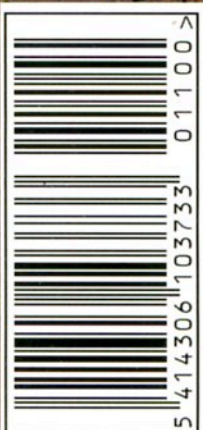


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 110 - AOÛT 2012 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉATION : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

La saison estivale bat son plein et nous ne pouvons que vous souhaiter d'en profiter au maximum pour vous ressourcer et refaire le plein d'énergie. Le cinquième voyage - déjà - nous a fait découvrir les charmes de la ligne 128 et de la vallée du Bocq, après les trois autres d'adieu à du matériel ferroviaire électrique, les 26, 12 et 23. Mais déjà se prépare le sixième, et sans doute dernier, de l'année, qui nous emmènera à la découverte des lignes de notre réseau ferré. Côté manifestation, ne ratez pas les journées « vapeur » des 11, 12 et 15 août dans la Vallée du Bocq, où plusieurs locomotives, et non des moindres, se sont invitées pour les 20 ans d'exploitation touristique de cette magnifique ligne. Votre présence sera certainement le meilleur remerciement adressé aux bénévoles acharnés qui entretiennent, renouvellent et exploitent ces 15 kilomètres de ligne.

Enfin, si votre temps libre vous permet de vous adonner à la lecture, ne manquez surtout pas les deux publications qui viennent de sortir de presse : Un siècle de vapeur, tome 5, et La ligne 128, le Chemin de fer du Bocq. En attendant d'autres qui sont encore programmées cette année !



UN SIECLE DE VAPEUR 5



EEN EEUW STOOM 5

NOUVEAUTÉS

VOIR
ENCART CENTRAL

LA LIGNE 128 CINEY - STONTIN - YVOIR Le Chemin de fer du Bocq



Petites annonces

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

A VENDRE : la gare de Barvaux. Tous renseignements par ☎ : 00.32.(0)15/51.20.72.

A VENDRE : en un lot, les trois versions de fabrication de la loco "CAPITOLE" des années 60/70 réf. Märklin HO 3059 (1,2,3); état neuf de collection - 2 boîtes. ☎ : Faire offre par courriel à daniellevecq@hotmail.com ou par téléphone au +32.(0)10/80.58.73.

Rectification

EN LIGNES 109

- page 63 : la marquise de la gare latérale de Charleroi-Sud a été démolie en 1968 et non en 1958.



L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de Chemins de fer asbl) organisera une grande exposition de trains miniatures le samedi 3 et le dimanche 4 novembre 2012, de 9 à 17h, dans ses locaux, 77 rue de la Gare, B-4102 Ougrée. Entrée : €3. Infos : www.alaf.be
☎ : 0032(0)479.32.41.72.

PFT-agenda

Samedi 11, dimanche 12 et mercredi 15 août : 20e anniversaire du Chemin de fer du Bocq ; animations spéciales et trains vapeur.

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

Samedi 8 et dimanche 9 septembre : journées du Patrimoine. Ouverture du musée du rail de Saint-Ghislain de 10 à 17 heures.

Samedi 8 et dimanche 9 septembre : inauguration de la gare d'Ath. Train vapeur - nombreuses manifestations. Organisation en collaboration avec SNCB-Holding.

Samedi 6 octobre : « A la découverte de nos régions ». Voyage pour amateurs et grand public sur les lignes du réseau belge. Voir encart central.

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) :

ABR, Alessandro ALBE, Armand BEERLANDT, Marco CACCOZZA, Julien CASIER, Thierry COCHIN, Jean-Luc COL-LIGNON, Freddy DELARBRE, Simon DERIDDER, Wim DERIDDER, Michel DE ESCH, Jeroen de VRIES, Paul DEWIT, Bernard DIEUDONNE, Christian DOSOGNE (✉), Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Manfred HIRTZ, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Hans JOOSEN, Charlie LEJEUNE, Geert MAES, Alain NOUAILLETAS, Gwenaël PIERARD, Philippe ROELS, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Véronique et Philippe VERELST.

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
✉ pftssp@gmail.com Internet : www.pftssp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2012

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

Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 110-01 Le 4 septembre 1981, à la sortie d'Ottignies, passage de la 2601 remorquant un train de wagons-tombereaux en direction de Namur.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 110 - AOÛT 2012

sommaire

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

- 4 la 2629 préservée par le PFT
- 6 la P8 en visite aux Pays-Bas

10 Actualité belge

- 10 statistiques - locomotives
- 18 la série 26 s'est éteinte
- 30 des 27 hors de nos frontières
- 34 essais de la Z2217 des CFL
- 36 divers
- 40 travaux du RER L161

46 Sociétés privées

48 Actualité étrangère

- 48 Italie
- 49 Ukraine - Japon - Suisse

50 Inde : les Ghâts

58 Envie d'évasion ?

62 Les plus beaux sites

63 Hier - Aujourd'hui

64 Nées en Belgique

66 Il y a 20 ans ...



4

La 2629 préservée par le PFT



6

La P8 en visite aux Pays-Bas



18

La série 26 s'est éteinte



50

Inde : l'ascension des Ghâts



COUVERTURE ARRIÈRE

Le 12 mai 2012, un train spécial pour Lourdes en provenance d'Emmerich débouche du Buschtunnel à Aachen Süd. A sa tête, les 2713 et 2722.
Maarten SCHOUBBEN.





LA 2629 PRÉSERVÉE PAR LE PFT

Notre collection s'est enrichie d'une locomotive supplémentaire : la 2629. Comme la SNCB a décidé de ne pas préserver un exemplaire de cette série, elle pourrait très bientôt devenir une nouvelle pièce unique de notre collection.

Construite par les ACEC et La Brugeoise et Nivelles à Nivelles, elle fut livrée à la SNCB le 9 juillet 1971 et affectée au dépôt de Ronet.

Elle subit une première révision limitée et quitte Salzannes le 19 août 1977, toujours repeinte dans la livrée verte d'origine.

Le 9 juillet 1980, elle ressort de révision générale à l'Atelier Central de Salzannes, repeinte cette fois dans la nouvelle décoration bleue. Elle n'a donc jamais porté la livrée jaune.

Le 1er juin 1984, elle déménage de Ronet vers l'atelier de Stockem.

Du 12 novembre 1985 au 24 décembre 1985, elle subit une révision intermédiaire à Salzannes et en ressort pourvue de la robe bleue sans la bavette jaune; victime d'un accident grave, elle entre à Salzannes pour réparation le 22 février 1991; elle en ressort le 20 novembre 1992.

Le 27 septembre 1993, elle déménage de Stockem pour s'installer au dépôt de Monceau.

Le 17 novembre 1999, elle quitte Salzannes après y avoir subi sa seconde et dernière révision générale.

Le 5 mars 2000, Monceau ferme ses portes et transfère ses activités dans le tout nouvel atelier de Charleroi-Sud.

Elle subira encore deux révisions avant



PHOTO 110-02 La 2629 photographiée dans sa version d'origine à la sortie d'Antwerpen-Noord sur la ligne 27A vers le faisceau Stocatra. Photo Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 110-03 La 2629, toujours dans sa décoration d'origine mais pourvue des câblots pour la marche en unité multiple, photographiée entre Liers et Milmort, en tête d'un semi direct Liers - Charleroi,. Photo Julien CASIER, collection PFT.

sa réforme : le 7 décembre 2004, une révision technique, et le 23 février 2010, une révision confort.

Le 11 décembre 2011, la série 26 est radiée en bloc, clôturant ainsi la carrière de la 2629 à la SNCB.



PHOTO 110-04 ↑ - **PHOTO 110-05** ↗ La 2629 subit sa première révision générale à l'Atelier Central de Salzannes du 31 mars au 9 juillet 1980. A cette occasion, elle reçut la nouvelle décoration bleue avec "bavette jaune". A gauche, le 9 avril 1980, la caisse est transférée vers une autre voie à l'aide du portique géant de levage. A droite, le 5 juillet 1980, la révision de la machine est pratiquement achevée; elle sortira après les derniers réglages. Photos Julien CASIER, collection PFT.

NEWS



CARTE D'IDENTITÉ

Nom : 2629
Date de naissance : 09-07-1971
Lieu de naissance : Nivelles
Parents : BN, ACEC
Domiciles : 09-07-1971 Ronet
01-06-1984 Stockem
27-09-1993 Monceau
05-03-2000 Charleroi-Sud
Mise à la retraite : 11-12-2011
Sauvegarde : PFT, 29 juin 2012



← **PHOTO 110-07** Le 24 décembre 1985, la 2629 ressortit de révision intermédiaire toujours dans la livrée bleue, mais sans la bavette jaune. Warsage, 15 mars 2006. M. HANSENS.



