le quai et le train soient secs pour le réalisme de la scène. Le soleil n'a daigné se montrer qu'après le départ du train vers Schaerbeek...

PHOTO 106-37 La 5166 dans la gare de "Nice", le 8 août 2011. Wim DE RIDDER.



Port de Bruxelles

Dans le cadre de l'amélioration de l'intégration du Port de Bruxelles et du 175e anniversaire des chemins de fer en Belgique, la locomotive n° 4 de la S.A. Cokeries de Willebroek (ASED), a été placée en monument au-dessus du canal près de la place des Armateurs. Cette locomotive à deux essieux (Bt) fut construite par La Hestre en 1923 (n° de construction 39). Après sa mise hors service en 1970, elle fut acquise par la SNCB. Il fallut attendre le 26 juin 1977 pour qu'elle soit transférée de Willebroek à l'abri-musée de Leuven. On se rappellera qu'elle avait été transportée par camion de Leuven à Schaerbeek le 26 juillet 2010, afin d'être sommairement restaurée extérieurement (voir EL 99 page 34). Simultanément, un antique wagon-citerne a également été restauré et accompagne la locomotive au-dessus du canal. C'est sous l'initiative de Philippe MATHYS, le Directeur général f.f. du port de Bruxelles, que ce projet s'est réalisé. Ce pont ferroviaire, aujourd'hui hors service, servait à desservir au départ de Bruxelles-Tour et Taxi la rive droite du canal (voir photo de la 7201 dans le EL 105 page 66, le pont est visible derrière le locotracteur). Ce site est situé à deux pas de l'Allée Verte où, en 1835, fut inaugurée la première ligne de chemin de fer du continent. Le monument ferroviaire a été inauguré le 18 mars 2011, conjointement avec le Port de Bruxelles et la SNCB-Holding. Bruxelles, 28 août 2011.

La 3608 CFL

La remise en service de la 3608 se termine. Début septembre, elle a été transférée à la remise-musée de Pétange pour peinture finale. À relever que la 3608 appartient au Service des Sites et Monuments Nationaux et que sa restauration est réalisée par des bénévoles de l'association 1604 Classics. En arrière-fond, la rotonde 1 du dépôt de Luxembourg, dont la démolition est imminente. Luxembourg, 10 août 2011.
Christian SCHMITZ.



Allemagne

Retrait des autorails de la série 614 de la DB

La Deutsche Bahn (DB) a mis fin à l'utilisation des autorails triples de la série VT614. Les 614, composés de deux motrices encadrant une remorque série 914, représentaient une évolution du VT624.

La construction par MAN et Uerdingen de deux rames prototypes en 1971 avait été suivie par la livraison de 40 exemplaires entre 1972 et 1975. Les motrices étaient numérotées 614 001 à 084, tandis que les voitures intercalaires portaient les numéros 914 001 à 042.

PHOTO 106-39 → De décembre 2005 à novembre 2006, les 614 de Braunschweig ont été visibles sur la courte relation internationale entre Leer (D) et Nieuweschans (NL). Le 17 juin 2006, un train en provenance de Leer franchit la Westerwoldse Aa à l'entrée de Nieuweschans, son terminus. La rame arbore la décoration finale en rouge "verkehrsrode" de la DB. Le 614 025 a été réformé au dépôt de Braunschweig le 1er décembre 2009. Pierre HERBIET.

PHOTO 106-40 ↓ Le 16 juin 1985, près de Rupprechtstegen, un train mené par l'autorail 614 024 en livrée "pop" orange et blanche, parcourt une section spectaculaire de la ligne Bayreuth - Nürnberg où se succèdent de nombreux tunnels. La rame est renforcée d'une voiture intercalaire supplémentaire. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **PHOTO 106-38** Un autorail 614 stationne en gare de München Hbf. La voiture 614 056 a terminé sa carrière à Braunschweig le 11 août 2010. Julien CASIER, coll. PFT.



Equipés de moteurs MAN D3650HM12U de 370 kW et d'une transmission hydraulique, les 614 pouvaient circuler à 140 km/h. Vingt-six autorails ont par la suite été remotorisés avec des moteurs Cummins de 448 kW.

A l'exception d'un séjour au dépôt de Trier en début de carrière, les 614 ont toujours été affectés à Braunschweig et Nürnberg. De décembre 2005 à novembre 2006, les autorails de Braunschweig ont assuré la courte relation internationale entre Leer et Nieuweschans, aux Pays-Bas. Outre la réduction de leur terrain d'action suite à la concession de nombreux services aux sociétés privées, l'arrivée d'une nouvelle série d'autorails LINT série 648.3 livrés par Alstom aura permis d'arrêter le dernier 614 à Nürnberg à la fin 2010. Le 614 005 / 914 003 / 614 006, radié le 15 février 2011, sera conservé par DB-Museum à Nürnberg. Plusieurs autorails ont été vendus à Remarul, à Cluj Napoca, pour être remis en service pour le compte de sociétés privées en Roumanie.



↑ En mai 1979, une rame 614 a effectué un voyage spécial jusqu'à Bruxelles. Elle était composée des voitures motrices 614 021 et 025 en livrée "pop", sans remorque intermédiaire. Voici la rame en passage à Erps-Kwerps le 25 mai 1979 lors de son retour vers l'Allemagne. Stefan DENAYRE.

Espagne : la résurrection d'une ex. motrice S de la SNCV !

De 1972 à 1990, la FEVE, exploitant de lignes à voie métrique en Espagne, a utilisé des motrices type S achetées d'occasion à la SNCV (voir EN LIGNES 97). Vingt ans après leur mise hors service, une des motrices ressuscite sous la forme d'un prototype de tramway fonctionnant à l'hydrogène.

Une des motrices de la série 3400, la 3411, a été transformée pour circuler au moyen d'une pile à combustible et sera testée entre Ribadesella et Llovio, sur la ligne non électrifiée reliant Santander et Oviedo. La pile à combustible permettra l'alimentation des quatre moteurs de traction de 25 kW et la circulation à 25 km/h pour quinze allers-retours de 10 km quotidiens.

Le projet, dont le coût s'élève à 1 million d'euros, est mené en commun par la FEVE et Cidaut (fondation pour la recherche et le développement des transports et de l'énergie, basé à l'université de Valladolid).

La motrice a été présentée à la presse le 23 septembre 2011. Elle entrera en service commercial en 2012.



↑ La motrice 3411 lors de sa présentation au public le 1er octobre 2011. FEVE.

→ La motrice 3411 à sa sortie de transformation. Contrairement à ce que nous avons écrit dans notre EN LIGNES 97 page 57, cette motrice n'a donc pas été démolie. Photo FEVE.



Royaume Uni

Desiro City

Le 16 juin, la ministre britannique des Transports a annoncé que l'offre de *Siemens* était préférée à celle de *Bombardier* pour le contrat *Thameslink*. La commande porte sur 1200 voitures, pouvant circuler sous caténaire 25 kV ou sur les lignes alimentées par troisième rail en 750 V continu, pour la relation *Thameslink* reliant Bedford à Brighton en traversant l'agglomération londonienne selon un axe nord-sud. Les Class 319 circulant actuellement sur cette relation seront transférées vers d'autres lignes.

Les nouvelles automotrices proposées par *Siemens* seront une variante de la gamme *Desiro*, baptisée *Desiro City*. Elles seront construites à Krefeld, en Allemagne, et seront livrées entre 2015 et 2018.



Vue d'artiste des rames *Desiro City* proposées par *Siemens* pour le contrat *Thameslink*. *SIEMENS*.

Un autre appel d'offre a été lancé pour la nouvelle relation *Crossrail* traversant London selon un axe est-ouest (de Shenfield et Abbey Wood vers Maidenhead et Heathrow), et cinq candidats sont encore en lice pour cette commande de 60 automotrices : *Alstom*, *Bombardier*, *CAF*, *Hitachi* et *Siemens*. Comme les automotrices *Crossrail* doivent répondre à des spécifications similaires à celles de *Thameslink*, des économies d'échelle pourraient être réalisées en commandant du matériel identique, ce qui pourrait jouer en faveur du *Desiro City*.

TRAXX UK

Après de nombreuses années d'hésitation, le gouvernement britannique et *Network Rail* (le gestionnaire de l'infrastructure) ont lancé un grand programme d'électrification, à réaliser dans les 6 prochaines années. Les lignes Manchester - Liverpool, London - Bristol - Cardiff, plus certaines de leurs antennes et le centre de l'Ecosse sont concernés. Cette décision semble avoir donné des idées à la firme *Bombardier*, qui y voit un nouveau terrain d'action pour son produit phare - la *TRAXX* - et propose la *TRAXX*

P200 AC UK, adaptée au gabarit d'Outre-Manche. La version *P200 AC UK* serait capable de circuler à 200 km/h et développerait 5600 kW. Un moteur Diesel pour le "last mile" pourrait aussi être inclus. Si, officiellement, le marché visé semble être le nord-est de l'Angleterre, pour remplacer les Class 90 et 91, l'option du moteur Diesel "last mile" vise évidemment les opérateurs marchandises. Le marché potentiel pour une *TRAXX* capable de circuler sur les réseaux britannique et européens et dans le tunnel sous la Manche est immense.



Vue d'artiste des *TRAXX UK*, promises à un grand avenir. *BOMBARDIER*.

Agility Trains

Pour remplacer les rames *InterCity 125* (deux locomotives Diesel Class 43 entraînant des voitures *Mark3* et pouvant circuler à 200 km/h) sur l'East Coast Main Line (London - York - Edinburgh) et sur la Great Western Main Line (London - Bristol - Swansea), le gouvernement britannique avait sélectionné en février 2009 l'offre d'*Agility Trains*, l'*Hitachi Super Express*. Le projet avait ensuite été suspendu en raison des incertitudes concernant le programme d'électrification, désormais levées, et a redémarré en mars.

Une commande pour 533 voitures pourrait être placée fin 2011 et sera composée de rames de 5 ou 8 voitures, soit

bimodes (25 kV et Diesel, 350 voitures), soit purement 25 kV (183 voitures). Les rames seront construites dans une nouvelle usine, à Newton Aycliffe, et seront livrées à partir de 2016. *Agility Trains* (un consortium formé par *Hitachi* et *John Laing Projects & Development Ltd*) sera aussi responsable pour la maintenance des trains pendant 30 ans.



Vue d'artiste des rames *Hitachi* appelées à remplacer les *HST*. *HITACHI*.

Scotrail va rénover ses rames Class 334

La société *Scotrail*, qui exploite des services voyageurs en Ecosse, a décidé de moderniser ses 40 automotrices triples de la Class 334. Ses rames, faisant partie de la famille des *Juniper*, avaient été construites par *Alstom* à Birmingham entre 1999 et 2002. A la suite de nombreux problèmes, ces automotrices n'avaient été mises en service commercial qu'à partir du 3 avril 2001. En compensation du retard, *Alstom* avait livré deux rames supplémentaires, la commande initiale étant de 38 unités.

Le contrat de rénovation s'élevant à £4 millions, a été contracté chez *Railway Projects Ltd.*, à Derby. L'aménagement intérieur sera entièrement renouvelé, avec un total de 183 places assises. Les rames recevront la livrée bleue foncée *Scotrail*. Ces autorails circulent dans la banlieue de Glasgow. Depuis le 12 décembre 2010, ils circulent également sur la nouvelle relation Glasgow - Airdrie - Bathgate - Edinburgh.

L'automotrice 334 035, en gare de Largs, une ville balnéaire au sud de Glasgow, le 16 août 2007. Ron SMITH.



Pays-Bas

LOCON

La société *Locon Benelux* a été fondée le 21 février 2011. Elle est une filiale de la société allemande *Locon Logistik & Consulting* et a débuté ses activités aux Pays-Bas le 1er juillet, en reprenant à HUSA la traction des trains de déchets. Ces trains circulent au départ de Apeldoorn, Haanrade, Maastricht, Noordwijkerhout et Hilversum, vers Acht, Bergen op Zoom, Tilburg, Vlissingen et Wijster.

Le parc de traction de *Locon Benelux* se compose de deux locomotives électriques rachetées aux NS le 23 juin 2011 : les 1827 et 1834, renumérotées 9901 et 9902, et de quatre locomotives Diesel (deux G1206 et deux ex. 202 / 203 DB).



Le 29 juillet 2011, passage à Best d'un train de déchets Maastricht - Wijster, tracté par la 9901. La 9902 est remorquée comme véhicule. Johny BRAUNS.

SNCF : la fin des 16500

Le dernier train régulier assuré par une BB16500 (voir *EN LIGNES 100* page 70-73) a circulé le 2 septembre (train TER 841239 Lille - Valenciennes, remorqué par la 16651). Deux locomotives seront conservées : la BB16506 au CMCF à Oignies et la BB16745 à la Cité du Train, tandis que quatre autres locomotives ont été vendues à *Regiotrans* en Roumanie (BB16546, 16612, 16620 et 16654).

PHOTO 106-41 → La BB16539 encore dans sa version d'origine, à Lille le 24 août 1981. Cette machine fut livrée au dépôt de Strasbourg le 25 juillet 1959 et sera radiée le 15 décembre 2003 à Lens. Photo Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 106-42 ↓ Le 12 septembre 1991, la BB 16791 évolue en gare de Quévy, tandis que la 2003 vient d'arriver avec un train d'autos Renault en provenance de Vilvoorde. La 5126 assure les navettes entre Quévy et Aulnoye. La BB16791 avait été mise en service au dépôt de Paris-La Chapelle le 17 septembre 1964 et a été radiée au dépôt de Lens le 17 décembre 2007. J-L VANDERHAEGEN.



Tchéquie

Les RegioJet en service

Depuis le 26 septembre 2011, les Chemins de fer tchèques CD doivent faire face à la concurrence en service voyageurs Intercity. Depuis cette date, le voyageur désirant se rendre en train de Praha à Havírov a le choix entre le service offert par l'opérateur historique et celui de la société *RegioJet*.

RegioJet est une filiale de l'agent de voyage *Student Agency* associée avec *Keolis*, une société française détenue majoritairement par la SNCF...

Dans un premier temps, *RegioJet* assure trois rotations par jour, avec arrêts dans neuf gares intermédiaires, dont Ostrava, Olomouc et Pardubice. A partir de décembre, ce service sera triplé et le terminus déplacé vers Zilina, en Slovaquie. Un an plus tard, les trains *RegioJet* devraient circuler jusque Kosice.

Les trains sont composés de cinq voitures acquises d'occasion aux Chemins de fer autrichiens ÖBB (26 voitures au total), encadrées par deux locomotives électriques de la série 162 construites par *Skoda* et originaires du FNM à Milano en Italie (voir *EL 99*, page 48). Une cinquantaine de nouvelles voitures ont été commandées à *Astra Vagoana Calatori* en Roumanie et devraient entrer en service à partir de décembre.

RegioJet a aussi obtenu la concession pour l'exploitation de la relation Bratislava - Košice, en Slovaquie, à partir de mars 2012, où elle utilisera des autorails *Talent* de *Bombardier*.

La concurrence s'annonce rude sur la relation Praha - Ostrava, puisqu'un troisième opérateur, *Leo Express*, a annoncé le lancement d'un service Praha - Ostrava pour mai 2012, avec une version Intercity de l'automotrice *Flirt* de *Stadler*, commandée en cinq exemplaires.

Suite à la libéralisation du rail en Europe, plusieurs sociétés privées ont ainsi tenté de lancer des relations ferroviaires en concurrence avec l'opérateur national, mais dans la plupart des cas, l'expérience a été de courte durée : on se rappelle les déboires de *Lovers Rail* aux Pays-Bas dans les années '90, et les cessations d'activité récentes du britannique *Wrexham & Shropshire*, du slovaque BRKS et de l'italien *Arenaways* (voir page 39). *Grand Central* et *Hull Trains* en Grande-Bretagne et *Veolia* en Suède semblent avoir plus de succès. Bientôt, NTV sera le premier à tenter la concurrence sur le réseau à grande vitesse en Italie, tandis qu'en décembre 2011, la *Deutsche Bahn* sera confrontée avec HKX (Hamburg - Köln-Express GmbH) entre Hamburg et Köln, et les ÖBB avec *West-Bahn* sur la relation Wien - Salzburg.



↑ Le 26 septembre, premier jour d'exploitation, arrivée à Praha Hln du premier RegioJet en provenance de Havírov, remorqué par la 162 114 (n° NEV : CZ - RJ 91 54 7 162 114-3). Trois relations Praha - Havírov ont été créées le 26 septembre, départ Praha à 07.27, 11.27 et 17.27, avec arrivée à Havírov à 11.28, 15.28 et 21.28. En sens inverse, départ de Havírov à 05.20, 12.27 et 16.27 et arrivée à Praha à 09.31, 16.31 et 20.31. Johny BRAUNS.



↑ Le 27 septembre, un RegioJet quitte Praha. La 162 112 n'est pas encore repeinte. RegioJet a acquis neuf 162 du FNM. Johny BRAUNS.

↓ Le 20 septembre, un train RegioJet a effectué un aller-retour entre Praha et Ostrava pour la presse. La 162.117 assure la traction. Passage à Brandýs. Michel HANSENS.



Italie

La guerre menée par Trenitalia

Trenitalia semble avoir remporté la guerre qui l'opposait au premier opérateur privé ayant essayé de lui faire concurrence en service voyageurs intérieur, la société *Arenaways* (voir *EN LIGNES* 99 page 48).

Une première relation, reliant Torino et Milano, assurée depuis novembre 2010, avait été rendue non profitable par l'interdiction de desservir les gares intermédiaires, afin de ne pas perturber le cadre économique de *Trenitalia*. Décision annoncée par l'Autorité de régulation italienne des services ferroviaires quelques heures seulement avant le départ du premier train. Une seconde tentative, un train estival reliant Torino et Livorno via les plages des Cinqueterre, semblait avoir eu plus de chance et le succès était au rendez-vous, malgré les sillons peu confortables imposés à *Arenaways* (départ de Torino à 5h20 en semaine, et à 6h30 les week-ends). Alors que les FS clamaient que le train *Arenaways* modifiait les conditions économiques du contrat passé avec la Région de Ligurie, la Région voyait cela seulement comme un service supplémentaire et ne s'y opposait pas, au grand dam des FS qui ont alors menacé de supprimer les avan-



Le train *Arenaways* de 18.05 pour Torino au départ de Milano Porta Garibaldi, le 1er juillet 2011. Alessandro ALBE.

tages offerts par la *Carta Treno* pour les voyageurs de cette région!