PHOTO 110-06 ↑ Le 17 août 1981, la 2629 remorque le semi-direct 4497 Leuven - Gent-Sint-Pieters. A cette époque, vu l'intensité du trafic aux heures de pointe sur la ligne 50A entre Bruxelles-Midi et la bifurcation de Sint-Katherina-Lombeek, plusieurs trains circulaient à contre-voie. A droite, on voit un autre train tracté par la 5109, qui est dépassé par la 2629. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 110-08 ↓ Le 30 juin 2010, passage à Brugelette du train E29740 Gent-Zeehaven - Clabecq, tracté par les 2629 et 2355 accouplées en unité multiple. Serge MARTIN.



La 64.169, grande vedette des 40 ans du SGB



PHOTO 110-09 La P8 du PFT fut la grande vedette des festivités du 40e anniversaire du Stoomtrein Goes - Borsele (SGB), les 17, 18, 19 et 20 mai. La P8 vient de quitter Hoedekenskerke et se dirige vers la gare de Kwadendamme. La rame est composée d'une ancienne voiture des NS, de la K1 n° 21.114 du SGB et des trois voitures K1 du PFT. Gwenaël PIERARD.

Le Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) a fêté durant le long week-end du 17 au 20 mai ses 40 ans d'existence. C'est en effet en 1972 qu'y circula le premier train touristique.

Située en Zélande, la ligne longue d'une dizaine de kilomètres, relie Goes, une ville située sur la ligne Roosendaal - Vlissingen, à Baarland (Borsele) en bordure de l'Escaut.

Le SGB dispose d'un parc de véhicules important, mais tous ne sont pas opérationnels. On trouve ainsi 5 locomotives à vapeur, parmi lesquelles deux construites par La Meuse (voir page 64), plusieurs

locomotives Diesel de manoeuvre, les locomotives électriques 1136 et 1145 ex. NS, une dizaine de voitures parmi lesquelles l'ex. K1-A 21.114 de la SNCB (voir page 45), et une dizaine de fourgons et wagons divers.

Tout ce matériel est garé à Goes où se trouve le dépôt du SGB. Ce dernier, composé de 7 voies, est en cours de restauration grâce à des subsides européens. Le SGB a deux gros projets en cours de réalisation :

- la remise en état de marche de la Ct n° 4389, ex. charbonnage d'Oranje Nassau n° 26, ex. USTC 4389 (Davenport 2533/1943). Elle sera équipée d'une

toute nouvelle chaudière construite aux Pays-Bas à Venlo;

- la reconstruction d'un autorail à deux essieux de la série NS omC 901 à 908. Ils circulèrent entre autres sur les lignes au départ de Goes. Mis en service en 1927, ils furent tous démolis après leur réforme. Le SGB s'est donc attelé à reconstruire un exemplaire, au départ d'un châssis d'un autorail "Schienenbus" allemand.

Le SGB met ses trains en circulation les dimanches d'avril à octobre, et tous les jours en juillet et août. Pour plus de détails, voir le site : www.destoomtrein.nl



PHOTO 110-10

Arrivée à Hoedekenskerke, d'un train remorqué en double traction par la locomotive n° 3 "Bison" (La Meuse 3292/1928 - voir page 64) pavoisée de fleurs pour fêter le 40e anniversaire, et la n° 2 "Borsele" (Krupp 745/1924, ex-lv9 du charbonnage Laura en Vereeniging à Eygelshoven, dans le Limbourg néerlandais). PFT.

PHOTO 110-11 →

La P8 prête au départ en gare de Hoedekenskerke pour le retour vers Goes, le 19 mai 2012. Vu l'impossibilité de manoeuvrer au terminus de la ligne à Baarland, les rames tractées ne dépassent jamais la gare de Hoedekenskerke. L'Escaut se trouve juste derrière la digue visible à gauche. PFT.

Du 17 au 20 mai, le SGB a donc fêté son 40e anniversaire. La P8 du PFT fut la grande vedette invitée à cette occasion. Trois autres engins furent également invités :

- la Bt à chaudière verticale *Cockerill* (n° 3098 / 1926) appartenant au MBS (Museum-Buurtspoorweg) et originaire de Zuid Chemie à Sas-van-Gent;
- la rame Diesel Plan U n° 114 appartenant au Musée d'Utrecht et restaurée en état de marche dans sa version d'origine rouge-brun;
- la rame Diesel triple n° 27 datant de 1934 et appartenant également au Musée d'Utrecht et restaurée dans sa version d'origine grise.

PHOTO 110-12 →

L'atorail historique Plan U n°114, en route vers Hoedekenskerke. Goes, 18 mai 2012. Gwenaël PIERARD.

PHOTO 110-13 ↓

De gauche à droite, on voit l'atorail Plan U 114, l'atorail 27, la P8 et le locotracteur 264. A l'arrière-plan se trouve la remise du SGB. Gwenaël PIERARD.





← **PHOTO 110-14**

La P8 manoeuvre au dépôt de Goes le 19 mai 2012. PFT.

La P8 était accompagnée de quatre voitures du PFT : trois K1, dont la BD 29.126, et la voiture d'accompagnement 9015. Le tout fut transféré de Schaerbeek à Goes le dimanche 13 mai au crochet de la PB03 de Crossrail.

Le retour s'est effectué la nuit du 24 au 25 mai, toujours remorqué par Crossrail. Une équipe du PFT était déjà présente à Goes le mercredi 23 mai pour préparer la P8 pour son retour.

Arrivée tôt le matin à Schaerbeek le vendredi 25 mai, la P8 n'a eu que le temps de se préparer pour assurer un voyage spécial pour un groupe d'amateurs espagnols, entre Bruxelles et Spontin et retour. Les équipes du PFT durent se relayer sans relâche pour mener à bien ce voyage. Il fallut dès l'arrivée de la P8 faire le plein de charbon, nettoyer son foyer, assurer son graissage complet et, en plus, composer la rame. Il s'agissait d'un vrai défi qui fut mené à bien grâce à nos bénévoles dont certains n'ont pratiquement pas dormi durant plusieurs jours !



← **PHOTO 110-15**

↓ **PHOTO 110-16**

Deux vues du parcours d'acheminement vers Goes. Ci-contre à Roosendaal, ci-dessous à l'entrée de Goes. PFT.





MATERIEL ROULANT

SCHAERBEEK

Contrairement à ce que nous aurions pu espérer, *SNCB-Technics* nous a refusé le renouvellement du contrat d'occupation du PFT à l'atelier Diesel. Sauf rebondissement de dernière minute, le cataclysme tant redouté est donc à nos pieds : il faut se préparer à déménager à court terme nos activités vers le seul endroit susceptible de les héberger : l'ancien atelier de traction Diesel de Saint-Ghislain. Le problème que cela nous pose a plusieurs facettes : le déménagement de tout ce matériel nécessitera une énergie considérable au niveau des bénévoles pour préparer la mutation des engins en pleine restauration ; certains sont même à peine déplaçables. Ensuite, l'atelier de Saint-Ghislain n'est absolument pas prêt à absorber nos activités : en plus de fréquentes intrusions dont souffre l'atelier, l'installation électrique a été littéralement pillée par des visiteurs avides de cuivre. Plus un câble électrique, plus d'éclairage, pas d'engins de manutention tels que stand de levage, pont roulant, pont transbordeur ; ce qui fait que les révisions seront impossibles à court terme. Et enfin, les trajets seront bien plus longs pour les bénévoles qui viennent de divers horizons, entre-autre du nord et de l'est du pays. Aucune raison crédible ne nous a été donnée car l'atelier ne sera manifestement pas rasé à court terme, ce qui rend la situation encore plus difficile à admettre. Ce déménagement hypothéquerait bien évidemment tous les travaux de rénovation en cours et à venir. Entretemps, les bénévoles passionnés essaient de mener à bien un maximum de chantiers.

AUTORAILS

● **551.26** Comme les visiteurs ont pu le constater lors des journées Portes-Ouvertes à l'école TIO d'Overpelt, le travail de réhabilitation intérieure touche à sa fin. Ce très beau travail n'est pas entièrement terminé cette année scolaire, si bien qu'il sera continué lors de la reprise en septembre. Il reste les coffres à batteries et portes à mettre en place, les postes de conduite à finir...

● Le **554.18** qui sommeillait à Schaerbeek depuis quelques années, est finalement retourné à Saint-Ghislain, le contrat avec l'armée qui l'aurait amené à Kapellen/Brasschaat n'ayant pas évolué. Comme *Infrabel* a démonté l'aiguillage de raccordement à Kapellen (voir *EL109*), il y a bien peu de chances que cet autorail y aille encore un jour.

● Le **4333** a été réactivé. Il se reposait depuis 3 ans à Saint-Ghislain ; il remplace le 4506 sur la ligne 128, d'une part parce que ce dernier a besoin d'un entretien en

profondeur aux moteurs Diesel et à sa caisse, d'autre part parce que le 4333 est bien plus convivial avec son compartiment unique et son bel intérieur en bois. La remise en service ne s'est pas passée sans mal (on connaît la fiabilité légendaire de ces engins), mais l'équipe technique est arrivée à ses fins. Il a subi avec succès le contrôle d'*Infrabel* et a été muté le 14 juin à Spontin. Le 4506 a rejoint Saint-Ghislain le même jour.

VOITURES

● Nos quatre voitures **K** accumulent les kilomètres depuis leur homologation. Nous avons pu les voir dans la rame du Valentrain, à Maldegem, à Goes (NL), lors du voyage d'adieu des 23, sur la ligne 128. Nul doute que le choix de préserver cette rame fut le bon.

● Les travaux de rénovation à la caisse de la voiture **M1-B 42.097** sont terminés. Elle est poncée et une couche de primer a été appliquée. La phase suivante concerne le nettoyage des soubassements, le rafraîchissement de l'équipement intérieur et la révision des bogies et équipement de frein. Elle devrait être opérationnelle pour 2013.

● Les travaux entamés sur les voitures *Mitropa* (cfr l'article *EL108*) suivent lentement leur cours. L'électricité est revenue grâce au raccordement 380V qui a été réparé. L'éclairage rend la vie et les travaux plus agréables. Quelques prises 220V ont été installées, notamment dans la cuisine et au bar. Le plancher prend forme et le comptoir pour la future caisse est installé. Les peintures au plafond sont achevées et contribuent à la luminosité intérieure.

● Le PFT a fait l'acquisition de la voiture-couchettes **15 14.512**, dans le but d'offrir un meilleur confort et un pied-à-terre aux bénévoles séjournant à Spontin lors des journées d'exploitation à rallonge auxquelles ils font face. Elle a fait les beaux jours des touristes lors de trains de vacances vers les pistes de ski et les plages de la Méditerranée, mais avait été garée depuis 5 ans suite à la suppression des trains de nuit. Elle a été rapidement détaguée et nettoyée intérieurement ; sa remise en ordre technique est d'ores et déjà terminée. Elle sera visible à Dorinne durant les festivités du mois d'août. C'est à ce jour la seule voiture de ce type à être préservée en Belgique.

LOCOMOTIVES

● La **64.169** est en pleine activité. Le compresseur, qui nous donnait du souci depuis la fin de la saison dernière, a été réparé avec succès.

Après le *Valentrain*, elle a assuré le spectacle à Maldegem, à Goes (NL), à Spontin où elle sera également présente toute la saison.

● La **202.020** a subi un long levage à Schaerbeek. Le collecteur du moteur de traction n°6 qui avait flashé, a été remis en état. Quelques bénévoles ont effectué un nettoyage du châssis en profondeur, il en avait grandement besoin : une incroyable couche de boue et de cambouis s'était accumulée au fil des décennies. Une couche de peinture de protection a été soigneusement appliquée avant la remise à roues de l'engin. Après réaccouplement des bogies, elle fera un parcours d'essai avant la remise en service officielle.

● La **Ty2-7173** en est au stade de la finition. La machine proprement dite est prête à peindre. Le tender a été vidé de son contenu et de sa rouille. Il reste à le nettoyer et lui appliquer une couche de protection.

● La **5927** : la caisse est masquée et prête à recevoir sa couche de vert, ce qui devrait être fait cet été.

● La **6106** a rejoint le musée de Saint-Ghislain. Le remplacement de son alternateur auxiliaire a été réalisé avec succès à Schaerbeek durant l'hiver. La machine est à nouveau entièrement opérationnelle.

Elle ne peut cependant toujours pas être alignée sur le réseau *Infrabel* à cause de ses essieux dont la période de validité est dépassée.

● La **7324** a été remise en service à Saint-Ghislain. Le PFT avait sauvé cette machine du chalumeau alors qu'elle croupissait à l'extérieur depuis quelques années sur la cour de l'ancien atelier de Monceau. Elle est à présent techniquement prête et effectue déjà quelques manœuvres. Reste la cosmétique : il faut lui rendre un aspect extérieur présentable et nettoyer le poste de conduite. Une fois terminée, elle ira soit sur la ligne 128, soit à l'Atelier Diesel où nous aurons également besoin d'une machine de manœuvres.

● Nouvelle de dernière minute : le PFT, par l'intermédiaire de l'un de ses membres, a investi dans l'achat de deux locomotives série 52 radiées et promises à la ferraille : l'une pour pièces - la **5215** -, qui donnera son moteur et sa GP à notre 1603 avariée, et l'autre - la **5217** -, qui deviendra notre machine musée. Bien que la version «cabines flottantes» ne soit pas des plus heureuses d'un point de vue esthétique, il faut cependant souligner que les machines belges sont uniques en leur genre et ont circulé bien plus longtemps après cette modernisation que dans leur belle livrée d'origine.

Locomotives

série 13

● Les locomotives de la série 13 ont été impliquées dans deux accidents durant le mois de mai.

Le premier a eu lieu le 5 mai, lorsqu'un train mené par les 1340 et 1334 a percuté l'arrière d'un autre train de marchandises dans le tunnel de Lahage, entre Virton et Saint-Vincent-Bellefontaine, sur la ligne 165 (axe Athus-Meuse). Les dégâts aux deux machines sont importants et nécessiteront leur immobilisation à l'atelier de

Salzines durant plusieurs semaines.

Le second a eu lieu en gare de Godinne le 11 mai et impliquait lui aussi deux trains de marchandises. Plus d'informations aux pages 42-43.

Par ailleurs, la 1326 a été victime d'un incendie la nuit du 4 au 5 juin à hauteur des Epioux alors qu'elle assurait le train 40324; nécessitant l'intervention de plusieurs corps de pompiers.

● Le roulement des 13 dans le nord de la France a subi de légères adaptations. Voici la liste des trains ayant été modifiés :

- 44820 ①-⑥ FNND 12.51 – XFBGW 19.49
- 48704 ③ FIZG 14.05 – XFTGR 17.40
- 48732 ①④ FLS 13.39 – XFTGR 17.40

- 48738 ⑥ LNC 15.33 – XFTGR 17.45
- 49821 ③ XFTGR 07.55 – FLS 10.43
- 49824 ② FNND 13.25 – XFTGR 17.40
- 49849 ⑤ XFTGR 07.45 – FIZG 11.00

Abréviations :

FIZG : Muizen, FLS : Aalst, FNND : Antwerpen-Noord, XFBGW : Le Bourget (F), XFTGR : Tergnier (F).

● Depuis quelques semaines, toutes les 13 de *SNCB-Logistics* perdent leurs monogrammes B sur les faces avant et frontales (voir photo page 13).

série 18

● L'effectif de l'atelier d'Oostende a été porté à 29 machines, avec les mutations le 25 avril des 1856 à 1860, le 29 mai des

RECTIFICATIONS	MISES EN PARC	MUTATIONS	SORTIE DE PARC	SORTIES DE RÉVISION	VENTES	ABRÉVIATIONS		
Dans le tableau du EL 109 page 7, rubrique "démolitions", il y a 8035 et 8234 : 09-05-2012 FSR, il faut 8055 et 8233.	1895 : 01-06-2012 NK 1896 : 01-06-2012 NK 5709 : 18-06-2012 FNND	1842 : NK > FSD 29-05-2012 1843 : NK → FSD 29-05-2012 1844 : NK → FSD 29-05-2012 1845 : NK → FSD 29-05-2012 1846 : NK → FSD 29-05-2012 1847 : NK → FSD 29-05-2012 1856 : NK → FSD 25-04-2012 1857 : NK → FSD 25-04-2012 1858 : NK → FSD 25-04-2012 1859 : NK → FSD 25-04-2012 1860 : NK → FSD 25-04-2012 2101 : FSD → FKR 23-06-2012 2102 : FSD → FKR 23-06-2012 2103 : FSD → FKR 23-06-2012 2104 : FSD → FKR 23-06-2012 2105 : FSD → FKR 23-06-2012 2106 : FSD → FKR 23-06-2012 2107 : FSD → FKR 23-06-2012 2108 : FSD → FKR 23-06-2012 2109 : FSD → FKR 23-06-2012 2110 : FSD → FKR 23-06-2012 2111 : FSD → FKR 23-06-2012 2112 : FSD → FKR 23-06-2012 2113 : FSD → FKR 23-06-2012 2114 : FSD → FKR 23-06-2012 2115 : FSD → FKR 23-06-2012 2116 : FSD → FKR 23-06-2012 2117 : FSD → FKR 23-06-2012 2118 : FSD → FKR 23-06-2012 2119 : FSD → FKR 23-06-2012 2120 : FSD → FKR 23-06-2012 2121 : FSD → FKR 23-06-2012 2122 : FSD → FKR 23-06-2012 2123 : FSD → FKR 23-06-2012 2124 : FSD → FKR 23-06-2012 2125 : FSD → FKR 23-06-2012 2126 : FSD → FKR 23-06-2012 2127 : FSD → FKR 23-06-2012 2128 : FSD → FKR 23-06-2012 2129 : FSD > FKR 23-06-2012 2130 : FSD > FKR 23-06-2012 4108 : FHS → MKM 29-12-2011 4122 : MKM → FHS 08-02-2012 4123 : MKM → FHS 12-03-2012 4124 : MKM → FHS 26-03-2012 4127 : MKM → FHS 12-10-2011 4129 : FHS → MKM 04-07-2011 4130 : MKM → FHS 11-12-2011 4132 : MKM → FHS 11-12-2011	2001 : 28-06-2012 FNND 2009 : 13-06-2012 FNND 2014 : 13-06-2012 FNND 2016 : 04-06-2012 FNND 2018 : 04-06-2012 FNND 2022 : 04-06-2012 FNND 2025 : 04-06-2012 FNND	6244 : 24-10-2011 FNND	4134 : FHS → MKM 25-03-2011 4137 : FKR → FHS 26-05-2011 4138 : FHS → FKR 01-12-2011 4139 : FHS → MKM 01-03-2011 4142 : FKR → MKM 22-09-2011 4146 : FKR → FHS 11-12-2011 4146 : FHS → FKR 01-01-2012 4154 : MKM → FKR 12-10-2011 4157 : FKR → FHS 12-10-2011 4158 : MKM → FKR 16-11-2011 4159 : MKM → FKR 03-11-2011 4160 : MKM → FHS 09-12-2011 4160 : FHS → MKM 11-12-2011 4160 : MKM → FKR 02-02-2012 4163 : MKM → FHS 04-07-2011 4164 : MKM → FKR 02-02-2012 4165 : MKM → FKR 08-08-2011 4167 : FKR → MKM 03-11-2011 4182 : FKR → MKM 02-02-2012 4184 : FKR → MKM 12-03-2012 4187 : FKR → MKM 02-02-2012 4190 : FKR → MKM 26-03-2012 4191 : FKR → MKM 08-02-2012 4195 : FKR → MKM 17-04-2012 7818 : FNND → FKR 07-03-2011	404 : 25-04-12 RI 738 : 24-04-12 RI 756 : 04-05-12 RI	2383 : B-Holding, 05-2012 2629 : PFT 29-06-2012	FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grande révision M CR : modernisation CityRail MKM : Stockem MOD : modernisée NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire RI2 : 2e révision intermédiaire