C'est la goutte d'eau qui a fait déborder le vase, et trois des principaux investisseurs de *Arenaways* se sont retirés, obligeant Giuseppe Arena à déposer le bilan début août. Malgré cette procédure, *Arenaways* a été autorisé à continuer la remorque des trains autos-couchettes EETC et *DB-Autozug* en provenance des Pays-Bas et d'Allemagne pendant le reste de l'été.

La société NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), qui a commandé 25 rames AGV à *Alstom* pour assurer des trains à grande vitesse en Italie, se plaint aussi des assauts répétés des autorités ferroviaires pour l'empêcher de mener ses activités (difficultés pour organiser des trains d'essais, pas d'accès aux ateliers, obligation d'avoir son propre matériel de secours et des rames plantons, etc.). NTV devrait assurer ses premiers trains en novembre 2011 entre Milano et Napoli.

TELEX....

RUSSIE

● Début août, les Chemins de fer russes (SZD) ont signé un protocole d'accord avec *Transmashholding* pour la construction de trains à deux niveaux, une première sur le réseau russe. Les rames, composées de 6 ou 12 voitures, seront encadrées par deux locomotives et pourront circuler à 160 km/h. Elles seront utilisées sur des relations interrégionales au départ de Moskwa, vers Tver, Yaroslavl, Vladimir, Ryazan, Tula, et Kaluga. Les locomotives seront construites par NEVZ à Novocherkassk et les voitures par TVZ à Tver, à partir de 2014.



Vue d'artiste des trains à double étage commandés par les Chemins de fer russes à *Transmashholding*.

UKRAINE

● D'autre part, *Transmashholding* a aussi signé un contrat avec les Chemins de fer

ukrainiens (UZ) pour la livraison de 292 locomotives électriques doubles (Bo'Bo' + Bo'Bo') du type 2EL4 entre 2012 et 2016. Elles seront construites par l'usine de Lugansk, qui était jusqu'à présent spécialisée dans la production de locomotives Diesel. Destinées aux services marchandises sous caténaire 3000 V continu, elles remplaceront les machines doubles Bo'Bo' + Bo'Bo' du type VL8. Elles auront une puissance de 6000 kW et pourront circuler à 120 km/h. Trois prototypes ont été construits en 2009.

LUXEMBOURG - CFL

● Avec le garage de la 1805 le 23 septembre pour avarie à la génératrice principale, il ne subsiste plus que quatre 1800 actives. La machine-musée 1820 est remplacée par la 1818.

● Les automotrices du type Z2 de la série CFL 2000, vont subir une révision de mi-vie. A cette occasion, elles ressortiront peignées dans une nouvelle décoration.

FRANCE

● Le 8 septembre 2011, la SNCF et RFF ont inauguré le premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône entre la Côte-d'Or et Belfort, soit 140 km, en présence du président de la République Nicolas Sarkozy.

● Le célèbre réseau à voie étroite du

Blanc-Argent de la SNCF reliant Salbris à Luçay-le-Mâle (67 km) sera rénové. Une menace planait sur la ligne depuis quelques années, vu son mauvais état. La vitesse des trains y est limitée à 30 km/h au lieu de 70, avec à la clé une chute de fréquentation. Les travaux devraient débuter avant la fin de 2011.

Trenitalia - Eurotunnel

● Cet été, *Trenitalia* et *Eurotunnel* ont signé un accord stratégique de partenariat. Une première relation a été lancée en juillet entre la France et l'Italie. Il s'agit d'un train de céréales en provenance de la région de Bourgogne à destination de plusieurs villes italiennes, circulant 5 fois par semaine. Le train est assuré jusqu'à Ambérieu par une locomotive d'*Europorte*, filiale d'*Eurotunnel*, puis est relayé jusqu'en Italie par un engin de *Trenitalia*. D'autres projets sont à l'étude. Pour *Trenitalia*, il s'agit là d'un premier pas pour conquérir le marché fret français. Depuis un certain temps, *Trenitalia* est parti à l'offensive d'expansion internationale, avec le rachat de *Arriva Deutschland* et de *TXLogistik*. Avec cet accord, *Eurotunnel* montre ses ambitions. En 2009 la société avait acquis la partie française de *Veolia*, puis la société de fret *GB Railfreight*, le troisième opérateur fret britannique.

Tchéquie

La nouvelle garde-robe des CD

Les Chemins de fer tchèques (CD) et leur division cargo CD Cargo, appliquent progressivement depuis 2 ans une nouvelle décoration tant sur le matériel moteur que sur les voitures, alliant les teintes bleu clair, bleu foncé et blanc, du plus bel effet. Comme c'est souvent le cas en Tchéquie et en Slovaquie, il existe des variantes entre les engins de même série, et ce pour le plus grand plaisir des photographes. Voici quelques photos montrant ces nouvelles robes.

PHOTO 106-43 ↗

Le 23 septembre 2011, passage à Zohor d'un train de marchandises tracté par la 240.107 (Skoda 1969 - 25 kV).

Marc RIGUELLE.

PHOTO 106-44 →

La 123 002 (Skoda 1971 - 3 kV) dans la livrée standard de CD Cargo, en tête d'un train de conteneurs. Brandys, 18 septembre 2011. Michel HANSENS.



← PHOTO 106-45

Toujours à Brandys le 18 septembre 2011, passage d'un train de marchandises assuré par la 363.047 (Skoda 1985 - bicourant 3 + 25 kV). On remarquera le logo CD Cargo au milieu de la face avant de la machine. La première locomotive de CD Cargo à avoir revêtu la nouvelle livrée fut la 372.010 en décembre 2007.

Michel HANSENS.

PHOTO 106-46 →

Départ de Vranovice d'un train local tracté par la 242 278 (Skoda 1979 - 25 kV) dont la couleur blanche domine la caisse sur les engins affectés au service voyageurs. 21 septembre.

Michel HANSENS.





← **PHOTO 106-47** La vénérable 141 054 (Skoda 1960 - 3 kV), toujours dans l'ancienne livrée, en tête d'un train local dont les voitures de tête arborent la nouvelle décoration. Brandys, 18 septembre 2011. Michel HANSENS.

↓ **PHOTO 106-48** Le 19 septembre 2011, la 753 765 (CKD) remorque un train local de marchandises, ici à Hanusovice Holba. Marc RIGUELLE.



■ Slovaquie : mise en service des nouvelles automotrices à deux niveaux

La firme tchèque Škoda Vagonka livre aux Chemins de fer slovaques (ZSSK) une série de 10 automotrices triples classées dans la série 671. Elles sont destinées aux services suburbains autour de Žilina et Košice et sont une version bitension (3 kV continu et 25 kV 50 Hz) de l'automotrice CityElefant des Chemins de fer tchèques (série 471, commandée en 83 exemplaires). Pouvant circuler à 160km/h, elles offrent 307 places assises. La commande a une valeur de 96 millions d'euros.

PHOTO 106-49 Un des premiers services commerciaux de la 471 001, avec le train 7852 Liptovky Mikulas - Zilina. Liptovska Tepla, 17 mai 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le rail au Monténégro



Issu de la dissolution de la communauté d'Etats de Serbie-et-Monténégro en juin 2006, le Monténégro est une république des Balkans d'une superficie de 13.812 km² et de 661.000 habitants. Le réseau ferré de 250 km compte une ligne magistrale électrifiée entre Bijelo Polje (à la frontière serbe) et Bar (sur la Mer adriatique), ainsi que deux lignes "fret", l'une électrifiée reliant Podgorica à Nikšić, l'autre exploitée en traction diesel entre Podgorica et Tuzi (à la frontière albanaise).

Le train auto-couchettes Brzi 437 Subotica - Bar vient de passer la gare de Virpazar le 22 juin 2011. Il est tracté par la 461.013 des Chemins de fer serbes. Les locomotives de la série 461 sont utilisées en pool pour la remorque des express entre la Serbie et le Monténégro. D'une puissance de 5.100 kW, elles ont été construites entre 1972 et 1984 par Elektroputere Craiova. Jean-François HUART.

Le train Brzi 435 reliant Belgrade à Bar arrive en gare de Virpazar, avec près de deux heures de retard. Il est remorqué par la 461.039 des Chemins de fer monténégrins (Željeznički prevoz Crne Gore - ZCG). 22 juin 2011. Jean-François HUART.





Le 22 juin 2011, l'automotrice 412.051 se faufile entre le lac Skadar et les collines avoisinantes. Elle vient de quitter la gare de Virpazar et va franchir dans quelques instants la digue de Vranjina. Si la ligne Belgrade - Bar a été inaugurée en 1976, la section Podgorica - Bar date quant à elle de 1959. Jean-François HUART.

Arborant une nouvelle et très seyante livrée, la Co'Co' 461.036 des ZCG vient de se positionner en tête du train express Brzi 430 qui va prendre la direction de Podgorica (ex-Titograd), la capitale du Monténégro, puis de Belgrade via une superbe ligne inaugurée dans sa totalité en 1976 et électrifiée en 25kV 50Hz. Bar, 22 juin 2011. Jean-François HUART.





*Si le Monténégro est un pays relativement montagneux, une large plaine entoure la région de Podgorica. Le train auto-couchettes Brzi 1343 reliant Belgrade à Bar est photographié à proximité de la halte de Podgorica Aerodrom, le 23 juin 2011. Sa composition est un patchwork de matériel serbe, avec en tête la Co'Co' 461.156 et, en milieu de rame, une voiture de l'ex-train de Tito.
Jean-François HUART.*

A l'exception d'un aller-retour en rame tractée entre Bar et Bijelo Polje, le trafic omnibus est réalisé avec les automotrices quadruples de la série 412 construites en 1982 par RVR à Riga. Après avoir marqué l'arrêt en gare de Virpazar, le train Pn 6153 en provenance de Podgorica prend la direction de Bar. Le 22 juin 2011, il est assuré par la 412.051. Jean-François HUART.





Toute visite du réseau ZCG doit prévoir un arrêt prolongé dans un des endroits les plus touristiques du Monténégro, à savoir le lac Skadar. Le 22 juin 2011, le train Brzi 430 Bar - Belgrade, remorqué par la 461.036 des Chemins de fer monténégrins et composé de voitures serbes, franchit la digue de Vranjina située à mi-chemin entre Bar et Podgorica. Jean-François HUART.

Le 23 juin 2011, le train Brzi 430 traverse à toute vitesse le point d'arrêt de Podgorica Aerodrom et va marquer l'arrêt quelques minutes plus tard dans la capitale. Si la traction de ce train est assurée quotidiennement par une locomotive des ZCG (ici, la 461.029), sa composition dépend un jour sur deux soit des Chemins de fer serbes, soit des Chemins de fer monténégrins (avec, sur cette photo, les nouvelles voitures internationales des ZCG). Jean-François HUART.



Les wagons pour le transport de levure

Le transport de la levure de la N.G. & S.F. de Brugge par la SNCB

Petit historique des moyens de transport à Brugge

Pour son commerce, Brugge a dans son histoire toujours été dépendante de ses voies navigables. La "Venise du Nord", comme elle était nommée pendant le Moyen-Age, était en liaison avec la Mer du Nord par le "Zwin", actuellement une réserve naturelle avec une flore et une faune importantes sur la frontière belgo-néerlandaise entre Knokke et Sluis.

La crique apparue vers 1134 allait jusqu'à l'endroit où, plus tard, le village de Damme sera construit. On parle pour la première fois du Zwin comme terrain inondable en 1187. Il a joué un rôle prépondérant pour Damme comme port de mer, et pour Brugge avec laquelle il était relié par le canal de Damme.

Malheureusement, à la suite de l'ensablement dû à l'endiguement de la crique qui commença en 1170 et à la poldérisation du terrain à partir du 13^e siècle, le Zwin devint si peu profond que, à partir du 15^e siècle, seul le port de Sluis était encore accessible depuis la mer.

Brugge perdait donc son statut de "port de mer". Pour pouvoir écouler les produits de leur industrie, les Brugeois creusèrent un canal vers Oostende et Gent dans le lit de la rivière "leperleet". Cette rivière traversait toute la région de la côte et se terminait d'une part dans le territoire des criques à Oostende et d'autre part dans la région du Zwin. Les travaux furent achevés rapidement, de sorte que Brugge resta un port médiéval intérieur. En 1665, le "Handelskom" (quai du commerce) fut creusé. Toutefois, pour aller vers Gent, il fallait transborder les marchandises des navires pas bien grands dans des bateaux encore plus petits pour pouvoir leur faire traverser la ville par les canaux. De l'autre côté de la ville, il fallait à nouveau transborder les marchandises dans des grands bateaux qui continuaient vers Gent. Ce n'est qu'en 1751 que l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche fit creuser toutes les coupures pour réaliser la jonction Oostende - Gent par Brugge avec la Lys et l'Escaut.

L'arrivée du chemin de fer à Brugge le 13 août 1838 avec la ligne en provenance de Gent, rendit la ville à nouveau intéressante pour y installer commerces et industries. Malgré les maladies de jeunesse, le nouveau moyen de transport était plus rapide que le transport par voie navigable. Brugge devint rapidement un noeud ferroviaire im-



Reproduction d'une ancienne carte représentant le Zwin, trouvée aux Archives de Brugge. La plus grande ville visible est Sluis. A droite, on voit Vlissingen et l'estuaire de l'Escaut. L'ensablement a déjà commencé. Collection Stadarchief Brugge.



Une carte postale du canal Brugge - Damme en 1896. Collection Beeld Bank Brugge (BBB).



Le "Quai du Commerce" au 18^e siècle. Collection Genencor.

portant. Le 28 août 1838, Oostende était également relié par rail à Brugge. Le 28 février 1847, la ligne Brugge - Torhout de la S.A. des Chemins de fer de la Flandre Occidentale était mise en service. Les lignes Brugge - Maldegem (exploitée par la S.A. des Chemins de fer d'Écloo à Brugge) et Brugge - Blankenberge (exploitée par la S.A. des chemins de fer de Bruges à Blankenberge), mises en ser-

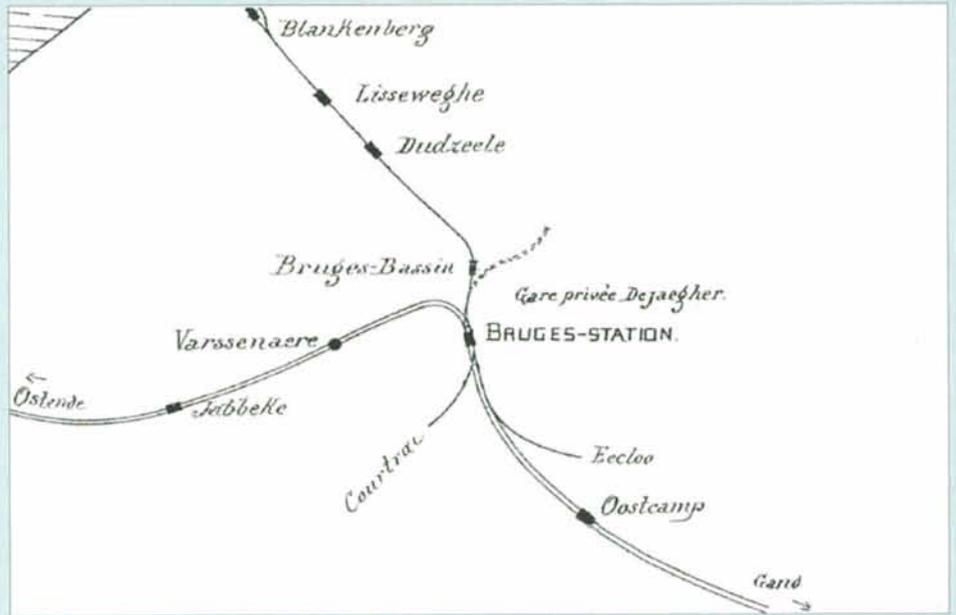
vice respectivement le 22 juin et le 28 juillet 1863, achevèrent le noeud ferroviaire de Brugge (voir carte ci-contre).

En 1865 déjà, le Baron A. De Maere, échevin de la ville de Gent, proposait de relier la ville à la mer via un canal allant de Terneuzen vers Heist. Les Gantois n'étaient pas du tout intéressés, et ce n'est que dix ans plus tard, lorsqu'il pré-

senta l'idée de relier Brugge à la mer qu'il eut plus de succès. En 1875, les partis catholiques et libéraux se faisaient une guerre sans merci; les premiers avaient la suprématie. Toutefois, tout le monde se mit d'accord autour de l'idée "Bruges-Port de mer".