PHOTO 110-133

Les 13 engagées chez SNCB-Logistics perdent leurs monogrammes B du fait que cette société est devenue indépendante de la SNCB. La 1336 à Hasselt, en tête d'un train Ambrogio à destination de Muizen, 27 juin 2012. Tim VAN ROOY.

1838, 1839 et 1842 à 1847, et le 2 juillet des 1830 à 1837.

- Les réceptions approchent de leur terme; au moment d'écrire ces lignes, seules les 1861 et 1877 n'ont pas encore été prises en écriture par la SNCB.

- Toutes les locomotives retourneront une à une à l'usine *Siemens* de München pour y subir diverses modifications. La plus importante concerne l'équipement sur chaque roue d'un bloc de frein destiné à nettoyer la surface de roulement en vue d'assurer un meilleur contact électrique afin d'obtenir l'homologation pour le réseau français (voir *EL 106* p. 11). Elles subiront par la même occasion plus d'une centaine de petites modifications mineures. La durée de ces travaux sera d'environ 6 semaines par machine.

En outre, suite aux très nombreuses plaintes de voyageurs à l'encontre de la ventilation du frein électrique rhéostatique extrêmement bruyante, celle-ci sera modifiée par l'activation du logiciel E dont toutes les 18 seront progressivement équipées. L'activation du logiciel E a été autorisée par le SSICF le 19 juin 2012 et équipe déjà les 1885 et 1886. A noter que cette ventilation fait également l'objet de plaintes pour la locomotive *Vectron* actuellement testée en Pologne par *PKP Intercity*.

- Depuis le mois de mai, les 18 ont progressivement remplacé les locomotives de la série 27 avec attelage GF sur les IC-E Knokke/Blankenberge - Leuven - Hasselt - Tongeren (Knokke/Blankenberge - Liège - Genk le week-end). De ce fait, les deux demi-rames sont systématiquement accouplées par les voitures-pilotes pourvues de l'attelage GF.

série 19

- L'autorisation de mise en service des locomotives de la série 19 a été délivrée par le SSICF le 22 juin 2012. L'usage de l'attelage automatique GF est toutefois

interdit et ne pourra être utilisé que dans le cas exceptionnel de l'évacuation de la machine lors d'une panne.

série 20

- L'avenir de la série s'assombrit rapidement, que ce soit en marchandises ou en voyageurs. Durant le mois de juin, six machines ont été garées, principalement pour des essieux arrivés à limite d'usure, SNCB-Logistics ne souhaitant plus engager de frais sur du matériel dont le retrait

est prévu pour le mois de décembre. Ainsi les 2009, 2014, 2016, 2018, 2022 et 2025 ont été mises en parc durant le mois de juin. Le nombre de machines disponible devenant insuffisant pour assurer correctement le roulement marchandises, les 2001 et 2002 ont été détachées à Antwerpen-Noord. Malheureusement, les essieux de la 2002 sont eux même arrivés à limite d'usure fin juin et elle a été mise en parc à son tour, remplacée par la 2005. Afin d'avoir assez de machines en état jusqu'au changement d'horaire de décembre, la direction envisage le retrait des 20 du trafic voyageurs et leur transfert à SNCB-Logistics. Il est probable que ce soit chose faite lorsque vous lirez ces lignes.

A propos des "triplettes" de 13

Plusieurs lecteurs nous ont posé la question de savoir pourquoi, lorsqu'un train comporte trois locomotives de la série 13, ce sont souvent la première et la troisième qui tractionnent.

Pour mettre une 13 «en véhicule», il faut compter 5 minutes d'opérations et 3 minutes pour sa remise en service (plus le temps de lever les pantos et d'introduire les données de route dans le l'ordinateur de bord). De ce fait, lorsqu'une 13 doit être acheminée d'un endroit à l'autre du réseau en véhicule, et que le train prévu doit être remorqué par une paire de 13 en unité-multiple, le conducteur a plus facile de mettre la 13 du milieu en véhicule afin d'accélérer les opérations de changement de poste de conduite dans les gares terminus où des manoeuvres de changement de front doivent étre faites. C'est la seule raison qui justifie que la locomotive du milieu soit en véhicule.

A noter qu'il est interdit de remorquer un train avec plus de 2 locomotives électriques en service dans un convoi, exception faite d'un cas d'évacuation d'un train en détresse, mais la vitesse doit alors être limitée à 60 km/h.



Le 25 mai, un train de conteneurs vient de quitter le triage d'Antwerpen-Noord et arrivera bientôt à Antwerpen-Noorderdokken. A sa tête, les 1333 + 1309 + 1332. Les première et troisième locomotives assurent la traction, tandis que la deuxième machine est placée en véhicule. Alain NOUAILLETAS.

série 20 (suite)

● La 2010, radiée le 12 mars 2012, a été transférée d'Antwerpen-Noord à Salzinnen dans le courant du mois d'avril pour récupération de certains éléments avant de l'envoyer à la casse.

série 21

● Les 2101 à 2130 ont été mutées d'Oostende à Merelbeke le 23 juin. Les 30 autres machines devraient suivre d'ici la fin de l'année.

série 27 GF

● L'utilisation des locomotives de la série 27 équipées de l'attelage automatique GF (2742 à 2760) est réduite au strict minimum. Elles sont actuellement remplacées par des 18 en attendant la mise en service des 24 machines de la série 19. Le nombre insuffisant de voitures-pilotes M6 équipées de l'attelage GF, ne permet actuellement pas de les engager sur d'autres relations.

série 28

● La mise en service des nouvelles rames Fyra sur les relations Benelux prévue pour le changement d'horaire de décembre, permettra à SNCB-Logistics de récupérer les TRAXX utili-

PHOTO 110-130 Pour fêter les 20 ans du centre d'essai de Wegberg-Wildenrath, Siemens a organisé une journée portes-ouvertes le dimanche 1er juillet. Les visiteurs étaient invités à parcourir le grand ovale à bord de la Desiro 08521 de la SNCB. Philippe DE GIETER.



PHOTO 110-18 Le 18 juin, SNCB-Logistics a pris en location une G2000 supplémentaire. Il s'agit de la 5709 (92 87 0002 007-8 F-BLX, Vossloh 5001640). La 5708 est retournée chez ECR le 22 juin. La voici devant l'atelier d'Antwerpen-Noord le 6 juin. Pierre HERBIET.

sées en voyageurs et de les engager en lieu et place des 20.

● La 2802 a été endommagée le 14 juin lors d'une collision avec le bras d'une pelleteuse travaillant en gare de Duffel.

série 29

● Les TRAXX assurent quelques services supplémentaires vers la France ainsi que des trains du service intérieur afin d'éviter des parcours à vide. Voici la

liste des nouveaux trains circulant de jour :

31286 ① LZR 14.02 – FNND 16.17
47807 ①-⑤ XFVS 09.14 – FNWHZ 12.27
48728 ③ FNND 13.40 – XFTGR 18.40
57202 ④ LNC 16.03 – FNND 18.40

Abréviations :

FNND : Antwerpen-Noord; FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven Zuid; LNC : Monceau; LZR : Zeebrugge; XFTGR : Tergnier (FR); XFVS : Valenciennes (FR).