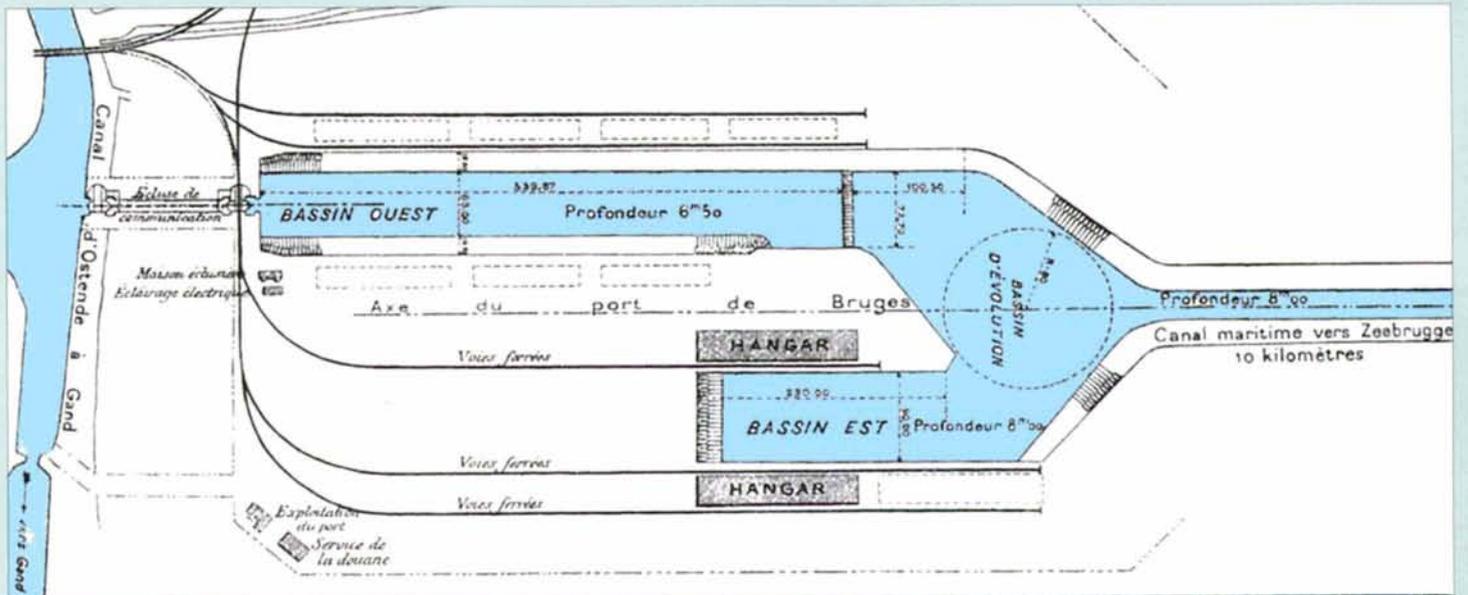
En 1892, le roi Léopold II avait émis un concours doté d'un prix de 25.000 francs-or. Il espérait obtenir un projet d'amélioration des ports de mer belges. Sa préférence personnelle, de même que celle du gouvernement libéral, penchait en faveur d'Oostende plutôt que Brugge. Le prix fut remporté par un ingénieur favorable à Oostende. Les Brugeois se rendaient bien compte que pour eux "Bruges-Port de Mer" était une question de vie ou de mort et qu'ils ne pourraient compter sur aucune aide ni du gouvernement, ni des autres villes. Brugge devait recevoir un nouveau port intérieur et un port sur la côte même en eau profonde. En 1892, l'on accepta le plan des ingénieurs Louis Coiseau et Jean Cousin pour l'installation d'un port sur la côte, avec un canal de liaison jusqu'à Brugge. Ce projet fut très critiqué par les personnes dont les projets avaient été refusés, parmi lesquels le Baron A. De Maere et l'ingénieur De Mey. Le 23 août 1895, la Chambre vota le projet loi pour la construction de "Bruges-Port de Mer". Brugge fêta sa victoire plusieurs jours. Un grand cortège historique fut organisé auquel participèrent toutes les sociétés brugeoises.

Fin 1895, la "Compagnie des Installations Maritime de Bruges" fut fondée. Elle reçut une concession de 75 ans à partir de la date de l'achèvement définitif du port. Les travaux débutèrent l'année même. A la côte, le nouveau môle qui avait été construit avait une longueur de 2,5 km de long. Derrière, on creusa l'ouverture pour le canal de 10 km de longueur qui allait droit sur Brugge et aboutissait dans les deux docks du nouveau port intérieur.



↑ Une vue du port intérieur de Brugge en 1935. Les bâtiments datent du 19e siècle (voir la vue du bas page précédente). L'usine N.G. & S.F. est visible à gauche. Collection Genencor.

↓ Plan du port intérieur de Brugge dessiné par les ingénieurs Coiseau et Cousin en 1894.



A l'occasion des travaux, Brugge fusionna en 1899 avec des parties de territoire des communes de Dudzele, Lissewege, Sint-Andries, Koolkerke et Heist. La commune de St. Pieters-op-den-Dijk fusionna avec la ville après avoir été libre 101 ans. Brugge passait ainsi d'une superficie de 500 à 3500 hectares. Les travaux durèrent neuf ans.

Le 29 mai 1905, le nouveau port fut ouvert. Les travaux de finition durèrent encore jusqu'en 1907, et 1908 pour le canal. L'inauguration officielle eut lieu le 23 juillet 1907 en présence du roi Léopold II, du prince Albert et de son épouse Elisabeth. L'évènement fut à nouveau fêté pendant plusieurs semaines par des cortèges sur le passé glorieux de la ville. Une exposition prestigieuse fut tenue sur la création en 1430 de l'Ordre de la "Toison d'Or" à Brugge. Un cortège historique évoqua le mariage de Charles le Téméraire et Marguerite de York, qui fut célébré à Brugge en 1468.

Après la fête, il fallait travailler. On pensait que les compagnies maritimes auraient profité du nouveau port d'approche mais, à part quelques vapeurs impressionnants et des voiliers, on dut déchanter. Il fut très difficile de faire installer de nouvelles lignes régulières par les armateurs. L'infrastructure du port et le chemin de fer n'étaient pas encore complètement opérationnels. En plus de cela, l'on s'aperçut tout de suite que l'emplacement protégé par le môle et l'avant port s'ensablait plus rapidement que le matériel de dragage ne pouvait éliminer. L'on devra donc encore plus investir, et rendre le port rentable serait donc un travail de longue haleine. Hélas, il n'y aura pas beaucoup de temps. En août 1914 éclate la Première Guerre mondiale.

L'occupant allemand vit immédiatement l'importance stratégique du port et y fit installer des installations militaires, dont une base pour les sous-marins. Napoléon avait déjà eu le même avantage à Sluis, et entama la construction d'un canal qui aurait dû relier Sluis à Breskens via Brugge et Oostende aux canaux français. Le travail ne fut pas achevé, et c'est Anvers qui devint "un revolver sur le coeur de l'Angleterre". Les Allemands coulèrent plus de 2500 navires de la flotte marchande des Alliés à partir de la base de Zeebrugge. C'était tellement grave que les Alliés entreprirent d'aller couler trois anciens navires de la marine à l'entrée du canal maritime vers Brugge le 23 avril 1918. L'opération ne fut pas un succès total, car les Allemands réussirent peu de temps après à faire de nouveau passer leurs sous-marins.

Après la guerre, l'on retrouva les installations du port complètement détruites. Il fallut commencer par déblayer les ruines et les épaves. Ce n'est qu'à partir de 1921 que l'on put à nouveau faire naviguer quelques bateaux ne transportant que



Un des premiers bateaux à pénétrer dans le canal vers Brugge fut le quatre mâts "Cap Horn" en 1905. Collection Maatschappij van de brugge zeevaartinrichtingen (MBZ).

200.000 tonnes. La période 1920-1940 ne fut guère plus prospère pour Zeebrugge, où le tonnage transporté ne dépassa jamais annuellement le million de tonnes. Pendant cette période, il y eut énormément de problèmes financiers et techniques, parmi lesquels le dragage du port occupait la première place. En 1923, un journal brugeois écrivait même "La Zeebrugge mourante". En 1929, une nouvelle convention fit que l'Etat reprenait une partie des dettes et recevait en même temps les pleins pouvoirs de la direction. Les travaux de dragage furent également repris par l'Etat. Toutefois, priorité ne fut pas donnée au port et les investissements furent réduits à pratiquement rien.

Arriva la Seconde Guerre mondiale, arrêtant complètement toute activité commerciale. A nouveau, Zeebrugge devint un port de guerre, du fait qu'elle faisait partie du "Mur de l'Atlantique" pour empêcher toute attaque depuis la mer.

A la libération le 3 novembre 1944, le port était à nouveau détruit. Il fallut évacuer les ruines sur les quais et le môle, et réaliser les réparations les plus urgentes. Les investissements de l'Etat étaient très

minimes et il fallut attendre deux ans avant que le premier ferry-boat puisse à nouveau entrer dans le port

Les opposants au projet de Zeebrugge faisaient valoir le fait que le port n'avait écoulé que 340.000 tonnes en cinq ans après la guerre, contre 700.000 en 1939, ce qui était très peu également. En 1955 le million de tonnes fut atteint. Le vrai essor de Zeebrugge ne commença qu'à partir de la moitié des années '60, avec la seconde révolution maritime et les débuts de nouvelles techniques des chargement : le "roll on/roll off" et la conteneurisation. L'agrandissement du port débuta en 1972 et fut inauguré le 20 juillet 1985 par S.M. le roi Baudouin Ier.

Pendant son existence, diverses industries se sont installées dans les ports de Brugge et de Zeebrugge. Avec l'agrandissement du port, d'autres industries lourdes et lignes maritimes dont la Société belgo-anglaise des Ferry-Boats en 1924, sont venues s'y installer (cokeries, verrerie). Le tonnage des marchandises a atteint 14 millions de tonnes en 1985 et 35,5 millions de tonnes l'année record 2000.



La cokerie de Zeebrugge. Collection BBB.

L'usine de levure N.G. & S.F. de Brugge

L'histoire commence modestement. En 1810 déjà, l'existence d'une distillerie est mentionnée dans les archives de Brugge. Elle est située à Assebroeck et a été créée par la famille Verstraete, probablement dans une ferme.

Le fils, Alphonse Verstraete, déménagea l'affaire familiale, ferme et distillerie, à Sysele, tout à côté de Brugge. Le chemin de fer était déjà arrivé à Brugge, rendant le transport d'alcool par train possible vers les autres villes.

Avec l'argent gagné, des terrains furent achetés, la valeur la plus sûre pour investir à cette époque. Ainsi, le 17 novembre 1860, Alphonse acheta 5 terrains encore vierges dans la Wulpstraat à Brugge, où l'usine prendra toute sa grandeur à la fin du siècle. En 1895, d'autres terrains adjacents seront achetés.

Jusqu'en 1896, une loi interdisait aux distilleries la fabrication de levure; le pain était produit avec de la levure de brasserie, ce qui fait qu'il avait un goût acide et moisissait rapidement, surtout en été. Aussi, les boulangers achetaient-ils de la levure dans d'autres pays (France, Pays-Bas, Allemagne, Angleterre). En 1870, l'usine *Nederlandse Gist en Spiritus Fabriek* (N.G. & S.F.) à Delft produisait de l'excellente levure qui était beaucoup achetée par les Belges.

En 1896, une nouvelle loi permit aux distilleries belges de produire de la levure. Un droit d'importation protectionniste assez élevé protégeait la nouvelle industrie.

Quelques distilleries décidèrent de produire de la levure, et Jules Verstraete, fils d'Alphonse, qui avait repris les affaires de son père après son décès le 23 janvier 1884, suivit l'exemple. La production de levure débuta le 3 janvier 1897.

Hélas, Verstraete avait de gros problèmes de santé à tel point qu'il n'hésita pas à vendre l'entreprise lorsque *Nederlandsche Gist en Spiritus Fabriek* lui fit une offre de reprise. Ainsi, le 13 avril 1897, la distillerie Jules Verstraete passa dans des mains néerlandaises et prit le nom de l'entreprise de Delft.

L'usine reprend d'autres distilleries en 1905, 1908 et 1912 et détient depuis lors le monopole pour la livraison de levure en Belgique.

Les livraisons sont faites par chemin de fer. La levure est apportée chez les boulangers par des automobiles appartenant à l'usine, ou privées.

Les produits et résidus étaient également transportés par chemin de fer. En 1910, la commune pria l'usine de faire installer une liaison directe entre l'usine et le chemin de fer. En effet, les wagons chargés de "drèche" étaient placés un peu n'importe où, en rue dans les alentours de l'usine, en



↑ L'usine N.G. & S.F. de Brugge, encore avec le mention du nom de l'ancien propriétaire Jules Verstraete, en 1897. Collection Bild Bank Brugge.



Livraison de la levure à domicile par les grossistes, ici par charrette à cheval. Collection Charles OCSINBERG.



Le camion de livraison n° 13 de l'usine N.G. & S.F. Collection Charles OCSINBERG.

attente d'avoir un train complet. La drèche était le restant de la distillation et devait être retravaillée pour servir d'aliment pour le bétail. Les wagons n'étaient pas étanches et un liquide gluant coulait, formait des flaques qui ne séchaient pas et finissaient par empestier tout le voisinage. Au moment de la réclamation, les travaux dans le port de Brugge étaient pratiquement achevés. Les derniers tronçons de l'ancienne ligne Brugge - Blankenberge furent démontés; la nouvelle gare de triage de Brugge-Zeehaven (Bruges-Maritime) fut installée entre 1907-1908/1910, permettant de démonter la gare de triage temporaire que l'on avait placée sur un tronçon de cette ligne dans le nouveau port.

Les transports de levure vers les grands centres se firent ensuite par wagons isothermes. Ces trains étaient acheminés vers les grandes villes. A Anvers par exemple, les wagons étaient amenés sous la coupole de la gare Centrale, et la levure livrée à domicile par des grossistes/livreurs. Après quoi, les wagons étaient acheminés vers Anvers-Dam, garés dans le faisceau "Campine" et ramenés à Brugge dans la gare de formation de Brugge-Zeehaven.



Chargement de la "drèche" dans des tombereaux de l'Etat Belge, dans les années '30. Collection N.G. & S.F.

Pendant la guerre 1914-1918, l'usine de Brugge obtint un laissez-passer des deux autorités militaires ayant reconnu l'importance du produit alimentaire. Les transports de levure passaient partout sans difficulté. Il en allait un peu différemment pour les livraisons privées. L'occupant ayant réquisitionné autos et chevaux, les Brugeois firent tirer leur charroi par des vaches.



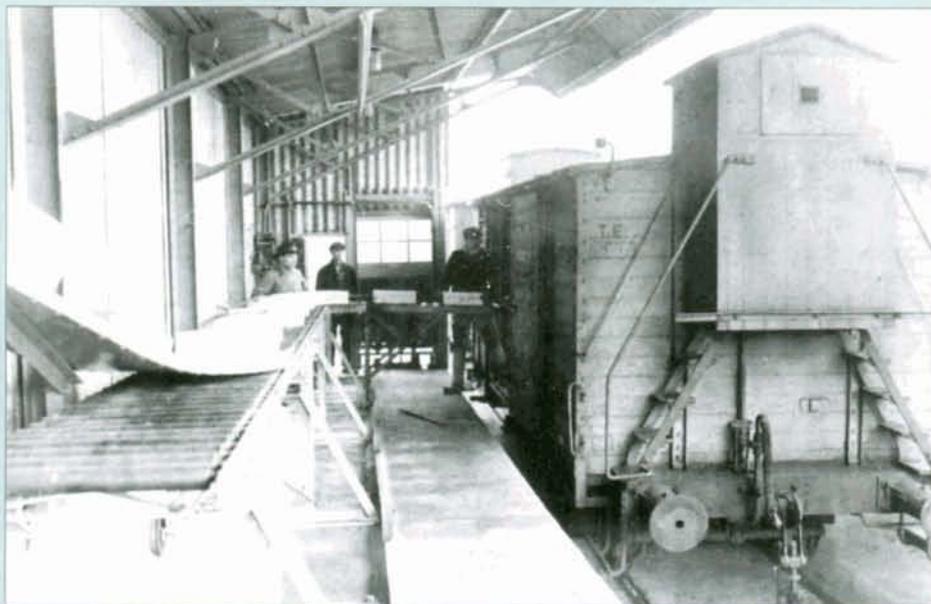
Durant la guerre, le transport par route de la levure se faisait à l'aide de vaches. Ici, un charroi devant l'usine de Brugge. Collection Beeld Bank Brugge.

Après la guerre, l'usine obtint des marchés plus importants. Mais voilà qu'apparaissent la journée de 8 heures de travail, le droit de vote et les pensions d'environ 700 francs. Des mesures favorables pour les travailleurs furent prises à cause des troubles sociaux de l'entre-deux guerres en Europe. Il y avait un million de chômeurs en Belgique.

Une nouvelle usine fut construite en 1924, sur projet de l'ingénieur Viktor Jokin. L'usine organisa aussi la vie sociale de ses employés et ouvriers. Des habitations furent construites en 1929 dans différents quartiers de la ville.

La Seconde Guerre mondiale passa sur Brugge sans apporter trop de dégâts. Dans le port, il n'y avait plus aucun trafic de marchandises. A nouveau, la levure fut reconnue comme produit de première nécessité. Si l'usine passa relativement bien la période de guerre, ce ne fut pas le cas des chemins de fer belges. Beaucoup de matériel fut démolé ou avait disparu, dispersé à travers l'Europe. Au début, la SNCB racheta du matériel roulant ancien, par exemple en France et en Angleterre. Le matériel marchandises allemand trouvé sur le réseau après la fin des hostilités fut également mis en service.

En 1947/1948, la SNCB mit en service les 5500 wagons fermés commandés à l'industrie belge. Ce sont les types 2211a(1) n° 455.000 à 459.999 et 2211b(1) n° 460.000 à 460.499. Les types 2211a(1) servaient aux transports normaux, tandis que les 2211b(1) servaient aux transports spéciaux. En 1956, ils furent renumérotés respec-



↑ ↓ Dans l'usine N.G. & S.F. à Brugge dans les années '30, chargement des caissons de levure dans des wagons isothermes. Les caisses contiennent 20 paquets d'un demi-kilo chacun. Collection N.G. & S.F, Beheer Stadsarchief Brugge.



tivement 4.422.000 à 4.426.999 (type 2211A) et 4.427.000 à 4.427.499 (type 2211B).

Il semble toutefois qu'il y avait trop de wagons pour les transports spéciaux, et la série fut diminuée à 100 exemplaires (n° 4.427.400 à 4.427.499), les autres wagons furent ajoutés au type 2211A dont les n° devinrent 4.422.000 à 4.427.399.

En 1964, les types 2211A et 2211B devinrent le type 2211A0 n° 01 88 385 0 000 à 5 399, code lettres ●Glms, et le type 2211A1 n° 21 88 1358 5 400 à 499, code-lettres ●Glms.

En 1981, ils seront encore une fois renumérotés et deviennent respectivement les 21 88 138 5 000 à 21 88 138 7 999, code-lettres Glms puis Gkklms, type 2211A0, et 21 88 138 9 000 à 074, code-lettres Glms puis Gkklms type 2211A1.

Des wagons du type 2211A0 seront prélevés et formeront les types 2211A2 et 2211A3 (colis) et 2211A4 (transport d'explosif). Ils sont numérotés :

- type 2211A2 n° 20 88 143 1 000 à 2 499;
- type 2211A3 n° 20 88 143 2 500 à 999;
- type 2211A4 n° 80/21 88 143 3 000 à 499.