Automotrices - autorails

automotrices Desiro

● La mise en service des automotrices *Desiro* est à l'arrêt suite à des problèmes rencontrés avec les portes, et ce malgré la délivrance des autorisations de mise en service définitive par le SSICF (le 13 avril pour les rames 3 kV/25 kV et le 17 avril pour les rames 3 kV).

● Les 08501 à 08506 ont été mutées de Charleroi-Sud à Stockem le 14 mai.

● Conformément à un contrat signé en novembre 2008 entre *Bombardier* et *Siemens*, les *Desiro* 3 kV sont assemblées sur le site *Bombardier* situé à Brugge. L'accord entre les deux constructeurs porte sur 200 automotrices (115 fermes et 85 en option), soit les 08011 à 08210. Les 95 rames 3 kV/25 kV et les 10 premières rames 3 kV (08001 à 08010) sont quant à elles assemblées au sein de l'usine *Siemens* de Krefeld (DE).

Autorails série ES400

Infrabel envisage de retirer du service vers 2016 les six autorails de la série ES400 subsistants (ex. autorails de la série 43 transformés et remotorisés). Ils seront remplacés par de nouveaux engins équipés de l'ETCS.

PHOTO 110-19 →

En attendant leur mise en service, une grande partie des automotrices *Desiro* déjà livrées est garée en gare de Stockem.

Pierre HERBIET, 13 juin 2012.



PHOTO 110-17 L'automotrice 08520 photographiée au centre d'essai de Wegberg-Wildenrath, lors de la journée portes-ouvertes du 1er juillet. Tim VAN ROOY.



PHOTO 110-132 Le Diabolo est entré en service commercial le 10 juin 2012. Ce jour, la 738 assure l'IR-o 4237 Mechelen - Bruxelles-Midi, ici photographié au milieu de la berme centrale de l'autoroute E19. Roel DESAGER.



PHOTO 110-133 Le même jour, la 369 assure le train L3266 Bruxelles-National-Aéroport - Antwerpen-Centraal, également photographié au milieu de l'E19 dans les environs de Elewijt. Roel DESAGER.



← **PHOTO 110-22**

Depuis la mi-mai, le train 49804 Aalst - Nesle (FR) circule à nouveau via le point frontière de Quévy au lieu de celui de Mouscron (Aalst 13.50 - Quévy 15.44 - Nesle 15.26). Les 23 et 25 mai, le train a exceptionnellement circulé via Monceau et Erquelinnes. Le 25 mai, la 5703 et son convoi sortent du tunnel de Landelies et se dirigent vers la France.

Christian AUQUIERE.



↓ **PHOTO 110-23**

Comme déjà signalé dans EN LIGNES 108 page 44, depuis le 13 février, le trafic de charbon circulant de Born (NL) à Angleur (FR) et assuré par Captrain, circule à nouveau via le point-frontière de Visé et poursuit sa route par la ligne 42. Il est assuré par une Class 66 de Captrain jusqu'à Visé où il est relayé par un couplage de deux locomotives de la série 3000 des CFL. Il s'agit du premier trafic marchandises à transiter par Gouvy depuis le 10 décembre 2005, date du dernier train B-Cargo à avoir circulé via cet itinéraire. Depuis le 29 avril, un aller-retour est théoriquement prévu le dimanche via les lignes 43 et 162 (Liège - Marloie - Arlon) pour maintenir la connaissance de ligne des conducteurs. Le 13 mai, le train 48873 Born - Bettembourg est tracté par les 3017 + 3018, photographié sur la section à voie unique de la ligne 43 peu avant Melreux-Hotton. A noter que ce train n'a roulé qu'une seule fois sur 4 dimanches. Depuis le 10 juin, il circule le dimanche sous l'horaire suivant : 48873 Visé 11.10 (il arrive à Visé le samedi) - Marloie 12.24/55 - Sterpenich 14.10 - Bettembourg 15.08; 48872 Bettembourg 06.47 - Rivage 09.15/30 - Visé 10.05.

Michel HANSENS.

↑ Le 10 juin, le 48873 passe à Argenteau sur la ligne 40 Visé - Angleur. En tête, les 3018 et 3017 des CFL. Michel de ESCH.



Les 73 RF

← PHOTO 110-24

L'ex. 7395 appartenant aujourd'hui à Rail Feeding où elle est numérotée 104, est utilisée pour assurer les manoeuvres dans l'usine de cigarettes Philip Morris à Bergen-op-Zoom.

Pierre HERBIET, 16 mai 2012.



PHOTO 110-25 →

La RF 106 (ex. 7387 de la SNCB) est engagée sur le chantier de modernisation de la gare de Rotterdam Centraal. Elle assure le transfert et l'évacuation de matériaux. Le 21 mai, elle pousse deux wagons de travaux sous la nouvelle toiture recouvrant les voies. Michel de ESCH.

La 6042 en Italie

↓ Après sa mise hors service le 1er décembre 1988, la 6042 fut vendue à la société italienne Gleisfrei. Après remise en état de marche et repeinture en jaune, elle fut acquise en 1990 par la société de travaux de voie LAFESD de Napoli et engagée à partir de décembre 1990 sur des chantiers en Sardaigne. Elle fut par la suite acquise par une autre société de travaux de voie, SALCEF de Roma, et repeinte en rouge-bordeaux. Le 3 juin, elle était engagée sur la ligne Saronno - Segregno. Cette ligne à simple voie qui ne voyait plus passer que des trains de marchandises fut fermée dans les années '1970. Sous l'égide du Ferrovie Nord-Milano, elle est en train de renaître, sera mise à double voie et électrifiée et utilisée en trafic voyageurs. La photo est prise à Saronno. Alessandro ALBE.





Le 5 juin, cinq locomotives de la série 51 ont été transférées de Montzen à l'atelier de Kinkempois en vue de leur démolition. Il s'agit dans l'ordre des 5152, 5268, 5102, 5177 et 5136. Le convoi tracté par les 7743 et 7765 était accompagné par le train de relevage de Kinkempois et de trois grues légères pour parer à tout problème en cours de route. Passage du train sur le viaduc de Fouron-St-Martin, surplombant le cimetière.
Manfred HIRTZ.

PHOTO 110-28 →

Le 11 mai, le moteur Diesel de la 5209 a été démonté à Schaerbeek et expédié en Italie pour remplacer le moteur défectueux d'une Di3 norvégienne en service chez Esposito Global Fer.
Pierre HERBIET.



← PHOTO 110-26

La 8049 a été vendue à la société italienne Gleisfrei. C'est par camion qu'elle fut envoyée en Italie. Cette photo montre son chargement sur la remorque routière à Schaerbeek le 26 mars 2012.
Pierre HERBIET.



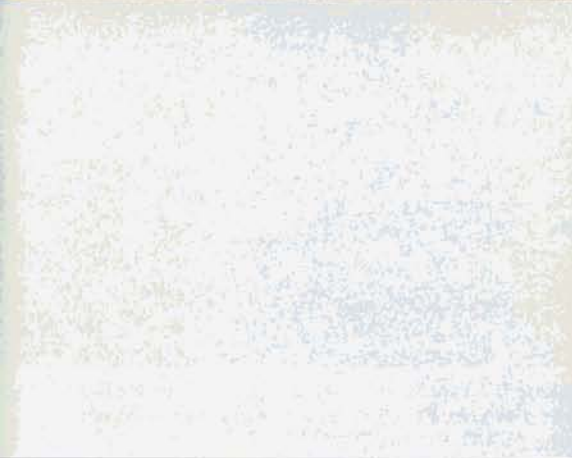


← **PHOTO 110-29**

↓ **PHOTO 110-30**

Le chantier de démolition Keyser à Courcelles ne chôme pas. C'est maintenant sur la série 23 que s'acharnent les démolisseurs. Le 5 mai, les 2337, 2356 et 2347 (non visible, derrière la 2356), attendent leur dernier instant...

Pierre HERBIET.



← **PHOTO 110-31**

Le 29 février, la 5147 est réduite en un tas de ferraille informe...

Pierre HERBIET.

PHOTO 110-27 →

Les 8035, 8201, 8203, 8222 et 8233 ont été démolies à Schaerbeek le 9 mai 2012.

Tous les moteurs ont toutefois été récupérés par la société ABC. Sur la photo, la 8233 est en cours de dépeçage, tandis que la 8203 attend son tour...

Pierre HERBIET.



La série 26 s'est éteinte...

(suite du numéro 109)



PHOTO-THEME 110 Le 2 février 1983, passage à Epegem de la 2601 remorquant une rame d'anciens wagons du type Fall chargés de minerai à destination du bassin sidérurgique de Charleroi. Le train marquera un arrêt à Vilvoorde afin d'ajouter une locomotive d'allège à la 2602. On remarquera les câblots pour la marche en unité multiple. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comportement

Sur la ligne du Luxembourg, les 126 étaient à même de remorquer en simple traction des trains de marchandises de 800 t contre 650 t pour les locomotives du type 123.