Après leur mise hors service, les wagons du type 2211A1 ayant servi au transport de levure seront utilisés au transport normal en gardant leur type et leur numéro; certains furent réutilisés comme wagon de service. La série est mise définitivement hors service le 16 novembre 1987.

L'usine N.G. & S.F. loua 28 de ces wagons type 2211b(1) pour les transports de levure, plus 5 wagons de réserve.

→ Un des 33 wagons du type 2211b(1), plus tard type 2211A1, loué à la N.G. & S.F. Il s'agit du n° 460.495. Tous les wagons portent la marque "Levure Royale - Konings Gist" d'un côté, et "Konings Gist- Levure Royale" de l'autre.
Collection ARBAC.

Ils avaient Brugge-Zeehaven comme gare d'attache et étaient entretenus par du personnel de l'usine. Le transport de levure exigeait une propreté parfaite. Lorsqu'un wagon devait être réparé ou passer en révision, il était remplacé par un des wagons en réserve. La réserve était directement reconditionnée par l'arrivée d'un wagon de remplacement, si bien qu'après quelques années, la liste des wagons n'était plus tout-à-fait continue. A la remise des wagons en 1970, la N.G. & S.F. avait les wagons suivants en service : 21 88 135 5 403, 414, 416 à 419, 421 à 423, 425 à 433, 435, 437 à 440 et 442 à 446. Les numéros des wagons de réserve, ni ceux des wagons se trouvant en atelier ne sont connus.

En 1950, l'usine reçut la dénomination "Koninklijke Nederlandse Gist- en spiritus Fabriek" (K.N.G. & S.F.), lors du 80e anniversaire d'existence de l'usine de Delft.

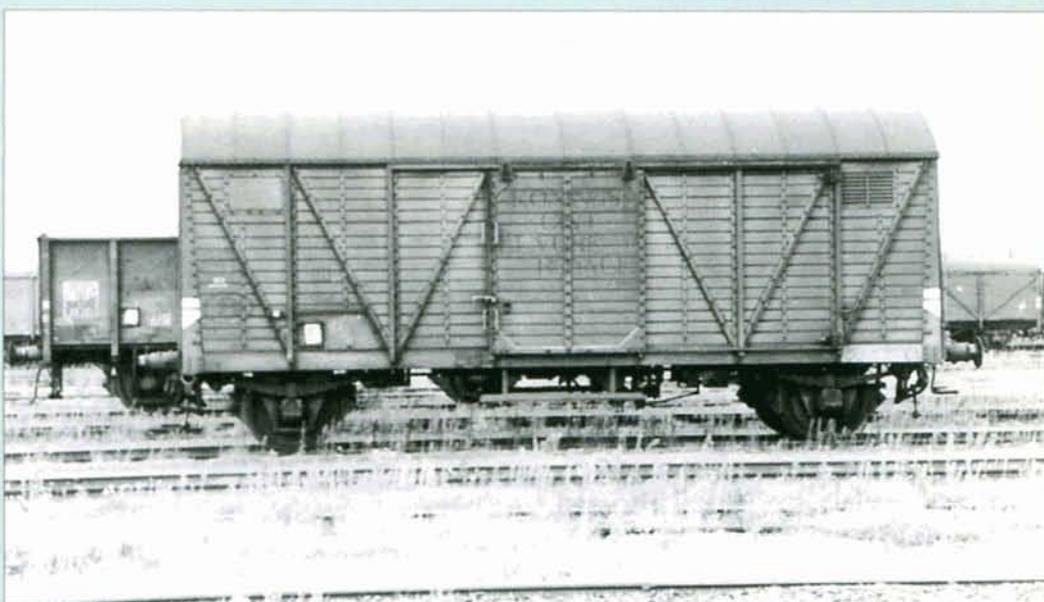
En 1967, elle fusionne avec "Brocades", une entreprise pharmaceutique. Le nom fut changé en "Gist - Brocades" en 1985. Toutefois, la fabrication de levure avait déjà été arrêtée en 1969 et l'usine brugoise se spécialisa dans l'enzyme "Maxatase", la levure étant fournie par l'usine de Delft.

Le 1er janvier 1984, le commerce de la levure de boulangerie fut confié à "Giverko". Cette firme était toutefois déjà le distributeur de la levure depuis 1970.

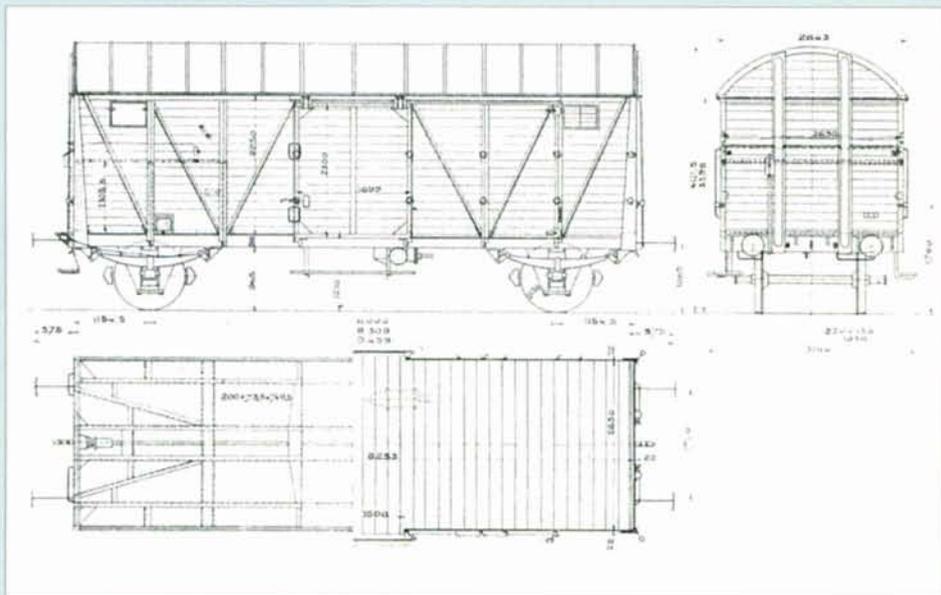
Il y avait déjà eu des échanges d'idées entre Gist-Brocades et Shell depuis 1981. Le 24 juin 1987, l'usine change encore une fois de nom et devient Général Bio Synthetics, changé un peu plus tard en International Bio Synthetics (IBIS).

Le 2 juin 1995, les activités de la Koninklijke Gist-Brocades N.V. à Delft sont remises à la société américaine Genencor International, nom qu'elle conserve toujours en 2011.

→ Plan du wagon type 2211b(1) (n° 460.000 à 499, puis 4.427.000 à 499) dont 33 ont été loués à N.G. & S.F. pour le transport de levure. Remarquez sur le dessin le bac à glace à gauche en pointillés, et la manivelle pour la vidange de l'eau après fonte de la glace. Ces deux accessoires n'ont en fait jamais été placés.



↑ Le wagon 4.427.429 type 2211B loué à K. N.G. & S.F. Le "K" pour "Koninklijke" (Royale) a été ajouté en 1950. La photo a été prise après la renumérotation de 1954.
Collection Charles OCSINBERG.



Le wagon 21 88 135 5 436-7 photographié à Forest en 1966, après sa modernisation avec des panneaux multiplex. Il porte toujours les marques "Levure Royale - Konings Gist" - et "Konings Gist - Levure Royale".

Photo G. NEVE, collection ARBAC.

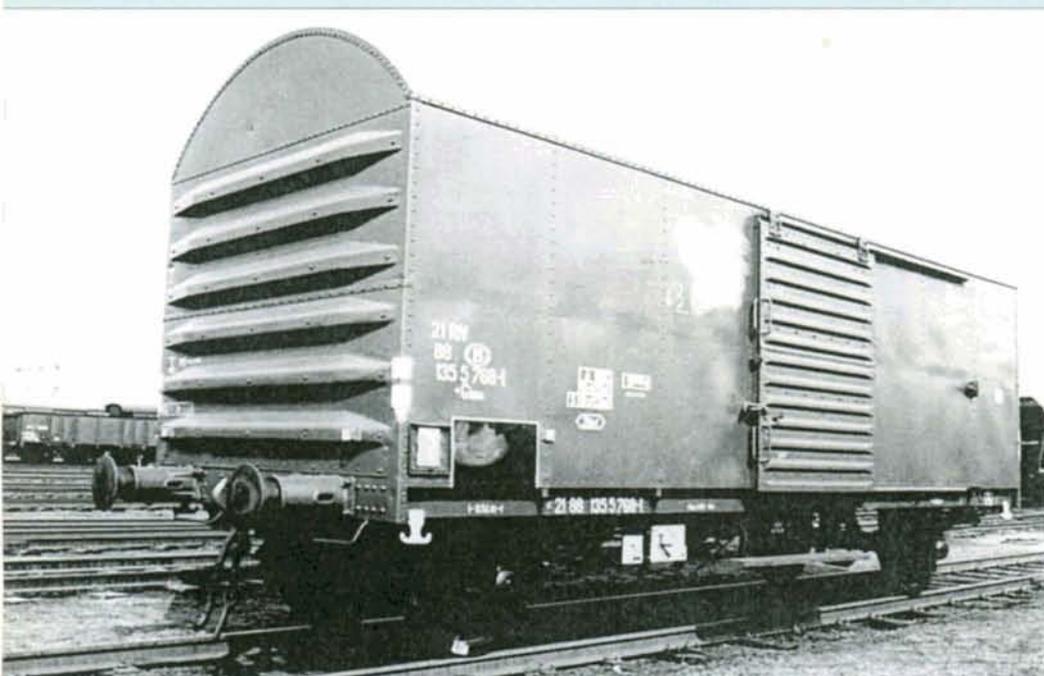
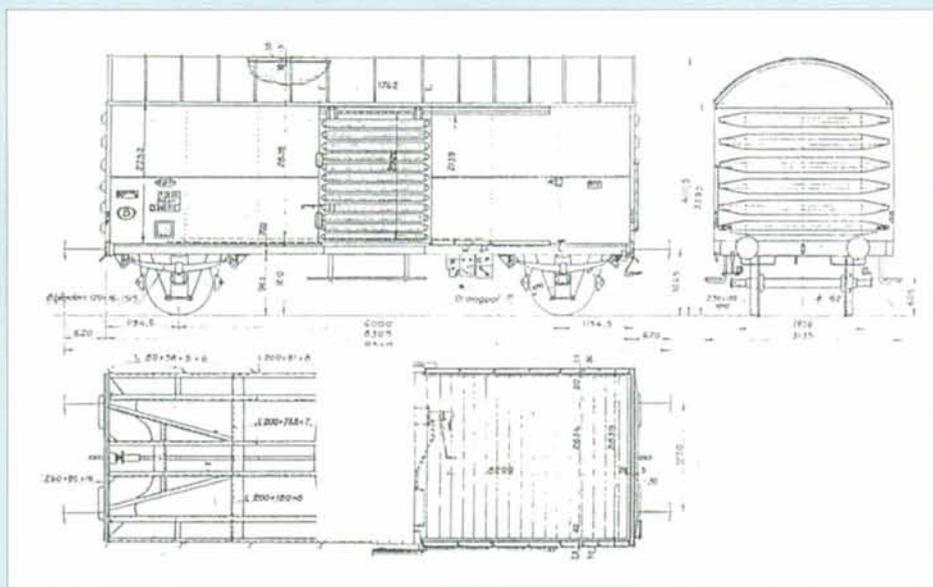
Après la mise hors service des wagons type 2211A1 pour transport de levure entre le 25 mai et le 15 juin 1970, on put encore voir des transports de levure dans des wagons type 2212A0, mais ils ne portaient plus la marque "Levure Royale".

On pouvait les reconnaître au papier qui était collé sur leurs flans. A Gent-St-Pieters, de tels wagons ont été vus lors de leur déchargement sur la voie 1 de la gare. En 1987, les derniers wagons des deux types furent mis hors service.

Actuellement, tous les transports de levure de boulangerie sont effectués par camion.

La gare de triage de Brugge-Zeehaven, qui était reliée au port intérieur et extérieur de Brugge par la ligne 201, s'appela encore "Bruges-Bassins" puis "Bruges-Port-de-Mer". Ce dernier nom fut donné aux voies dans le port même. La gare de triage prit alors le nom de "Brugge-Dijk" dû au nom de la commune "St-Pieters-op-den Dijk" fusionnée avec Brugge en 1899, et sur laquelle elle se trouve. Le faisceau avait 11 voies lors de sa plus grande extension. Le trafic sur la ligne 201 et dans le port fut arrêté en 2001. Le faisceau "Brugge-Dijk" fut encore utilisé pour y garer du matériel de travaux pendant quelque temps. Il ne reste plus qu'une voie de garage à Brugge-Dijk.

Charles OCSINBERG.



← Vers la fin des transports de levure par la SNCB, les wagons du type 2211A1 étaient parfois remplacés par des types 2212A0. Ceux-ci ne portaient pas les marquages "Levure Royale - Konings Gist" et n'étaient reconnaissables que grâce à un papier collé sur les parois longitudinales sur lequel on pouvait lire qu'il s'agissait d'un transport de levure. Ci-dessus, plan du wagon type 2211A0. Ci-contre : le wagon 2212A0 n° UIC 21 88 135 5 768-1.

Photo SNCB.

Aalst

Hier



La remise de Aalst était située contre la gare voyageurs. Elle compta parmi les derniers dépôts vapeur; c'est d'ailleurs la 29.013 de Aalst qui assura officiellement le dernier parcours vapeur sur le réseau le 20 décembre 1966, avec le train 8155 Ath - Aalst. Cette remise dépendait depuis le 17 janvier 1963 de l'atelier de Merelbeke. Après la suppression de la vapeur, le bâtiment fut démoli mais les voies continuèrent à être utilisées jusqu'au milieu des années '80 pour garer les locomotives Diesel (séries 62/63 et 80 - voir petite photo prise le 8 mai 1980). Après la suppression de la traction Diesel, l'ensemble des voies disparut pour laisser la place à un vaste parking. La photo ci-dessus a été réalisée en 1951. Devant la remise se trouvent en tête des voies et de gauche à droite les 64.077, 29.160, 29.211, 29.207 et une type 96. Aujourd'hui, le site est occupé par un parking pour autos. A noter que le mur du fond du dépôt existe toujours (en blanc), et fait partie de l'ancien bâtiment administratif toujours existant.

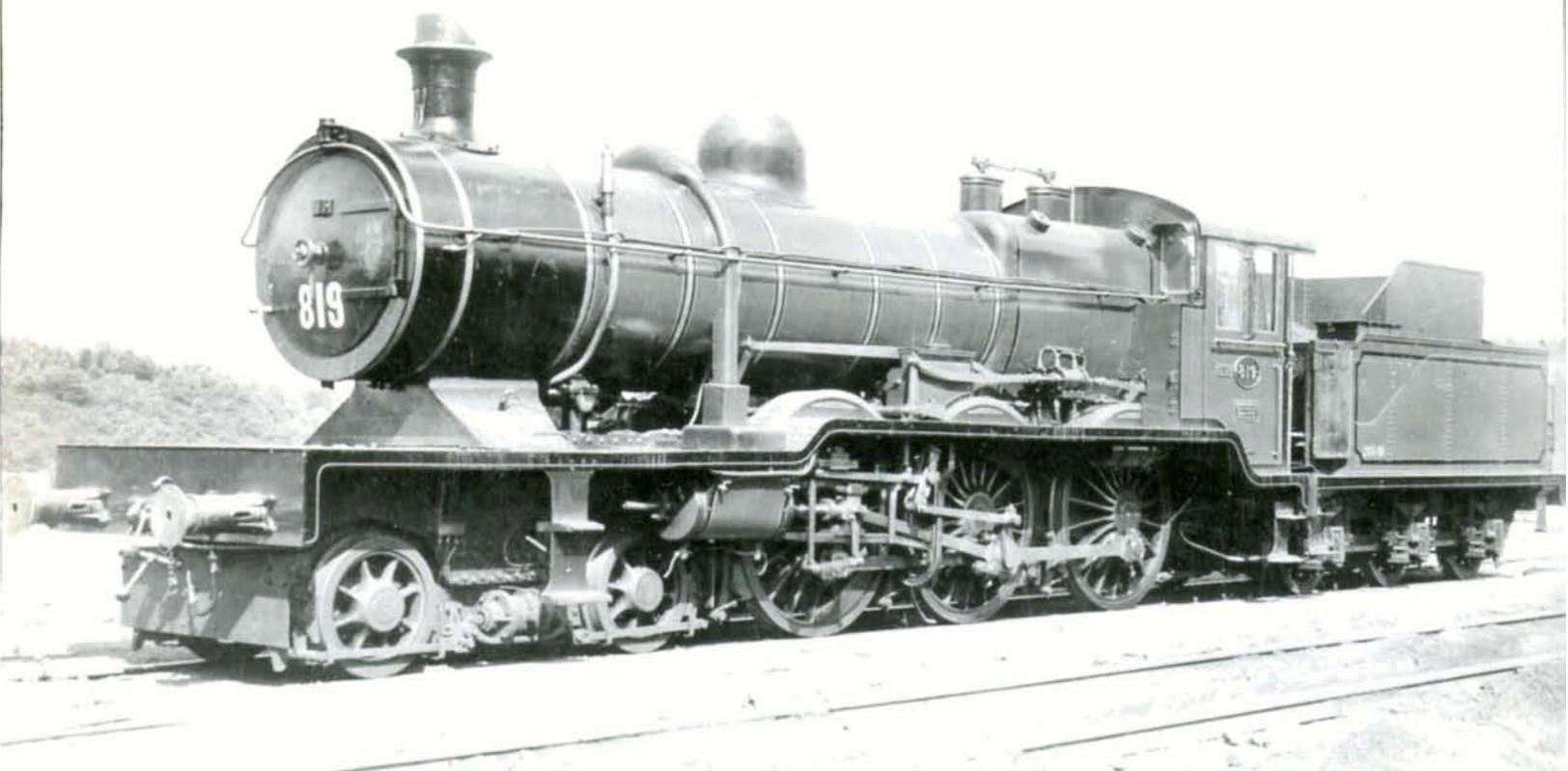
Photos : Firmin DERIDDER - Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Aujourd'hui



Il y a 80 ans : la SNCB procédait à la renumérotation de son parc vapeur



Voici un magnifique document de la type 8 n° 819 du dépôt de Jemelle. Avant le 1er octobre 1931, elle portait le numéro 3348. Cette locomotive, construite par Anglo-Franco-Belge (n° 1507/1905), fut mise en service le 24 octobre 1905. Elle sera renumérotée une troisième fois en 8.019 le 1er janvier 1946, et sera mise hors écriture au dépôt de Stockem le 17 juillet 1948. Photo Groupe SNCB.

Nous utiliserons tout au long de cet article la langue et l'orthographe utilisés à l'époque.

Petit retour aux sources

Jusqu'au début du 20^e siècle, le numéro des locomotives était attribué dans l'ordre de leur livraison, sans se soucier de leur type. De plus, lorsqu'une machine était mise hors service, le numéro devenu disponible était réattribué en priorité à une locomotive sortant d'usine. Par exemple, les locomotives du type 6 bis

de l'Etat Belge, au nombre de 7, portaient dans l'ordre les numéros suivants : 39^o, 81^o, 105^o, 117^o, 224^o, 2102 et 2105. Pour les numéros 39, 81, 105 et 117, il s'agissait de leur troisième réutilisation, tandis que le numéro 224 était utilisé pour la deuxième fois.

Ce système pas du tout cohérent fut abandonné en 1897 pour les locomotives avec tender séparé, et en 1908 pour les locomotives-tenders. Dès ce moment, les numéros d'une nouvelle série d'engins se succédaient. Par exemple : les *Pacific*

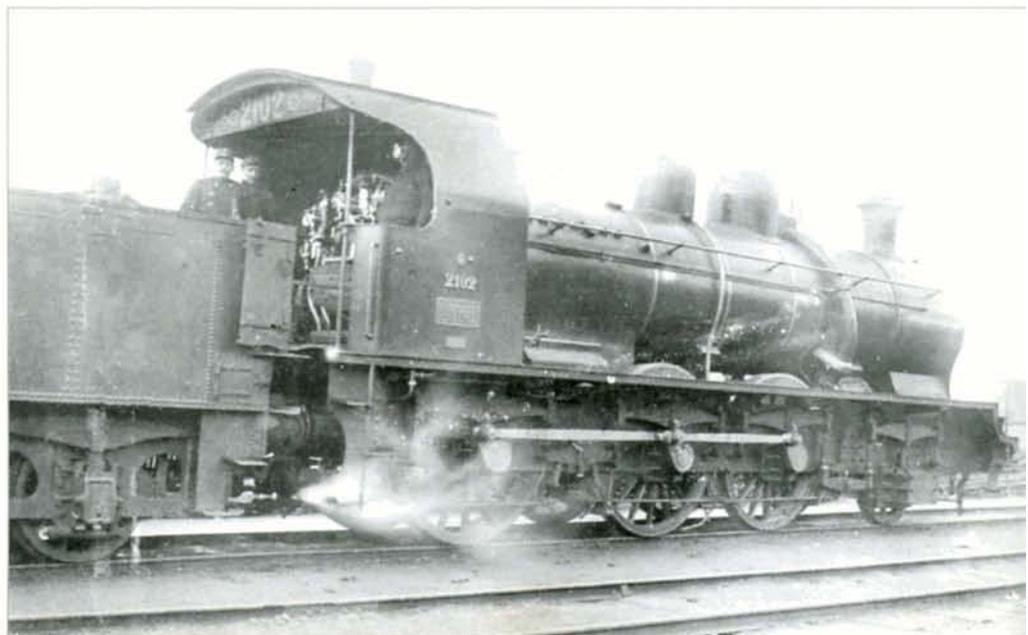
du type 10 (construction 1910 à 1914) reçurent les numéros 4501 à 4558.

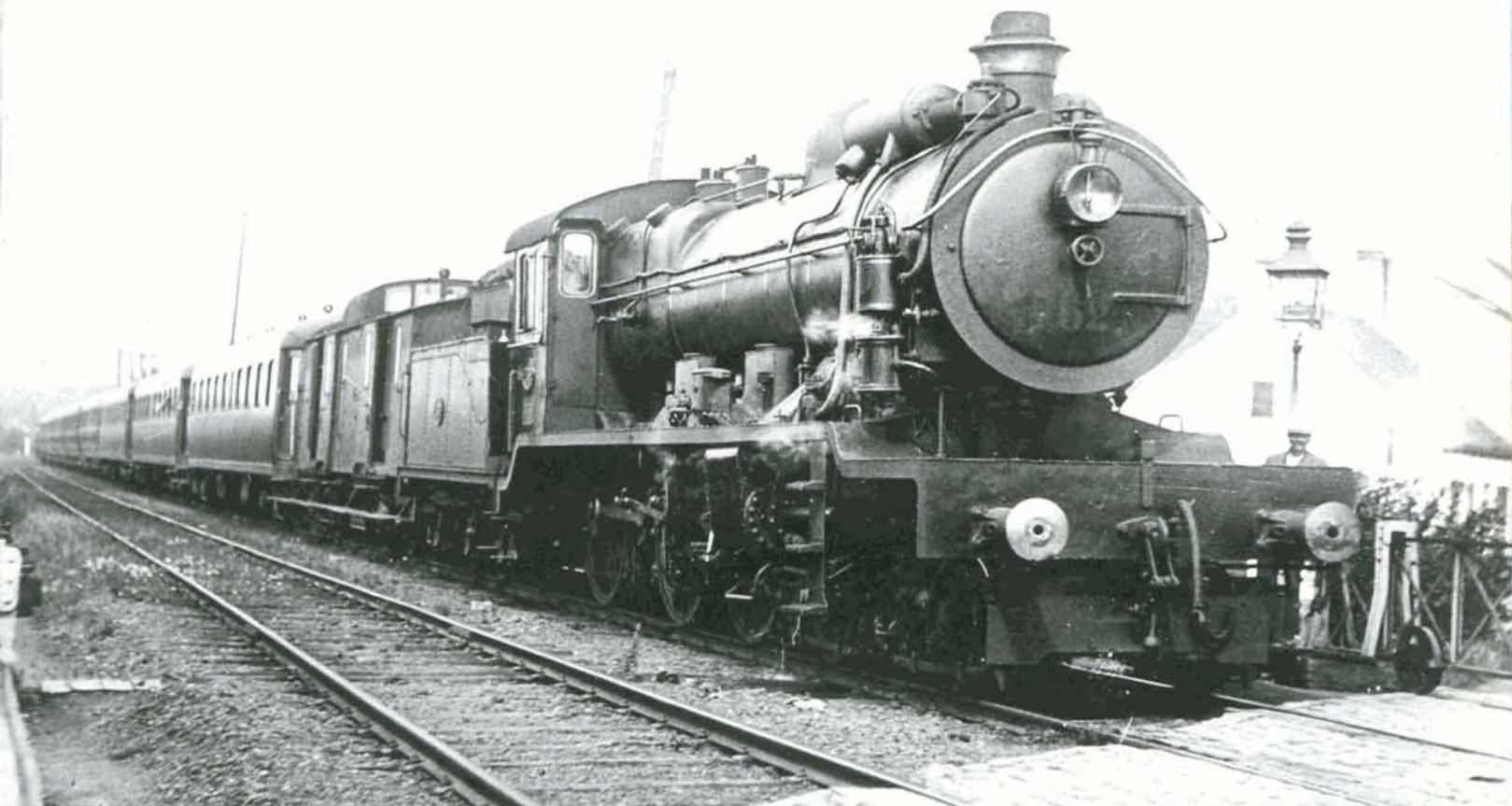
Après la Première Guerre mondiale, la Belgique reçut plus de 2000 locomotives allemandes, essentiellement prussiennes au titre des conditions de l'Armistice du 11 novembre 1918. Dans un premier temps, ces locomotives conservèrent leur numéro d'origine.

A partir du 1er janvier 1925, ces machines reçurent un numéro en rapport avec le type de la série.

Avant le 1er octobre 1931, il n'était pas possible de déterminer le type d'une locomotive d'après son numéro. Ce document montre la machine 2102 de l'Etat Belge photographiée à Bruxelles-Nord, son dépôt d'attache, le 6 novembre 1910. Il s'agit d'une type 6 construite en 1892 par Anglo-Franco-Belge (n° 862) et transformée en type 6 bis en 1906. Elle fut détruite durant la Première Guerre mondiale. Son numéro est apposé en chiffres en laiton de 102 mm de haut. Ces chiffres, fixés séparément et amovibles, furent progressivement remplacés à partir de 1927 par des plaques ovales. On remarquera que son numéro est également peint à l'arrière de la marquise, sous la toiture; il s'agit d'une fantaisie du dépôt de Bruxelles-Nord.

Collection PFT.





La type 7 n° 762 en tête d'un international Calais - Bruxelles photographié à Steene en France. Cette machine portait avant le 1er octobre 1931 le numéro 4662. Construite par Gilain (n° 84), elle fut prise en écriture le 5 octobre 1923. Elle deviendra la 7.062 le 1er janvier 1946 et sera mise hors écriture le 18 décembre 1955 au dépôt de Berchem. Son numéro est peint sur la porte de la boîte à fumée et est apposé dans une plaque ovale sur les parois de l'abri. Souvent, le graphisme des numéros peints variait d'un dépôt à l'autre. Photo : J. R. RENAUD, collection PFT.

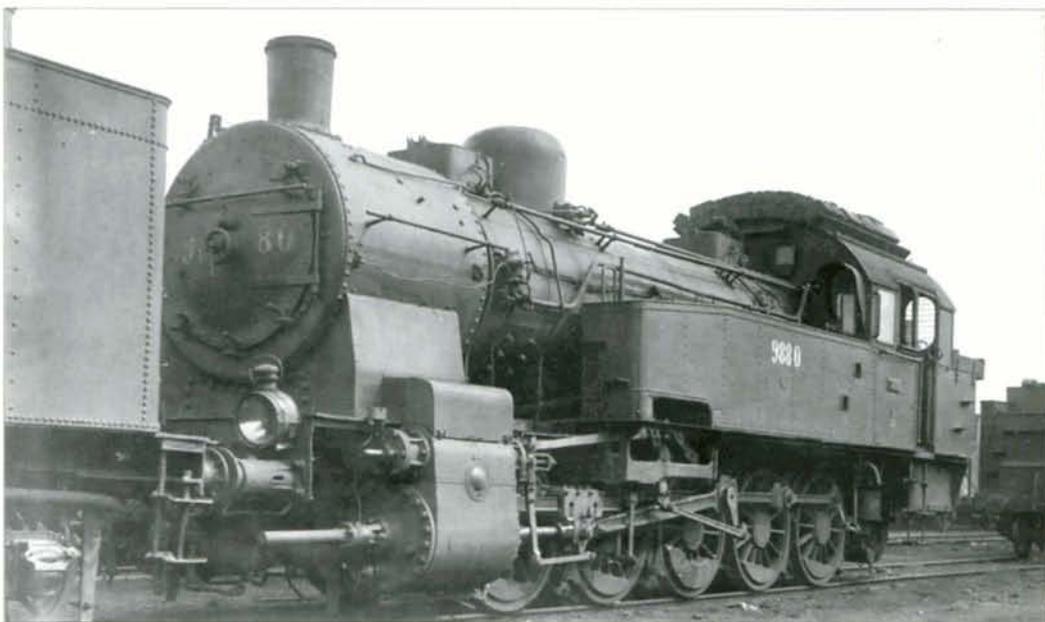
Ainsi, les P8 qui étaient classées dans le type 64, reçurent les numéros 6400 à 6567.

Dans la mesure du possible, les deux derniers chiffres correspondaient aux numéros allemands, par exemple, la 2454 Münster avait reçu le numéro 6454. Pour les séries dépassant 100 unités, il fallait passer une centaine (ou plusieurs) supérieure, les type 81 étaient ainsi numérotés de 8100 à 8675; les types 82, 83, 84, 85 et 86 ne pouvaient donc pas exister; la 8222 n'était pas une type 82, mais la 123e type 81.

L'Etat Belge profita également de l'occasion pour reclasser les versions différentes de certains types : type 15 devenant types 14, 15 et 16; type 18 devenant types 18, 19 et 20; type 8bis devenant type 7; type 32S devenant type 31.

La renumérotation de 1931

Le 1er octobre 1931, la SNCB décida d'appliquer un tout nouveau système de classification et de numérotation à l'ensemble du parc vapeur, dont le principe était de donner un numéro aux locomotives en rapport avec le type auquel elles appartenaient, comme pour les machines "Armistice" en 1925.



A partir du 1er janvier 1925, les locomotives allemandes "Armistice" perdirent leur numéro d'origine pour recevoir un numéro Etat Belge en rapport avec leur type. Ainsi, la 9880 photographiée au dépôt de Liège, faisait partie du type 98. Il s'agit d'une T16' prussienne qui portait l'immatriculation "'Essen 8180" (Schwartzkopf 6200 / 1917). On remarquera que dans son cas, l'Etat Belge avait conservé les deux derniers chiffres (80) de son numéro prussien. Son numéro est peint sur la porte de la boîte à fumée et, en jaune, le long des soutes à eau. Les parois de son abri portent une petite plaque rectangulaire sur laquelle étaient fixés des chiffres amovibles en laiton. Elle conserva son numéro lors de la renumérotation du 1er octobre 1931. Emportée en Allemagne durant la deuxième guerre mondiale, elle ne revint jamais en Belgique. Restée en RDA, elle fut reprise par la DR et renumérotée 94.1809. Après sa réforme en 1958, elle fut vendue comme locomotive industrielle et resta encore en activité jusqu'en 1971. Photo J. LAWSON KERR, collection PFT.

La S10² prussienne "Dantzig 1205" fut renumérotée en 1925 par l'Etat Belge dans le type 62 avec le numéro 6206. Cette machine ne conserva pas ces deux derniers chiffres de son numéro prussien, car il y avait une seconde S10² qui avait le même numéro mais immatriculée dans une autre direction : la "Elberfeld 1205", qui devint la 6205 de l'Etat Belge. Comme la majorité des locomotives ex. allemandes, elles conserva son numéro le 1er octobre 1931. On remarquera le graphisme très élaboré de son numéro, peint en jaune avec un ombrage rouge, qui avait été appliqué à titre d'essai à la fin des années vingt par les dépôts de Bruxelles-Nord et de Liège. Cette locomotive, construite par Vulcan (n° 3005) en 1916 et renumérotée 62.006 en 1946, fut mise hors des écritures au dépôt de Bruxelles-Midi le 29 avril 1959. Collection Bruno DEDONCKER / PFT.



La classification comprenait 7 catégories de locomotives :

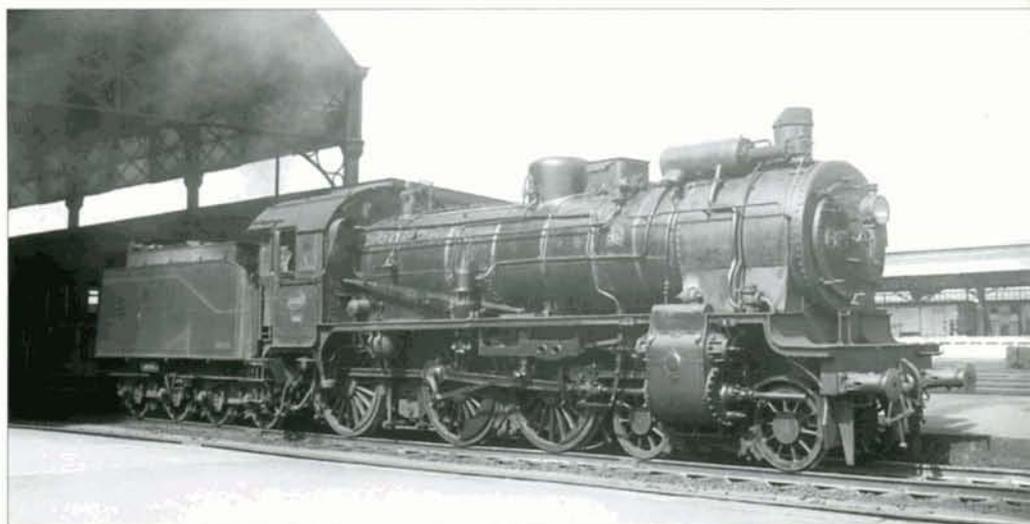
- types 1 à 20 : locomotives à voyageurs;
- types 25 à 44 : locomotives à marchandises et mixtes;
- types 50 à 58 : locomotives de manoeuvres;
- types 60 à 69 : locomotives à voyageurs;
- types 71 à 75 : locomotives à marchandises de faible puissance;
- types 79 à 92 : locomotives à marchandises de moyenne et grande puissance;
- types 93 à 99 : locomotives-tenders à marchandises, mixtes, et de manoeuvres.

Les types 60 à 99 correspondaient aux locomotives allemandes reçues au titre d'Armistice. Elles conservèrent leur appellation de 1925.

Comme nous l'avons déjà mentionné pour la renumérotation des machines allemandes en 1925, ce système présentait l'inconvénient que, lorsque l'effectif d'un type dépassait la centaine, il débordait au-delà. Douze types furent concernés :

- type 25 : 2500 à 2635;
- type 31 : 3100 à 3299;
- type 38 : 3800 à 3949;
- type 41 : 4100 à 4320;
- type 44 : 4400 à 4726;
- type 51 : 5100 à 5297;
- type 53 : 5300 à 5675;
- type 64 : 6400 à 6567;
- type 71 : 7000 à 7199 (dans ce cas, il fut nécessaire de revenir à la centaine inférieure car il existait un type 72):
- type 72 : 7201 à 7342;
- type 74 : 7400 à 7504;
- type 81 : 8100 à 8675.

Les types 26, 32, 39, 42, 43, 45, 46, 47, 52, 54, 55, 56, 65, 70, 73, 75, 82, 83, 84, 85 et 86 n'existaient donc pas.