Bien qu'ayant un coefficient d'adhérence

plus élevé que celui des 123, il faut bien reconnaître qu'elles avaient une bien vilaine tendance au patinage dès que les rails étaient humides. De plus, le bruit énorme de la transmission et la suspension beaucoup trop molle (gare aux passagers qui ne se tenaient pas lors du passage dans certaines zones d'aiguillages...), ont fait qu'elles n'étaient pas

appréciées des conducteurs. Elles avaient toutefois un pupitre de conduite bien agencé et un chauffage très performant, même par grand froid, ce qui n'était pas le cas des types 122 et 123.

Deux des gros problèmes des 26 ont toujours été leurs bogies très fragiles demandant des révisions fréquentes et coûteuses (tous les 400.000 km), et leur freinage peu performant. A l'origine, chaque roue était freinée par 4 blocs de frein. On s'aperçut très vite que, pour changer les blocs de frein usés, il était nécessaire de lever la machine en atelier vu l'inaccessibilité de certains blocs ! Comme cette situation était intolérable, la SNCB fut obligée de supprimer la moitié des blocs, entraînant une réduction de 50% des performances de freinage lorsque la locomotive circulait à vide. La vitesse à vide fut ainsi ramenée de 120 à 100 km/h. Après divers incidents lors de parcours à vide, il fut décidé de limiter la vitesse à vide à 80 km/h (beaucoup de conducteurs ont en effet eu des sueurs froides lors de freinages...). En fin de carrière, les 26 furent même totalement interdites sur l'entièreté de la ligne du Luxembourg.

PHOTO-THEME 110

La 2622 à Liège-Guillemins, en tête d'un semi-direct Liers - Charleroi-Sud en juillet 1979. Photo Julien CASIER, collection PFT.



Les 26 prototypes avaient des caractéristiques de freinage proches de celles des 23. La SNCB n'a cependant pas fait de distinction entre les deux sous-séries, et a limité toutes les locos à 100, puis 80 km/h à vide.

Affectations et services

Les 126 / 26 débutèrent leur carrière à l'atelier de Ronet. Elles y étaient en fait entretenues mais étaient desservies par plusieurs dépôts de conducteurs, principalement de Ronet, Namur, Jemelle, Arlon, Stockem, Schaerbeek et Monceau.

Très rapidement, entre 1972 et 1975, les 26 furent équipées pour la marche en unité multiple (UM). Cet équipement leur permettait de fonctionner également en UM avec les locomotives de la série 23. Leur esthétique en fut quelque peu affectée par le positionnement des câblots d'UM au-dessus des phares.

Jusqu'à la fin des années 1970, les 26 étaient essentiellement engagées en trafic mixte sur la ligne du Luxembourg, sur l'axe Charleroi - Bruxelles - Antwerpen, sur les lignes 36 et 37 Bruxelles - Liège - Aachen, sur la ligne 96 Bruxelles - Quévry et sur la dorsale wallonne entre Liège - Namur - Charleroi et Jeumont. Bien qu'ayant un roulement propre, elles étaient le plus souvent utilisées en pool avec les séries 22, 23 et 25, comme c'est souvent également le cas pour d'autres



PHOTO 110-35 En mai 1984, la 2608 en tête de l'express 324 Köln Hbf - Oostende franchit le viaduc de Dolhain. Pierre HERBIET.

séries. Ainsi, un train de voyageurs normalement repris dans le roulement des 22, pouvait fort bien être assuré par une 26, et le lendemain par une 23.

De nombreuses lignes furent électrifiées dans les années '1980, ce qui permit aux 26 d'élargir leur rayon d'action. Elles étaient alors visibles sur pratiquement toutes les lignes électrifiées du réseau belge et en atteignaient tous les points extrêmes : Oostende, Roosendaal, Montzen, Aachen Hbf, Luxembourg, Jeumont et Quévry.

A titre d'exemple, nous avons publié le roulement des 26 du 26 septembre 1982

(uniquement du mardi au vendredi) à la page 24. Leur utilisation était alors surtout centrée sur Leuven.

Le 1er juin 1984, l'atelier de Ronet perdit leur entretien au profit de celui de Stockem. A partir de cette date, qui correspond à la mise en application du plan de restructuration IC-IR, les 26 se voient totalement écartées du trafic voyageurs en trafic régulier.

Le 27 septembre 1993, les 35 locomotives déménagent pour la troisième et dernière fois, de Stockem à l'atelier de Monceau (puis Charleroi-Sud le 5 mars 2000 lors de la fermeture de Monceau).

PHOTO-THEME 110 L'express 435 Paris-Nord - Köln, au crochet de la 2610, débouche du tunnel de Chaudfontaine. P. HERBIET.



PHOTO 110-37 →

En gare de Quévy le 11 juillet 1997, la 2613 a pris le relais de la BB26023 de la SNCF, en tête d'un train de conteneurs à destination d'Antwerpen-Noord.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 110-38

Diamétralement à l'opposé du réseau, la 2623 vient d'arriver à Essen et prendra en relais un train de ballast vide amené par les 2465 + 2462 des NS. Aujourd'hui, ces deux gares frontières ne voient plus passer que des trains de marchandises sans relais de traction.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 août 1989.



↓ PHOTO-THEME 110

En 1979, passage en gare de Namur d'un train auto-couchettes remorqué par deux 26 à destination de Schaerbeek. La rame n'est composée que de trois voitures-couchettes du type I3 et de wagons porte-autos. La 2630 sera repeinte l'année suivante en bleu (sortie le 14 décembre 1980).

Photo Julien CASIER, collection PFT.





← **PHOTO 110-40**
 En gare de Montzen le 31 juillet 2001, la 2617 cède sa place à la 241 805 de DB-Cargo.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 110-41**
 Le 22 février 1982, la 2606 manoeuvre à Aachen Hbf pour se mettre en tête d'un train international en provenance de Köln.
 Photo Julien CASIER, collection PFT.

↓ **PHOTO-THEME 110**
 Le 26 septembre 1980, arrivée en gare de Luxembourg de l'express 151 "Le Grand Ducal", remorqué par la 2629. La rame est composée, dans l'ordre, de deux voitures I4 de 1e classe et de trois voitures du type K3. La 2629 venait de ressortir de révision intermédiaire dans la nouvelle décoration bleue le 7 juillet 1980; elle fut la première 26 repeinte dans cette décoration.
 Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 110 Le 13 février 1986, l'international 109 Bruxelles-Midi - Luxembourg traverse la forest de Soignes. La gare de Boitsfort se trouve au fond de l'image. Pendant plusieurs semaines, ce train était composé de voitures du type M4.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 110 La 2621 en tête du direct 708 Oostende - Welkenraedt, vient de déboucher du tunnel de Hauster, à Chaudfontaine, le 2 septembre 1981. La machine porte la décoration bleue depuis le 17 juillet 1981. Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 110 Le 18 mai 1992, la 2608 remorque entre Quévy et Roosendaal un train international revenant de la Côte d'Azur vers les Pays-Bas. La rame est composée de deux voitures-lits T2 (une NS et une SNCF) et de voitures-couchettes de la SNCF. Le train est photographié entre Braine-le-Comte et Hennuyères. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 110 Le 22 juin 1987, la 2630 n'a pas beaucoup de peine pour gravir la rampe d'Hennuyères en tête de cette courte rame internationale en provenance des Pays-Bas et à destination du sud de la France. Derrière la locomotive se trouvent, dans l'ordre, une voiture-lits T2 SNCF, une voiture-couchettes SNCF, une voiture bar-restaurant des NS et une voiture-couchettes SNCF. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
461																										
462																										
463																										
464																										
465																										
466																										
467																										
468																										
469																										
470																										
471																										
472																										
473																										
474																										
475																										
476																										
477																										
478																										
479																										
480																										

A la fin des années 1990, les 26 étaient plus particulièrement visibles sur les axes Antwerpen-Zandvliet vers Monceau et Clabecq, Monceau - Ronet - Kinkempois - Montzen, Monceau - Jeumont, Antwerpen-Noord - Quévry, Luxembourg et Stockem vers Schaerbeek et Antwerpen-Noord. De nombreux trains lourds étaient assurés en unité multiple.

Avec le nouveau service du 15 juin 2003 apparaît dans leur roulement la traction de deux trains de voyageurs sur des parcours très courts : le train P7864 Quiévrain - Mons et l'IC-J 2129 entre Luxembourg et Arlon, ainsi que les parcours à vide en sens inverse. De plus, uniquement le mardi, une 26 assurait la

rame vide 15801 entre Mons et Schaerbeek.

En 2008, le roulement régresse de 23 à 19 jours, dont 14 assurés en unité multiple. On les retrouve toujours au départ de Zandvliet vers Monceau et le faisceau Blanchisserie (trains de minerais); d'Antwerpen-Noord vers Monceau, Châtelet et Feluy; de Monceau et Châtelet vers Kinkempois; de Gent-Zeehaven vers La Louvière-Gare-Industrielle, Clabecq et Monceau; de La Louvière-Gare-Industrielle vers Ronet. Comme nouveauté, on notera des navettes entre Antwerpen-Noord et Antwerpen-Waaslandhaven et entre Genk-Goederen et Châtelet.

Roulement des 26 26-09-1982 (mardi au vendredi)

Abréviations

ATE :	atelier de traction électrique
ER :	rame vide du train X
FBC :	Braine-le-Comte
FBM :	Bruxelles-Midi
FBN :	Bruxelles-Nord
FBPI :	Bruxelles-Petite Ile
FCR :	Charleroi
FCV :	Berchem-Antwerpen
FEO :	Ronet
FEQ :	Clabecq
FFO :	Forest-Voitures ou -Midi
FGH :	Saint-Ghislain
FGSP :	Gent-St-Pieters
FH :	Halle
FHS :	Hasselt
FIZ :	Muizen
FKG :	Genk
FKR :	Merelbeke
FLD :	Landen
FLS :	Aalst
FMS :	Mons
FN :	Antwerpen-Centraal
FNND :	Antwerpen-Noord
FNR :	Namur
FRST :	Aarschot
FNZG :	Antwerpen-Schijnpoort
FSG :	Soignies
FSR :	Schaerbeek
FTN :	Tienen
GVX :	Voroux
LBX :	Bruxelles-Tour & Taxi
LGB :	Gembloux
LQV :	Quévry
LT :	Ottignies
LX :	Bruxelles-Quartier Léopold
MKM :	Stockem
NK :	Kinkempois
RE :	rame vide pour le train X
STOC :	Antwerpen-Stocatra
X :	allège
= :	parcours à vide



PHOTO 110-47 Le 30 mai 1996, passage à Marche-les-Dames du train 44218 (Aachen West) - Montzen - Jeumont, tracté par la 2630. Serge MARTIN.

PHOTO 110-48 →

Le 28 avril 1993, la 2611 assure le train de coke 47931 en provenance de la cokerie de Terre à destination de Belval. Passage à Neufvilles, entre Mons et Soignies (ligne 96). Serge MARTIN.



PHOTO 110-49 →

La 2622 en tête du semi-direct 3159 Mons - Charleroi - Namur - Liège - Liers, franchit la Sambre juste après la gare de Floreffe le 13 juillet 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 110-50 ↓

Le 28 janvier 1986, c'est la 2634 qui fut désignée pour remorquer l'EC 97 "Iris" entre Bruxelles-Midi et Luxembourg. Le train va bientôt arriver en gare de Libramont. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le 27 mars 2009, la série se voit amputée d'une locomotive avec la mise hors service de la 2632, victime d'une collision avec un camion dans les environs de Brugge.

Le 29 septembre 2009 voit l'apparition des 26 dans le roulement des IR-I Binche - Louvain-la-Neuve-Université. Une rame de voitures à deux niveaux du type M6 encadrée par deux 26 circulant en unité multiple grâce à une liaison à travers la rame, assure deux allers-retours.

Le 15 mars 2010, une seconde rame est incorporée dans ce roulement et assure également deux allers-retours. Parallèlement, le roulement marchandises va en diminuant. Ainsi, au 4 avril 2010, il descend de 10 à 7 journées.

Le 13 décembre 2010, une troisième rame de voitures du type M6 encadrée par deux 26 est mise en circulation sur les IR-I. Au total, les trois rames assurent 7 allers-retours sur cette relation.

Avec le nouveau roulement du 12 juin 2011, le graphique marchandises des 26 ne compte plus que 6 journées, avec des trains Zeebrugge - Genk-Goederen, Gent-Zeehaven - Lessines et Antwerpen-Noord - Genk-Goederen.



PHOTO 110-51 ↑ Le 18 mai 1985, passage à Weerde, sur la ligne 27 Bruxelles - Antwerpen, d'une rame vide de minéral en route vers Antwerpen-Stocatra.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 110-52 ↓ Le 28 mai 2002, le train 44931 Kinkempois - Bettembourg fut détourné par la ligne 43 à la suite de travaux sur la ligne 42 Rivage - Gouvy. Le voici au passage dans les environs d'Hamoir, tracté par les 2622 et 2612.
Michel HANSSENS.





PHOTO 110-53 ↑ C'est à partir du 29 septembre 2009 que des IR-I Louvain-la-Neuve-Université - Binche sont assurés par des rames de voitures à deux niveaux du type M6 encadrées par deux 26. Le 13 avril 2010, passage à Goutroux, entre Forchies et Marchienne-au-Pont sur la ligne 112, de la rame vide ayant assuré l'IR-I 3929 Louvain-la-Neuve-Université - Binche, se rendant à Châtelet pour entretien. Les 2615 et 2634 l'encadrent. Serge MARTIN.

PHOTO-THEME 110 ↓ Le 27 avril 2007, la 2613 remplace une 22 en tête du train P8757 Bruxelles-Midi - Châtelet, qui longe ici les ruines de l'abbaye de Villers-la-Ville. Pierre HERBIET.





← **PHOTO 110-55**

Le 29 avril 2005, après avoir assuré le train P8605 Bruxelles-Midi - Arlon, la 2625 attend le départ à Arlon pour rentrer avec la rame vide à Schaerbeek.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

En trafic voyageurs, outre les 7 allers-retours avec les IR-I, les 26 assurent également le train P7215 Aarschot - Antwerpen et retour en fin d'après-midi avec le P8281.

La mise en service massive des nouvelles locomotives de la série 18 aura raison des 26 qui seront officiellement mises hors service le 11 décembre 2011. Des trains ont toutefois encore été remorqués par des 26 les 12 et 13 décembre. Les dernières locomotives ayant circulé furent les 2604, 2622, 2623 et 2627. Le 12 décembre, les 2604 et 2623

assurèrent en double le train 39710 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Châtelet - (Aisemont); le lendemain, le même couplage remorquait le train 39610 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Kinkempois - (Jemelle), tandis que les 2622 et 2627 assuraient le 52400 Antwerpen-Noord - Kinkempois.

Le 24 mars 2012, le PFT a organisé un train d'adieu aux 26. Deux locomotives - les 2627 et 2633 - ont pour la dernière fois laissé entendre le bruit caractéristique de leurs ventilateurs des moteurs de traction et des résistances de démarrage. Ce fut là le tout dernier service as-

suré par des 26 en Belgique.

Une locomotive est d'ores et déjà sauvagée et risque bien d'être bientôt la seule survivante de la série. Le PFT a en effet acquis la 2629 au mois de juin. Vous pourrez l'admirer lors de nos prochaines journées Portes Ouvertes au Musée du Rail de Saint-Ghislain, les 8 et 9 septembre.

Le 6 juin, un premier lot de six machines a été vendu pour la démolition. Il s'agit des 2611, 2619, 2620, 2625, 2626 et 2628.

à suivre...

PHOTO 110-56 ↓ Le 16 avril 1996, la 2603 remorque exceptionnellement l'EC 82 "Etoile du Nord" Amsterdam CS - Paris-Nord entre Bruxelles-Midi et Quévy. Elle donne sa puissance maximale pour gravir la section Mons - Quévy établie en forte rampe. Serge MARTIN.





PHOTO 110-57 ↑ Le 9 mars 2010, les 2612 et 2619 remorquent le train de coils 39440 Gent-Noord - Genk-Goederen, en passage à Zichem. Serge MARTIN.

PHOTO 110-58 ↓ En fin de carrière, les 26 étaient fréquemment engagées au départ de Gent-Zeehaven vers La Louvière-Gare Industrielle ou Clabecq. Ici, passage à Lens (ligne 91 entre Ath et Jurbise) du train 39743 Gent-Zeehaven - La Louvière Industrielle, le 2 décembre 2011. Christian AUQUIERE.



Des 27 hors de nos frontières



↑ En service régulier, les 27 ne dépassent plus nos frontières. Plusieurs trains spéciaux ont toutefois permis à plusieurs locomotives de se rendre à Aachen Hbf et Maastricht. Le 30 mai, la 2706 a remorqué entre Maastricht et Jeumont une rame vide en provenance de s'Hertogenbosch ayant assuré le transport de pèlerins revenant de Lourdes. La voici dans les environs de la gare de Eijsden (NL) en direction de Visé et Jeumont. La rame est composée d'un fourgon et de voitures-ambulances et couchettes de la SNCF.

Jeroen DE VRIES.



↖ PHOTO 110-59

✓ PHOTO 110-60

Le 12 mai, les 2713 et 2722 ont remorqué entre Aachen Hbf et Charleroi-Sud un train de pèlerins en provenance d'Emmerich se rendant à Lourdes. Une locomotive de la série 29 a ensuite pris le relais jusqu'à Jeumont. Ces deux photos les montrent en gare d'Aachen Hbf lors du relais de traction. C'est la locomotive suisse Re 482 008 des CFF qui assura le train entre Emmerich et Aachen Hbf. Une autre photo de ce même train est publiée sur la couverture arrière, à la sortie du Buschtunnel à Aachen Süd. Tim VAN ROOY.