La numérotation appliquée aux machines allemandes en 1925 avait l'inconvénient que, lorsque l'effectif du type dépassait 100, la numérotation passait à une centaine supérieure. C'est le cas pour cette P8 numérotée 6505, photographiée en gare de Mons le 30 mai 1939. Il ne s'agit pas d'une type 65, mais bien de la 106e machine du type 64. Cet inconvénient se retrouvera dans la nouvelle numérotation du 1er octobre 1931. Les parois de son abri portent une plaque ovale du modèle de 1934, à fond noir, avec chiffres américains genre Santa Fe. Son dépôt est mentionné en style télégraphique sur une petite plaque placée sous l'ovale portant le numéro, ici FMS (Mons). Cette P8, construite en 1918 par Henschel (n° 16461), reçut l'immatriculation prussienne "Hannover 2505". Renumérotée 64.105 en 1946, elle sera radiée à Brugge le 5 août 1963. Collection Bruno DEDONCKER / PFT.

La 1001 portait avant le 1er octobre 1931 le numéro 4501. Bien qu'il s'agisse de la première type 10, elle reçut le deuxième numéro de la série. En effet, le premier numéro de chaque série débutait toujours à 00. Le numéro 1000 avait été attribué à la dernière machine de la série, l'ex. 4550. L'abréviation du dépôt est placée à gauche de la plaque ovale, ici FL pour Liège. On remarquera l'état impeccable de la locomotive, sortant probablement de révision. Photo H. G. HESSELINK, collection PFT.



Cette nouvelle classification par catégorie de locomotives nécessita de redésigner plusieurs types, comme par exemple le type 23 devenu le type 53. Six types furent concernés :

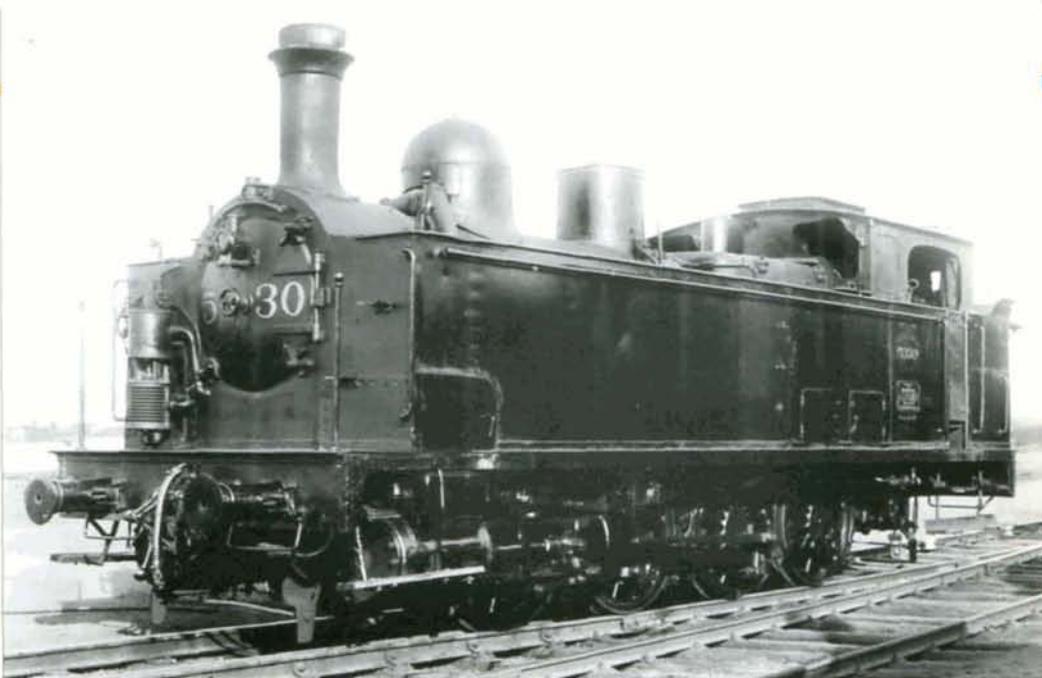
- type 22 : devenant type 57;
- type 23 : devenant type 53
- type 31 : devenant type 41
(ex. type 32S);
- type 32 : devenant type 44;
- type 37 : devenant type 31;
- type 52 : devenant type 58.

C'est également en octobre 1931 qu'apparurent sur les parois des cabines de conduite les abréviations télégraphiques indiquant la remise d'affectation de la locomotive. Au total, on comptait à l'époque 61 remises :

ANS	Ans
ATH	Ath
FBC	Braine-le-Comte
FBM	Bruxelles-Midi
FBN	Bruxelles-Nord
FC	Courtrai
FCO	Eecloo
FCR	Charleroi
FCV	Berchem (Anvers)
FDD	Denderleeuw
FDK	Adinkerke
FDN	Audenaerde
FEO	Ronet
FGH	Saint-Ghislain
FGNF	Gand-Maritime
FHR	Herbesthal
FHS	Hasselt
FKR	Merelbeke
FL	Liège
FLD	Landen
FLS	Alost
FLU	Luttre
FLV	Louvain
FMN	Manage
FMS	Mons
FMY	Montignies
FNDM	Anvers-Dam
FNO	Trois-Ponts
FNSD	Anvers-Sud
FPS	Pepinster
FR	Bruges
FRST	Aerschot
FSD	Ostende
FSN	Saint-Nicolas
FSR	Schaerbeek
FSU	Baulers
FT	Termonde
FTK	Cortemarck
FTL	Tirlemont
FTM	Tamines

→ La type 25 n° 2571, ex. 2261 (Carels 330/1887), photographiée à Ans, son dépôt propriétaire, le 29 mai 1939. La machine a perdu sa plaque ovale; son numéro était peint en chamois dans un ovale peint en noir. De même, la plaque avec l'abréviation du dépôt est absente, et remplacée par une inscription peinte. Il n'y a pas de numéro sur la porte de la boîte à fumée. Cette type 25 sera radiée en août 1941.

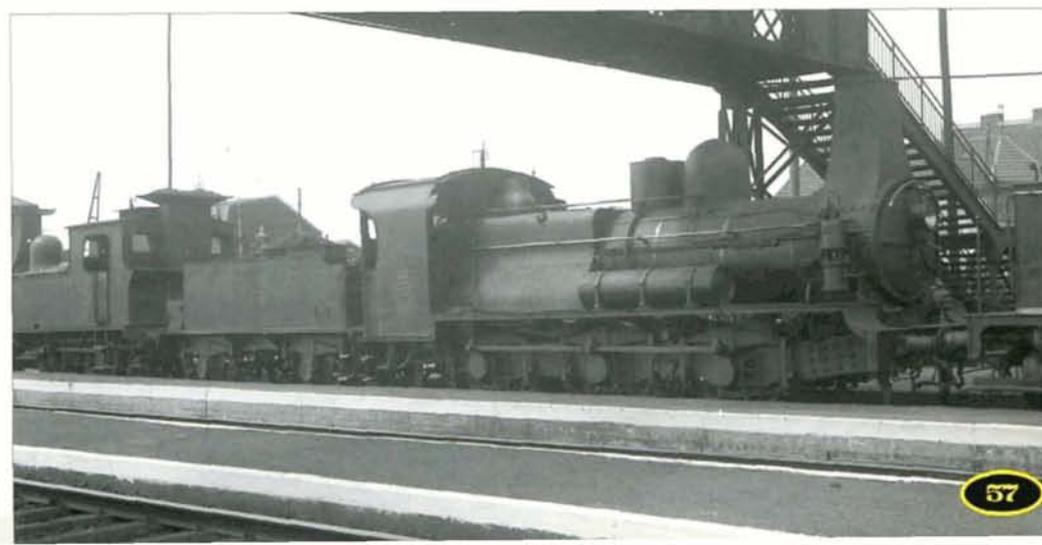
Photo : H. G. HESSELINK, collection PFT.



Avec la nouvelle classification par genre de locomotives appliquée le 1er octobre 1931, six types furent redésignées, comme par exemple le type 23 devenu le type 53. Voici la 5330 (ex. 4830, Gilain 64/1914) du dépôt de Schaerbeek, portant son numéro de façon conforme : peint sur la porte de la boîte à fumée et dans un ovale sur les parois de l'abri. On remarquera l'étrange petite lanterne placée sur la porte de la boîte à fumée. Elle fut mise en service le 6 mai 1914 et réformée à Berchem le 25 avril 1960. Photo Groupe SNCB.



La type 11 n° 470", fut renumérotée 1131 le 1er octobre 1931. Son abri porte la plaque ovale modèle de 1929 et la petite plaque portant l'abréviation télégraphique de son dépôt, ici FTK : Cortemarck. La plaque de construction (Hanrez 42/1893) est toujours en place. Elle sera radiée en mai 1934. Photo : H. G. HESSELINK, collection PFT.



FTY	Tournai
FVS	Visé
FVY	Gouvy
FY	Ypres
FYM	Muysen
GHA	Hamont
GMN	Montzen
GT	Haine-Saint-Pierre
LC	Ciney
LDS	Lodelinsart
LHY	Statte
LJ	Jemelle
LML	Moll
LNC	Monceau
LT	Ottignies
LWC	Walcourt
MBX	Bertrix
MKM	Stockem
MUT	Latour
NK	Renory (deviendra RY à partir du 8 juillet 1944)
RVS	Saint-Vith

Au 4 octobre 1931, l'effectif du parc vapeur comprenait 3996 locomotives. Parmi celles-ci, 3981 étaient mises à disposition des 7 Groupes qui composaient alors le réseau :

Groupes	(1)	(2)	(3)
Anvers	943	457	9
Charleroi	515	242	8
Gand	636	335	14
Hasselt	103	60	3
Liège	566	294	12
Mons	602	326	8
Namur	616	277	7
TOTAL	3981	1991	61

(1) : nombre de locomotives;
 (2) : nombre de services à assurer;
 (3) : nombre de remises par Groupe.

→ Le type 8 bis fut reclassé type 7 en janvier 1925. Voici la 712 attendant le départ à Oostende. Jusqu'au 1er janvier 1931, elle portait le numéro 4612. Sa plaque ovale est du modèle de 1929 à fond rouge, puis noir. En dessous de celle-ci est fixée la plaque du constructeur (Cockerill 2974/1922). La plaquette indiquant la remise propriétaire se trouve à droite de la plaque ovale, et indique FSD (Oostende). Mise en service le 31 octobre 1922 - radiation le 24 mars 1961 à Berchem. Photo H. G. HESSELINK, collection PFT.

→ La plaque ovale de la type 44 numéro 4442 est du modèle de 1934, avec des chiffres américains du genre "Santa Fe". Ces plaques de 474 x 304 mm à fond noir, étaient en laiton. Durant la Seconde Guerre mondiale, elles seront pratiquement toutes retirées par l'occupant. Les numéros furent alors peints en chamois avec ou sans ovale noir. En dessous se trouve la plaque du constructeur (AFB 1395/1902) et la plaquette de la remise : FDD (Denderleeuw), dont le modèle date également de 1934. Cette photo a été réalisée durant la guerre. L'occupant a inscrit au bas de l'abri "Bw Merelbeke" (dépôt Merelbeke). Devenue la 44.042 en 1946, elle fut réformée le 20 juillet 1948 à Trois-Ponts. Auteur inconnu, collection PFT.



La type 40 n° 4031 (ex. 4931, ex. ROD 825 - Baldwin 47679/1917) en gare de Namur. Elle porte une plaque ovale modèle 1929, de 474 x 304 mm, à fond rouge. En-dessous de celle-ci se trouve la plaque de la remise propriétaire : FSU (Baulers). Les tenders avaient également leur numéro inscrit dans des plaques ovales. A partir de septembre 1931, ces plaques furent progressivement supprimées et remplacées par un nouveau numéro à 4 ou 5 chiffres de 100 mm de haut, peint dans le coin inférieur avant des parois latérales, à 40 mm du bord inférieur du cadre. Les deux premiers chiffres de ces nouveaux numéros indiquaient la capacité en eau du tender. Dans ce cas, le tender 21.031 a une capacité de 21 m³. Cette machine a été radiée à Kortrijk en décembre 1964. Photo H. G. HESSELINK, collection PFT.



Les 15 autres locomotives étaient mises à disposition des Ateliers Centraux :

Types	Nombre
50	5
51	3
57	2
machines "atelier"	5

A noter qu'il existait des abris pour locomotives. Les équipes de conduite demeuraient sur place mais utilisaient des machines affectées à des remises propriétaires. Au 4 octobre 1931, on trouvait des abris à Bastogne, Blaton, Boom, Florennes, Libramont, Mariembourg, Moerbeke et Maeseck.

Nous publions ci-après des tableaux reprenant pour les 7 Groupes le nombre de services à assurer par type de locomotive et par remise, valable à partir du 4 octobre 1931. La colonne (1) indique le nombre total de service à assurer par remise.

Michel HERBIET - J-L VANDERHAEGEN.



La type 10 n° 4502 (Saint-Léonard 1629/1910) fut mise en service à Bruxelles-Nord le 3 janvier 1912. Elle reçut le numéro 1002 le 1er octobre 1931. Cette photo la montre devant le dépôt de Bruxelles-Nord vers 1933. Son numéro est inscrit en jaune sur la porte de la boîte à fumée comme c'était l'usage dans cette remise. Elle fut radiée le 29 septembre 1956 à Jemelle. Photo : J. R. RENAUD, collection PFT.

Groupe d'Anvers

remises	abréviation (1)	nombre de services à assurer par type de locomotive
Aerschot	FRST	17 41 (15) - 51 (1) - 93 (1)
Anvers-Dam	FNDM	93 29 (1) - 51 (8) - 53 (26) - 57 (3) - 58 (13) - 71/72 (14) - 79 (6) - 90 (20) - 98 (2)
Anvers-Sud	FNSD	39 8 (3) - 16 (3) - 51 (5) - 53 (6) - 58 (6) - 66 (2) - 71/72 (5) - 81 (6) - 97 (3)
Berchem	FCV	38 6 (6) - 9 (13) - 11 (3) - 40 (8) - 66 (8)
Bruxelles-Nord	FBN	79 7 (7) - 9 (7) - 10 (9) - 33 (3) - 38 (9) - 53 (2) - 57 (8) - 58 (8) - 60 (11) - 61 (1) - 66 (6) - 69 (8)
Louvain	FLV	59 7 (8) - 31 (20) - 38 (12) 41 (7) - 53 (8) - 57 (1) - 93 (3)
Muysen	FYM	37 25 (4) - 51 (9) - 53 (4) - 64 (4) - 71/72 (7) - 81 (9)
Schaerbeek	FSR	65 25 (2) - 31 (9) - 36 (4) - 41 (16) - 53 (18) - 81 (12) - 93 (3) - 98 (1)
Tirlemont	FTL	30 44 (14) - 53 (1) - 64 (5) - 81 (6) - 93 (4)



La G7² "Hanover 4727" des Chemins de fer prussiens fut livrée par Henschel (n° 16464) en 1911. Cédée à l'Etat Belge, elle fut renumérotée 7327 en 1925, numéro qu'elle conservera le 1er octobre 1931. Cette photo a été réalisée au dépôt de Liège; la machine appartenait alors à la remise de Jemelle. On remarquera le style particulier de la plaque qui n'avait pas une forme ovale, mais qui englobait également le "littéra" (photo ci-contre à gauche en médaillon). Le littéra était composé d'une lettre en majuscule, ici la lettre N, qui caractérisait la puissance de la locomotive. Jusqu'en 1934, il existait des tableaux par sections de ligne, donnant les unités de charge autorisés par catégorie (littéra) de locomotives, établissant donc la charge remorquée autorisée. Cette G7² fut réformée en juin 1935. Auteur inconnu, collection PFT.



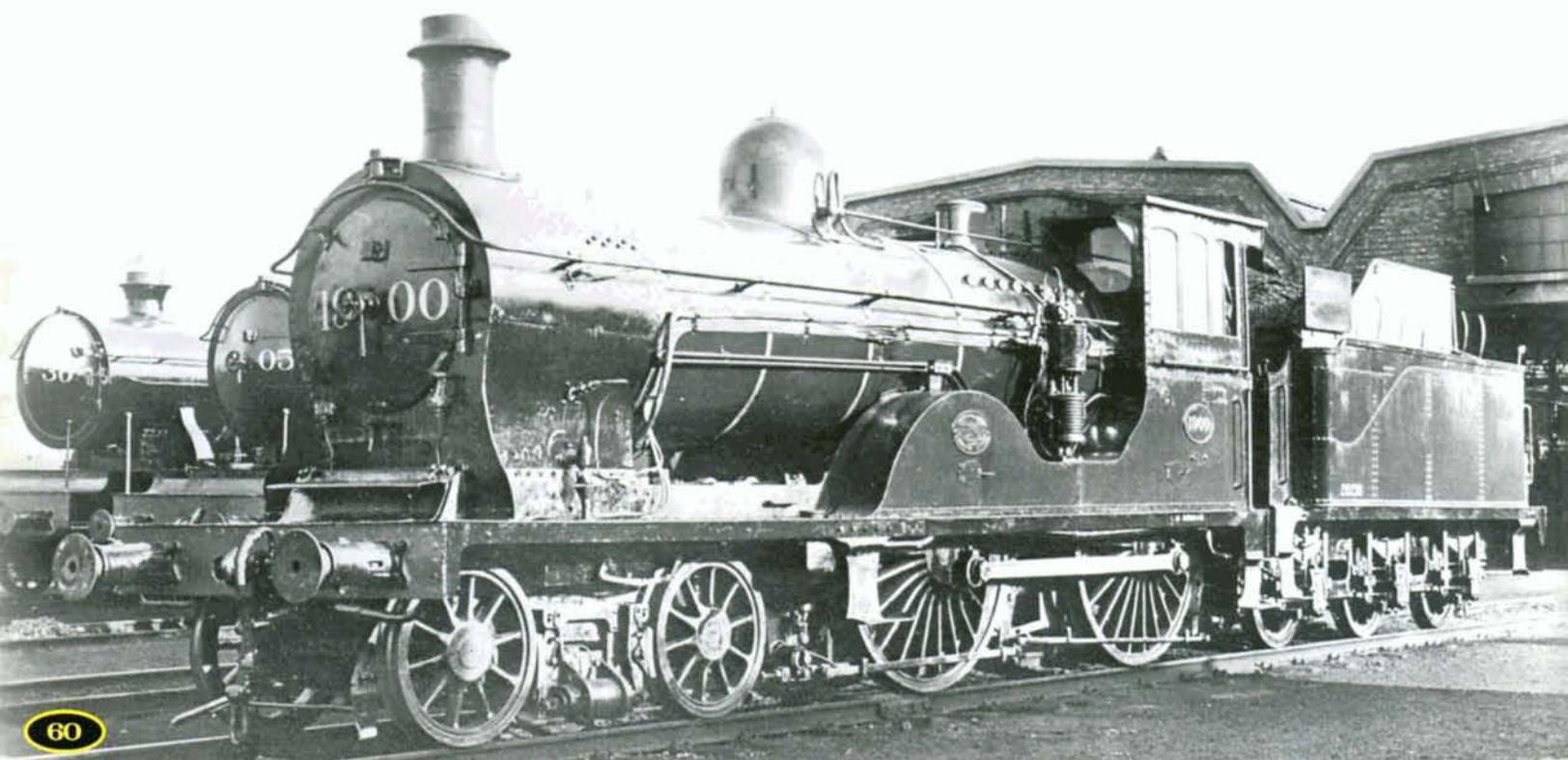
Groupe de Charleroi

remises	abréviation (1)		nombre de services à assurer par type de locomotive
Baulers	FSU	19	16 (4) - 25 (1) - 40 (13) - 51 (1)
Charleroi	FCR	26	17 (3) - 40 (6) - 51 (3) - 53 (2) - 64 (9) - 99 (3)
Lodelinsart	LDS	11	71/72 (10) - 99 (1)
Luttre	FLU	32	16 (6) - 51 (2) - 53 (2) - 71/72 (3) - 80 (9) - 81 (10)
Monceau	LNC	43	25 (1) - 51 (6) - 53 (7) - 71/72 (12) - 80 (17)
Montignies	FMY	34	53 (6) - 71/72 (6) - 81 (22)
Tamines	FTM	32	14/15 (5) - 18 (10) - 57 (2) - 71/72 (1) - 81 (14)
Walcourt	LWC	45	11 (8) - 14/15 (7) - 53 (6) - 57 (2) - 81 (22)

Groupe de Gand

remises	abréviation (1)		nombre de services à assurer par type de locomotive
Adinkerke	FDK	6	44 (5) - 51 (1)
Alost	FLS	33	4 (7) - 38 (5) - 44 (9) - 51 (2) - 64 (10)
Audenaerde	FDN	10	14 (1) - 30 (3) - 44 (6)
Bruges	FR	25	16 (7) - 25 (9) - 51 (2) - 53 (1) - 64 (6)
Cortemarck	FTK	4	11 (1) - 25 (1) - 51 (1) - 74 (1)
Courtrai	FC	57	4 (4) - 8 (4) - 14 (1) - 29 (1) - 38 (6) - 40 (9) - 44 (20) - 51 (2) - 53 (7) - 93 (3)
Denderleeuw	FDD	9	44 (6) - 53 (1) - 93 (2)
Eecloo	FCO	6	44 (6)
Gand-Maritime	FGNF	24	29 (1) - 51 (6) - 53 (8) - 71/72 (9)
Merelbeke	FKR	74	7 (5) - 18 (6) - 19 (1) - 25 (1) - 44 (12) - 51 (2) - 53 (6) - 64 (8) - 66 (7) - 71/72 (6) - 81 (15) - 93 (5)
Ostende	FSD	26	7 (4) - 10 (3) - 18 (4) - 44 (6) - 51 (9)
Saint-Nicolas	FSN	16	11 (2) - 44 (14)
Termonde	FT	29	18 (8) - 38 (12) - 44 (6) - 51 (3)
Ypres	FY	16	2 (3) - 11 (2) - 29 (1) - 44 (9) - 53 (1)

Le 4 octobre 1931, il ne subsistait plus que trois type 19 (ex. type 18S). Seul le dépôt de Merelbeke assurait encore un service avec ce type de locomotives. Elles survivront jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, au dépôt de Saint-Nicolas; la dernière fut radiée le 9 mai 1949. Cette photo montre la 1900, anciennement type 18S n° 3288 et future 19.003 en 1946, photographiée devant l'Atelier Central de Salzinnes, en compagnie de deux machines du type 31. Elle est accouplée au tender 20.210. Construite par Carels (n° 434/1905), elle fut mise en service le 2 août 1905 et radiée le 27 mai 1948. Photo : J. R. RENAUD, collection PFT.



Groupe de Hasselt

remises	abréviation (1)		nombre de services à assurer par type de locomotive
Hamont	GHA	6	44 (6)
Hasselt	FHS	47	2 (10) - 15 (1) - 29 (2) - 31 (9) - 40 (4) - 41 (8) - 51 (1) - 53 (5) - 80 (7)
Moll	LML	7	2 (3) - 44 (4)

Groupe de Liège

remises	abréviation (1)		nombre de service à assurer par type de locomotive
Ans	ANS	28	11 (1) - 25 (2) - 53 (9) - 81 (16)
Gouvy	FVY	9	44 (2) - 53 (1) - 81 (6)
Herbesthal	FHR	35	7 (9) - 53 (3) - 81 (8) - 93 (6) - 97 (9)
Landen	FLD	32	31 (6) - 44 (13) - 51 (2) - 64 (8) - 93 (3)
Liège	FL	58	7 (7) - 9 (8) - 10 (6) - 11 (1) - 51 (3) - 53 (1) - 57 (3) - 64 (12) - 97 (4) - 98 (13)
Montzen	GMN	12	53 (4) - 81 (7) - 98 (1)
Pepinster	FPS	21	41 (7) - 53 (1) - 57 (1) - 93 (1) - 96 (4) - 97 (7)
Renory	NK	50	31 (10) - 51 (2) - 53 (11) - 81 (21) - 98 (6)
Saint-Vith	RSV	17	53 (1) - 81 (8) - 96 (3) - 97 (5)
Statte	LHY	7	15 (1) - 25 (6)
Trois-Ponts	FNO	11	44 (5) - 53 (1) - 81 (3) - 96 (2)
Visé	FVS	14	44 (7) - 53 (3) - 81 (4)

Groupe de Mons

remises	abréviation (1)		nombre de services à assurer par type de locomotive
Ath	ATH	27	14/15 (5) - 44 (15) - 51 (2) - 93 (5)
Braine-le-Comte	FBC	27	41 (13) - 53 (3) - 71/72 (9) - 93 (2)
Bruxelles-Midi	FBM	56	29 (3) - 41 (10) - 51 (8) - 53 (4) - 62 (6) - 64 (16) - 97 (9)
Haine-Saint-Pierre	GT	67	16 (11) - 38 (10) - 41 (22) - 51 (1) - 53 (8) - 71/72 (1) - 79 (5) - 81 (9)
Manage	FMN	14	41 (13) - 93 (1)
Mons	FMS	43	11 (2) - 17 (1) - 20 (5) - 25 (2) - 44 (9) - 51 (1) - 53 (5) - 64 (10) - 79 (8)
Saint-Ghislain	FGH	56	14/15 (7) - 25 (13) - 29 (1) - 44 (10) - 53 (12) - 79 (5) - 81 (8)
Tournai	FTY	36	8 (10) - 14/15 (5) - 25 (5) - 29 (1) - 44 (9) - 51 (2) - 53 (4)

Groupe de Namur

remises	abréviation (1)		nombre de services à assurer par type de locomotive
Bertrix	MBX	42	2 (3) - 11 (1) - 53 (1) - 72 (1) - 81 (31) - 96 (5)
Ciney	LC	12	15 (3) - 25 (5) - 44 (3) - 93 (1)
Jemelle	LJ	46	5 (3) - 8 (4) - 10 (5) - 36 (5) - 38 (4) - 72 (3) - 81 (19) - 93 (3)
Latour	MUT	47	15 (2) - 35 (3) - 36 (9) - 81 (30) - 98 (3)
Ottignies	LT	43	38 (17) - 41 (4) - 64 (8) - 81 (11) - 93 (3)
Ronet	FEO	46	2 (1) - 8 (6) - 25 (5) - 36 (5) - 38 (6) - 53 (7) - 81 (15) - 93 (1)
Stockem	MKM	41	10 (4) - 15 (5) - 31 (5) - 36 (6) - 38 (3) - 53 (7) - 81 (10) - 98 (1)

En gare de Lille en août 1935, un direct vers Bruxelles se prépare pour le départ. En tête, la 6202, une ancienne S10² prussienne construite par Hanomag en 1915 (n° 7443) et qui portait l'immatriculation "Cöln 1202". Emportée en Allemagne durant la Seconde Guerre, elle resta sur le territoire de la RDA et ne revint jamais en Belgique. Son numéro est peint en chiffres américains "Santa Fe", d'une hauteur de 225 mm. Lors de l'application de la nouvelle numérotation à 4 et 5 chiffres le 1er janvier 1946, la hauteur des chiffres sera diminuée à 175 mm.

Auteur inconnu, collection B. DEDONCKER / PFT.



NOMBRE DE SERVICES A ASSURER PAR TYPE ET PAR REMISE - 4 OCTOBRE 1931

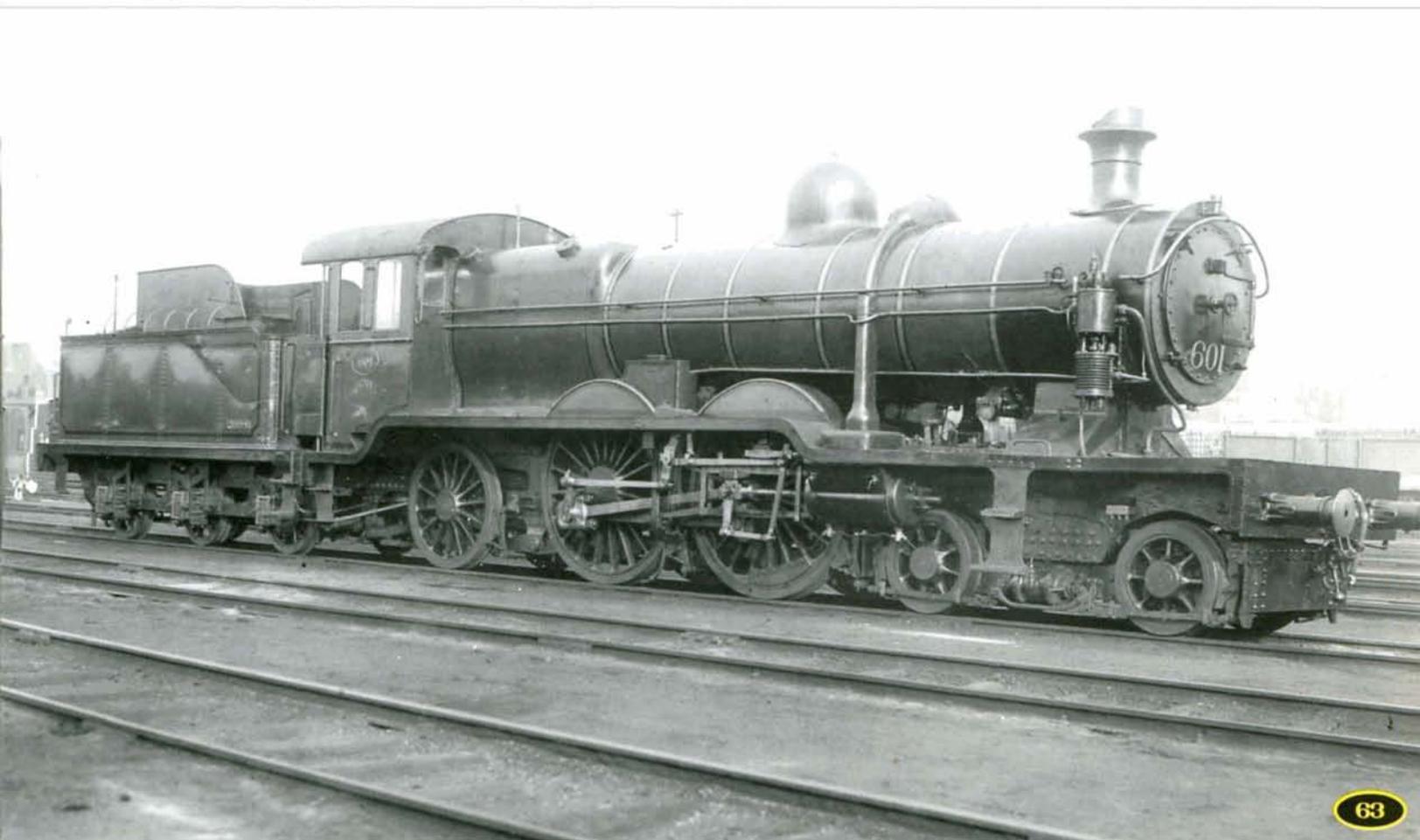
types	(1)	(2)	nombre de services à assurer par remise
2	31	20	Bertrix (3) - Hasselt (10) - Moll (3) - Ronet (1) - Ypres (3)
4	19	11	Alost (7) - Courtrai (4)
5	4	3	Jemelle (3)
6	9	6	Berchem (6)
7	75	40	Bruxelles-Midi (7) - Herbesthal (9) - Liège (7) - Louvain (8) - Merelbeke (5) - Ostende (4)
8	43	27	Anvers-Sud (3) - Courtrai (4) - Jemelle (4) - Ronet (6) - Tournai (10)
9	43	28	Berchem (13) - Bruxelles-Nord (7) - Liège (8)
10	49	27	Bruxelles-Nord (9) - Jemelle (5) - Liège (6) - Ostende (3) - Stockem (4)
11	47	21	Ans (1) - Berchem (3) - Bertrix (1) - Cortemarck (1) - Liège (1) - Mons (2) - Saint-Nicolas (2) - Walcourt (8) - Ypres (2)
14/15	33/48	43	Ath (5) - Audenaerde (1) - Ciney (3) - Courtrai (1) - Hasselt (1) - Latour (2) - Saint-Ghislain (7) - Statte (1) - Stockem (5) - Tamines (5) - Tournai (5) - Walcourt (7)
16	62	31	Anvers-Sud (3) - Baulers (4) - Bruges (7) - Haine-Saint-Pierre (11) - Luttre (6)
17	9	4	Charleroi (3) - Mons (1)
18	79	28	Merelbeke (6) - Ostende (4) - Tamines (10) - Termonde (8)
19	3	1	Merelbeke (1)
20	11	5	Mons (5)
25	129	57	Ans (2), Baulers (1) - Bruges (9) - Ciney (5) - Cortemarck (1) - Merelbeke (1) - Monceau (1) - Mons (2) - Muysen (4) - Ronet (5) - Saint-Ghislain (13) - Schaerbeek (2) - Statte (6) - Tournai (5)
29	38	11	Anvers-Dam (1) - Bruxelles-Midi (3) - Courtrai (1) - Gand-Maritime (1) - Hasselt (2) - Saint-Ghislain (1) - Tournai (1) - Ypres (1)
30	7	3	Audenaerde (3)
31	200	59	Hasselt (9) - Landen (6) - Louvain (20) - Renory (10) - Schaerbeek (9) - Stockem (5)
33	8	3	Bruxelles-Nord (3)
35	4	3	Latour (3)
36	93	29	Jemelle (5) - Latour (9) - Ronet (5) - Schaerbeek (4) - Stockem (6)
38	150	84	Alost (5) - Bruxelles-Nord (9) - Courtrai (6) - Haine-Saint-Pierre (10) - Jemelle (4) - Louvain (12) - Ottignies (17) - Ronet (6) - Stockem (3) - Termonde (12)
40	70	40	Baulers (13) - Berchem (8) - Charleroi (6) - Courtrai (9) - Hasselt (4)
41	221	115	Aerschot (15) - Braine-le-Comte (13) - Bruxelles-Midi (10) - Haine-Saint-Pierre (22) - Hasselt (8) - Louvain (7) - Manage (13) - Ottignies (4) - Pepinster (7) - Schaerbeek (16)
44	327	196	Adinkerke (5) - Alost (9) - Ath (15) - Audenaerde (6) - Ciney (3) - Courtrai (20) - Denderleeuw (6) - Eecloo (6) - Gouvy (2) - Hamont (6) - Landen (13) - Merelbeke (12) - Moll (4) - Mons (9) - Ostende (6) - Saint-Ghislain (10) - Saint-Nicolas (14) - Termonde (6) - Tirlemont (14) - Tournai (9) - Trois-Ponts (5) - Visé (7) - Ypres (9)
51	195	88	Adinkerke (1) - Aerschot (1) - Alost (2) - Anvers-Dam (8) - Anvers-Sud (5) - Ath (2) - Baulers (1) - Braine-le-Comte (3) - Bruges (2) - Bruxelles-Midi (8) - Charleroi (3) - Cortemarck (1) - Courtrai (2) - Gand-Maritime (6) - Haine-Saint-Pierre (1) - Hasselt (1) - Landen (2) - Liège (3) - Luttre (2) - Merelbeke (2) - Monceau (6) - Mons (1) - Muysen (9) - Ostende (9) - Renory (2) - Termonde (3) - Tournai (2)
53	375	200	Ans (9) - Anvers-Dam (26) - Anvers-Sud (6) - Bertrix (1) - Bruges (1) - Bruxelles-Nord (2) - Bruxelles-Midi (4) - Charleroi (2) - Courtrai (7) - Denderleeuw (1) - Gand-Maritime (8) - Gouvy (1) - Haine-Saint-Pierre (8) - Hasselt (5) - Herbesthal (3) - Liège (1) - Louvain (8) - Luttre (2) - Merelbeke (6) - Monceau (7) - Mons (5) - Montignies (6) - Montzen (4) - Muysen (4) - Pepinster (1) - Renory (11) - Ronet (7) - Saint-Ghislain (12) - Saint-Vith (1) - Schaerbeek (18) - Stockem (7) - Tirlemont (1) - Tournai (4) - Trois-Ponts (1) - Visé (3) - Walcourt (6) - Ypres (1)
57	61	20	Anvers-Dam (3) - Bruxelles-Nord (8) - Liège (3) - Louvain (1) - Pepinster (1) - Tamines (2) - Walcourt (2)
58	38	27	Anvers-Dam (13) - Anvers-Sud (6) - Bruxelles-Nord (8)
60	16	11	Bruxelles-Nord (11)
61	3	1	Bruxelles-Nord (1)
62	15	6	Bruxelles-Midi (6)
64	168	96	Alost (10) - Bruges (6) - Bruxelles-Midi (16) - Charleroi (9) - Landen (8) - Liège (12) - Merelbeke (8) - Mons (10) - Muysen (4) - Ottignies (8) - Tirlemont (5)
66	42	23	Anvers-Sud (2) - Berchem (8) - Bruxelles-Nord (6) - Merelbeke (7)
69	13	8	Bruxelles-Nord (8)
71/72	142/138	87	Anvers-Dam (14) - Anvers-Sud (5) - Bertrix (1) - Braine-le-Comte (9) - Gand-Maritime (9) - Haine-Saint-Pierre (1) - Jemelle (3) - Lodelinsart (10) - Luttre (3) - Merelbeke (6) - Monceau (12) - Montignies (6) - Muysen (7) - Tamines (1)
74	3	1	Cortemarck (1)
79	57	24	Anvers-Dam (6) - Haine-Saint-Pierre (5) - Mons (8) - Saint-Ghislain (5)
80	71	33	Hasselt (7) - Luttre (9) - Monceau (17)
81	576	322	Ans (16) - Anvers-Sud (6) - Bertrix (31) - Gouvy (6) - Haine-Saint-Pierre (9) - Herbesthal (8) - Jemelle (19) - Latour (30) - Luttre (10) - Merelbeke (15) - Montignies (22) - Montzen (7) - Muysen (9) - Ottignies (11) - Renory (21) - Ronet (15) - Saint-Ghislain (8) - Saint-Vith (8) - Schaerbeek (12) - Stockem (10) - Tamines (14) - Tirlemont (6) - Trois-Ponts (3) - Visé (4) - Walcourt (22)
90	32	20	Anvers-Dam (20)
93	81	47	Aerschot (1) - Ath (5) - Braine-le-Comte (2) - Ciney (1) - Courtrai (3) - Denderleeuw (2) - Herbesthal (6) - Jemelle (3) - Landen (3) - Louvain (3) - Manage (1) - Merelbeke (5) - Ottignies (3) - Pepinster (1) - Ronet (1) - Schaerbeek (3) - Tirlemont (4)
96	27	14	Bertrix (5) - Pepinster (4) - Saint-Vith (3) - Trois-Ponts (2)
97	56	37	Anvers-Sud (3) - Bruxelles-Midi (9) - Herbesthal (9) - Liège (4) - Pepinster (7) - Saint-Vith (5)
98	48	27	Anvers-Dam (2) - Latour (3) - Liège (13) - Montzen (1) - Renory (6) - Schaerbeek (1) - Stockem (1)
99	9	4	Charleroi (3) - Lodelinsart (1)

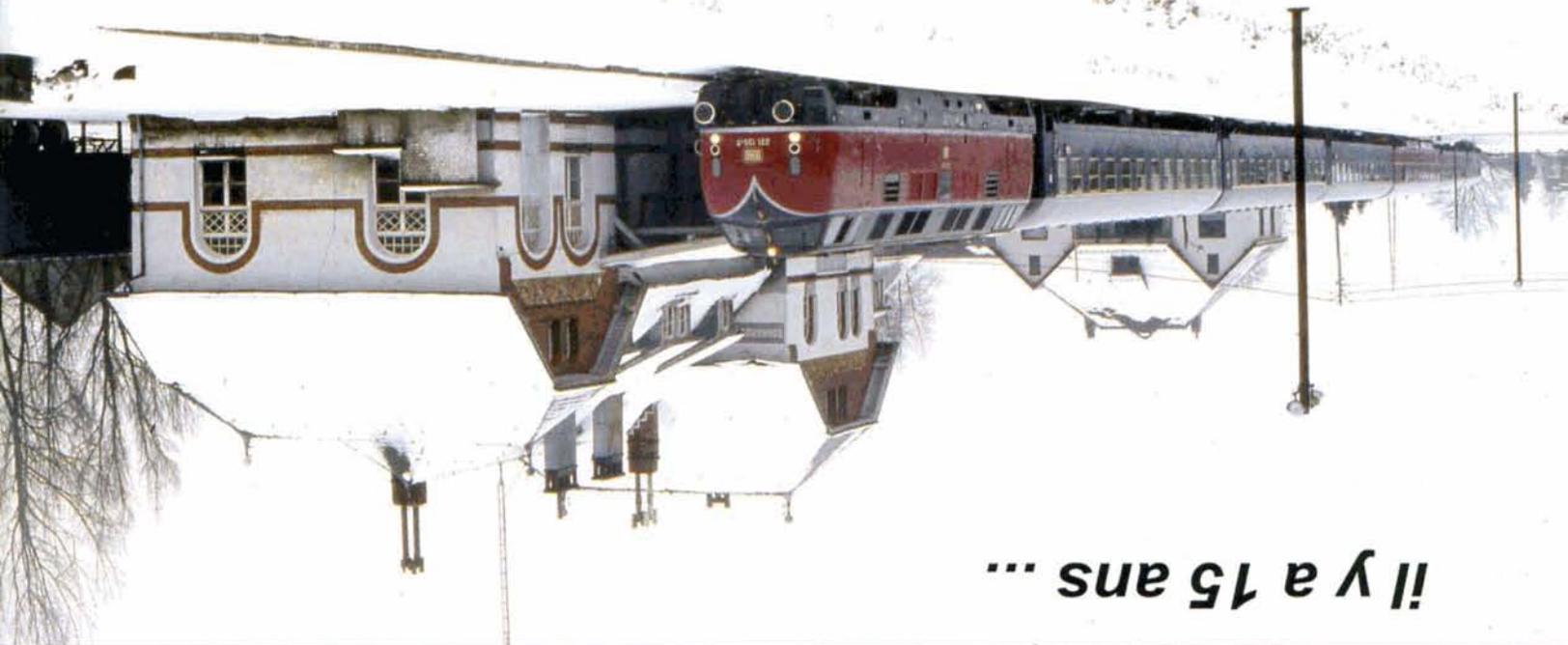
(1) : nombre total de locomotives - (2) nombre total de services à assurer



La type 31 n° 3225, en tête d'une longue rame de 12 voitures GC en gare de Schaerbeek dans les années '30. Construite par Armstrong (n° 215), elle fut prise en écriture à Louvain le 10 décembre 1921. Elle était alors classée dans le type 37 avec le numéro 5025. Le 1er octobre 1931, le type 37 devint le type 31. Cette machine reçut à ce moment le numéro 3225. Elle sera renumérotée une troisième fois en 1946, pour devenir la 31.125. Elle termina sa carrière à Merelbeke le 3 juillet 1957. Photo J. R. RENAUD, collection PFT.

La type 6 n° 3306, construite par Cockerill (n° 2624), fut mise en activité le 3 juillet 1907. Elle fut renumérotée 601 le 1er octobre 1931. Elle ne connaîtra pas la numérotation à 4 chiffres, puisqu'elle fut mise hors écriture le 7 novembre 1939. Son numéro est inscrit en chiffres américains sur la porte de la boîte à fumée. Sur le flan de son abri, on peut voir la plaque ovale et la plaquette mentionnant en abrégé sa remise propriétaire : FCV (Berchem). Photo Groupe SNCB.

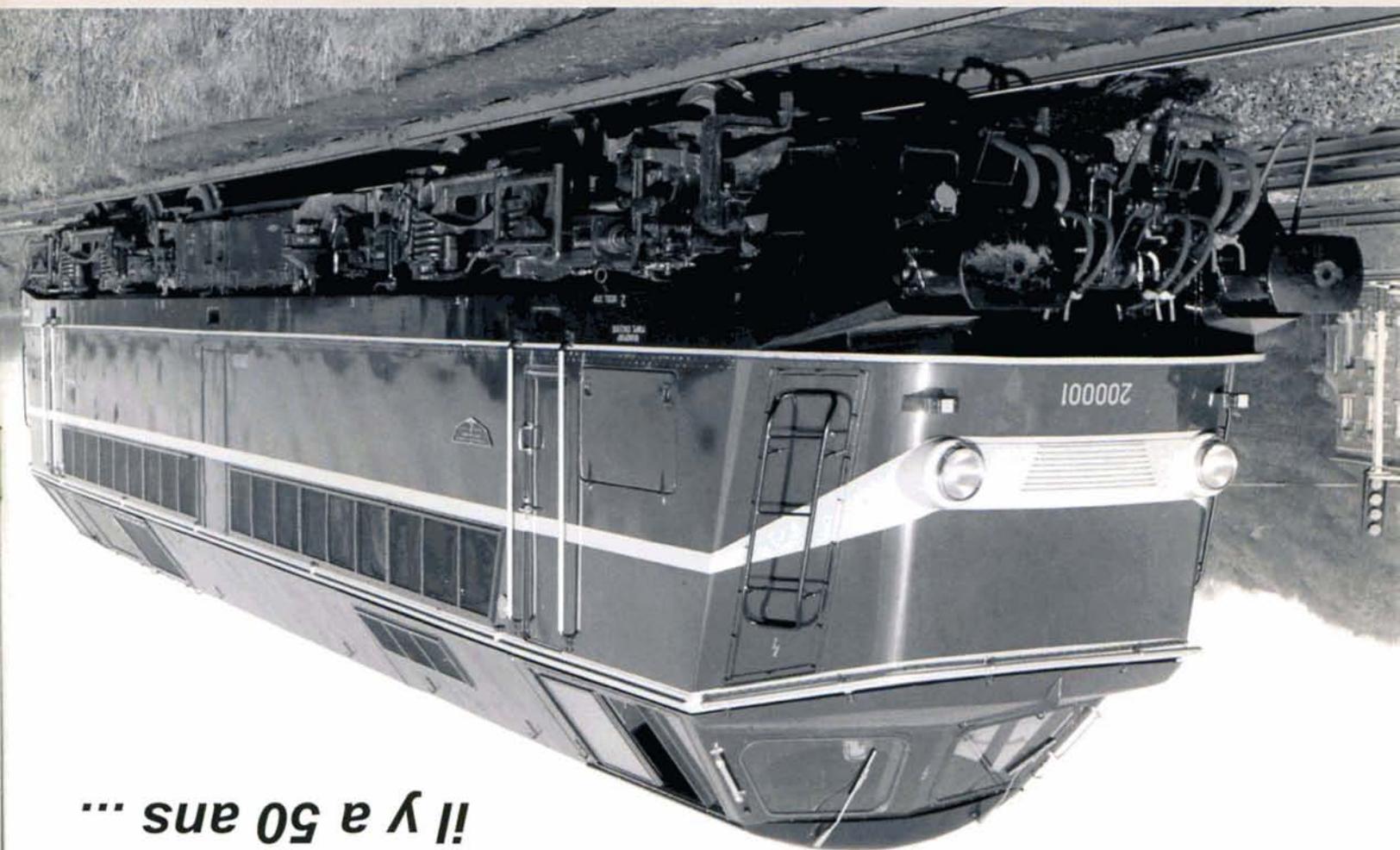




il y a 15 ans ...

La première phase de désélectrification du réseau entamée en 1955 s'étant révélée un succès, la SNCB entreprit à partir de 1961 l'extension de ce mode de traction avec la mise en service des CC à transmission électrique des types 200 et 205 (futurs séries 51 et 55). Les 93 locomotives du type 200 furent construites par Cockerill-Ougrée jusqu'en 1963. La toute première unité, la 200.001, fut mise en service le 30 novembre 1961 au dépôt de Schaerbeek. Cette photo la montre à sa sortie de construction, lors de son arrivée à Ronet. Photo Groupe SNCB.

PHOTO 106-50 Le 30 novembre 1996, un train spécial allemand composé de voitures historiques de la DB et de la locomotive Diesel 221 135 appartenant à Barbara Firch, à parcouru la Vennbahn pour se rendre au marché de Noël de Monschau. Voici son passage en gare de Sourbrodt, où l'hiver s'était déjà installé. Cette machine a été vendue au Bocholter Eisenbahn Gesellschaft (BEG) en 2007 (voir EN LIGNES 86 page 40). Michel HANSENS.



il y a 50 ans ...



il y a 25 ans...

PHOTO 106-51 ↑ - PHOTO 106-52 ↓ Dans le cadre de l'étude de la décoration à appliquer sur les futures automotrices du type 86 (901 à 935), trois 59 radiées furent choisies pour recevoir chacune une livrée différente. Il s'agissait des 5906, 5911 et 5943.

Seule une des cabines de conduite était peinte, à l'exception de la 5943 dont les deux cabines furent traitées. Sur toutes, la couleur de fond était le blanc, tandis qu'une large bande décorative de 60 cm était peinte verticalement au milieu de la face frontale. Sur la 5906, cette bande était divisée en trois parties égales de 20 cm, successivement de couleur bordeaux-orange-bordeaux. Sur la 5911, la bande était uniformément bordeaux. Enfin, sur la 5943, la première cabine reçut une bande tricolore bordeaux-jaune-bordeaux, tandis que la seconde cabine fut ornée d'une bande uniforme orange. Cette dernière décoration était étonnamment identique à celle des véhicules de la Gendarmerie, il ne manquait plus que le gyrophare bleu ! Sur chaque version, un monogramme "B" de couleur jaune sur fond blanc était placé au centre de la face frontale, dans la bande décorative. Les essais d'évaluation eurent lieu en gare de Ronet du 15 au 19 décembre 1986, chaque locomotive étant à tour de rôle poussée par le locotracteur 9154 devant les décideurs. A noter que le blanc n'était probablement pas une couleur de fond, mais bien une base permettant l'évaluation à distance de la perception des autres teintes ; la couleur de fond était le bordeaux ou l'orange. Au final, les 900 ont reçu la livrée bordeaux avec bandes de visibilité jaunes. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 18 décembre 1986.



Nées en Belgique

Iran :

Ct Tubize - Chemins de Fer et Tramways en Perse (CFTP)

Commençons par un peu d'histoire.

Vers 1865, plusieurs sociétés anglaise, russe, belge et autrichienne tentèrent d'obtenir des concessions pour l'établissement de lignes de chemins de fer, mais toutes échouèrent.

En 1873, une concession est accordée par le gouvernement perse au Baron Reuter, un financier britannique, pour la construction d'une ligne devant relier le port de Enzeli (sur la mer Caspienne) à Téhéran. Bien que les travaux débutèrent en juillet 1873, la concession fut annulée un an plus tard à la suite d'une forte opposition intérieure.

En 1874, deux autres demandes furent rejetées : la première, celle du baron russe Falkenhayn pour une ligne de Djolfa à Tabriz; la seconde, celle d'un ingénieur français pour une ligne de Rasht à Téhéran.

C'est finalement un projet belge conçu par Fibus Boatal qui obtint avec succès auprès de Nasseredin Chah Quajar la première concession. Le projet concernait une ligne à écartement métrique de 8,8 km de longueur, entre Téhéran et la ville sainte de Chah Abdul Azim el Rey. Cette ancienne capitale était très fréquentée par les fidèles qui se rendaient chaque vendredi en pèlerinage sur la tombe de d'Hossein, fils du huitième iman Ali Reza, et l'imposant tombeau du roi Reza Shah.

Tout le matériel et les équipements furent transportés à dos de cheval et de mulet, entre la mer Caspienne et Téhéran.

La ligne fut inaugurée en grande pompe le 18 mai 1888. Elle était exploitée par une compagnie belge : *Chemins de Fer et Tramways en Perse (CFTP)*. Ce chemin de fer était communément baptisé le "train doudy" (le train qui fait de la fumée).

Pour son exploitation, *Tubize* livra une série de quatre petites Ct. Elles portèrent les numéros de construction 662, 663, 664 et 665 de 1887, et reçurent les numéros CFTP 1 à 4. *Tubize* livra une 5e locomotive en 1904 (n° 1436/1904); elle reçut le numéro CFTP 5. Les petites voitures à deux essieux ressemblaient fort au matériel vicinal belge. Il y avait trois types de voitures : ouvertes, fermées, et à compartiments. Toutes avaient des plates-formes ouvertes aux extrémités. Les voitures fermées et à compartiments avaient une caisse en bois peinte en vert, noir et or.

Le "train doudy" était très populaire et utilisé surtout le vendredi par les fidèles allant prier au sanctuaire de Chah Abdul Azim el Rey et pique-niquer dans les jardins qui l'entourent. Il était pris d'assaut par des femmes et surtout des enfants, emportant le samovar pour faire du thé, un tapis pour s'asseoir, du pain, des brochettes de mouton froides et des herbes odorantes que l'on mangeait avec des oignons crus et du pain. Le trajet durait une trentaine de minutes. Les enfants s'amusaient à courir à côté du train, à monter et descendre des voitures.

La ligne resta en service durant plus de 70 ans avec son équipement originel. Devenue obsolète et concurrencée par la route, elle fut fermée en 1961 (ou 1963 selon une source iranienne).

Aujourd'hui, les cinq locomotives existent toujours, placées en monument à différents endroits. Deux machines se trouvent dans le parc de Mellat à Téhéran, et une autre non identifiée est exposée dans l'usine de wagons PARS à Arak, à 290 km au sud-est de Téhéran.



Le "train doudy", remorqué par la locomotive n°3 (*Tubize* 664/1887). On remarquera les trois types de voitures et leur grande ressemblance avec le matériel vicinal.



← Une des cinq locomotives est placée en monument dans l'usine de wagons PARS à Arak. 30 octobre 2009.
Photo Majid SaleHYAR, collection Alessandro ALBE.



↑ La locomotive n° 3 est exposée dans le parc de Mellat, au nord de Téhéran, accompagnée du châssis d'une voiture ouverte. Juillet 2005. En médaillon, sa plaque de construction : Tubize 664/1887. Photo Arsam BEHKISH, collection Alessandro ALBE.



↑ La machine n°1 (Tubize 662/1887) est préservée avec une voiture fermée dans un endroit non identifié.

↓ La seconde locomotive exposée dans le parc de Mellat, au nord de Téhéran, est accompagnée du châssis d'une voiture ouverte. Juillet 2005. Photo Arsam BEHKISH, collection Alessandro ALBE.