PHOTO 110-61 →

La 2713 a été particulièrement active en tête de trains spéciaux. Le 2 juin, elle débuta sa journée en remorquant entre Oostende et Aachen Hbf un train spécial à destination de Regensburg. La voici à la sortie du tunnel de Pempster.

Tim VAN ROOY.

↓ Le même jour, en fin d'après-midi, elle assura entre Maastricht et Jeumont la traction du train de pèlerins 13241 s'Hertogenbosch - Lourdes, en passage à Cheratte. Durant cette journée, elle circula donc sur pas moins de quatre réseaux : belge, allemand (Aachen Hbf), néerlandais (Maastricht) et français (Jeumont) !

Maarten SCHOUBBEN.



PHOTO 110-62 →

Le 9 juin, la 2722 a remorqué entre Jeumont et Maastricht un train revenant de Lourdes vers s'Hertogenbosch. Tim VAN ROOY.





PHOTO 110-63 ↑ Mille jeunes Européens de 10 nationalités différentes - dont 720 belges - se sont rendus au camp de concentration d'Auschwitz (PL). Dénommé "Train des 1000" en référence au millier de prisonniers transportés dans chaque train vers ce sinistre lieu durant la seconde guerre, le convoi est parti de Schaerbeek le 5 mai et a rejoint la gare de Kraków Plaszów via Liège, Marloie, Jemelle et Luxembourg. Le retour à Schaerbeek eut lieu le 10 mai via Luxembourg, Gouvy et Liège. Le train était composé de 16 voitures SNCB : 12 voitures-couchettes I6, une voiture-RESTO et trois voitures I6. Le retour fut assuré par la 181 213 de la DB jusque Luxembourg-Triage. Notre photo montre le train photographié à Mertert. Michel HANSSSENS.

PHOTO 110-64 ↓ A Luxembourg-Triage, la 181 213 céda le relais à la 3003 des CFL. Passage à Grand-Halleux, sur la ligne 42 entre Vielsalm et Trois-Ponts. Michel HANSSSENS.





Le 28 mai, suite à des travaux de voie entre Luxembourg et Bettembourg nécessitant la coupure totale des deux voies, l'EC 97 Bruxelles-Midi - Zürich est photographié à Hondelange; il est détourné par Athus, Rodange, Esch puis Thionville sans desservir Luxembourg. Il va bientôt aborder la section de séparation entre le 3 kV et le 25 kV, raison pour laquelle le panto est baissé. Jean-Luc COLLIGNON.

Lors du week-end de Pâques, en raison de travaux à Hollerich, le trafic est interrompu entre Arlon et Luxembourg. Les EC 90/91 "Vauban" et 96/97 "Iris" ont été détournés via Arlon - Athus - Rodange - Luxembourg. Le 8 avril, passage de l'EC 91 Bruxelles-Midi - Chur sur la ligne 167 Athus - Arlon, entre Turpange et Hondelange. Jean-Luc COLLIGNON.





Essais de la Z2217 des CFL sur la ligne 42

Les 2 et 3 mai, l'automotrice 2217 des CFL a effectué des essais de compatibilité sur la ligne 42, dans le but de valider le nouveau logiciel équipant la deuxième tranche de ce matériel (2213 à 2223) livré en 2010. Ce logiciel équipera d'ailleurs l'ensemble de la série.

↑ [PHOTO 110-65](#) Passage de la 2217 à Grand-Halleux, lors d'un trajet vers Gouvy. Marc RIGUELLE, 3 mai 2012.

↓ [PHOTO 110-66](#) Arrivée en gare d'Aywaille, d'où l'automotrice retournera vers Gouvy. Marc RIGUELLE, 3 mai 2012.





↑ PHOTO 110-67 Passage de la 2217 à Vielsalm, dont le bâtiment et les quais ont été entièrement rénovés.
Christian AUQUIERE, 3 mai 2012.

↓ PHOTO 110-68 Une belle palette de matériel en gare de Gouvy le 3 mai. De gauche à droite, la 3014 des CFL assurant l'IR-m 123 Liers - Luxembourg, la 1818 ayant assuré l'IC-O 467 en provenance de Bruxelles-Midi, l'automotrice 2217 des CFL et la 475 garée dans le faisceau après avoir assuré l'IR-m 4016 au départ de Liers. Marc RIGUELLE, 3 mai 2012.



Panneaux BA

Plusieurs lecteurs nous ont demandé la signification des petits panneaux ronds portant les lettres BA. Ces panneaux sont en effet de plus en plus nombreux et liés à l'équipement des dispositifs de sécurité TBL1+ et ETCS. Il s'agit de «panneaux repères de balises» indiquant que le groupe de balises TBL+ ou ETCS est placé à plus de 8 mètres en amont du signal et marque l'endroit où est implantée la première balise rencontrée. Lorsqu'un train doit s'arrêter devant un signal d'arrêt (fermé ou ouvert) précédé d'un panneau BA, l'arrêt doit se faire en amont dudit panneau. Il s'agit de signaux dont les balises de la TBL1+ ou ETCS n'ont techniquement pas pu être implantées à leur hauteur, mais plusieurs mètres en amont.

Notre photo montre un panneau-repère de balises à Ottignies.



Toujours plus d'agression dans les trains

En 2010, la SNCB a recensé 1 085 agressions, dont 177 coups et blessures, 239 violences légères, 438 menaces et 231 insultes. En 2011, le chiffre global de ces agressions s'est élevé à 1240, un chiffre qui «explose» depuis plusieurs années. Et rien que ces derniers jours, cinq agressions en sus de vitres d'un train brisées, de deux incendies volontaires dans des voitures... A noter que la SNCB emploie 2710 accompagnateurs de train.

Un nouveau Travel Centre à Bruxelles-Nord

La SNCB a inauguré le 25 avril le tout nouveau Travel Centre de la gare de Bruxelles-Nord. Il comprend cinq guichets, dont un adapté pour les personnes à mobilité réduite, et deux guichets mixtes (trafics intérieur et international).



Raccordement de Courtil

La pose de la voie du tout nouveau raccordement du Pôle Ardenne Bois de Courtil (Gouvy) est en cours de parachèvement. L'ancien cul-de-sac situé au bout de la partie encore exploitable de l'ancienne ligne 163 a été démonté les 16 et 17 avril.

Les travaux de construction des installations de la scierie en elle-même ont débuté au printemps. Sur les 20 hectares actuellement disponible pour le PAB, 15 hectares seront occupés par la seule société Holzindustrie PAULS AG actuellement installée à Bullange. Sur la photo, la ligne 42 se trouve dans le fond à gauche (on devine les caténaires); les deux voies du raccordement sont en cours de bétonnage tandis les installations de la scierie se situeront sur tout le terrain à droite des voies. Le hall de séchage est le premier bâtiment à sortir de terre. Christian AUQUIERE.



Le résultat est très agréable. Ces travaux font partie du vaste programme de rénovation de la gare, débuté il y a deux ans, et dont le coût total avoisine les €50 millions.

Les phases suivantes comprendront la rénovation de l'ancien hall des guichets et des trois couloirs sous voie; l'installation d'ascenseurs dans le couloir principal et d'escaliers roulant dans le couloir côté Schaerbeek; la reconstruction des entrées Aarschot, Nord et Sud afin de les rendre accessibles à tous; la revalorisa-

tion de l'entrée Centre, avec liaison directe entre le Travel Centre et le niveau -1 (parking, point vélo, emplacements taxi, zone park and ride; réaménagement du couloir Nord, avec un projet mixte Horca-bureaux à l'étude.

Fin pour la ligne 77

Infrabel a mis définitivement hors service le dernier tronçon de la ligne 77 entre Gent-Noord et Moerbeke. Cette ligne reliait autrefois Sint-Gillis-Waas à Zelzate.



Démolition de deux cabines

Avec la concentration des postes de signalisation, de plus en plus de bâtiment sont mis hors service et démolis. C'est le cas pour les cabines de Châtelet (Block 49) et de Baulers (Block 10), démolies au début de l'année.

↑ PHOTO 110-69 La cabine de Châtelet, le 20 juillet 1991, photographiée lors d'un voyage PFT avec le 554.18. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

↓ PHOTO 110-70 Baulers, 20 juin 1981 (2908 + 2209). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



→ Le nouvel atelier de traction de Kinkempois sera construit à l'emplacement de l'atelier de wagons fermé en 2009. Depuis la fermeture du triage de Kinkempois en décembre 2010, les voies sont désormais bien désertes...

Laurent JOSEPH, 26 janvier 2012.

Voitures types M4-M5

Toutes les voitures-pilotes du type M4 et M5 devraient prochainement être équipées pour la marche en MUX (multiplexage), de façon à pouvoir être desservies par des locomotives du type 13, 18 et 27. Elles conserveront toutefois leurs câblots d'unité multiple afin de toujours pouvoir être desservies par les locomotives des séries 11 et 21 non équipées du MUX.



Electrification de la ligne 15

Les travaux d'électrification de la section Herentals - Mol de la ligne 15 ont débuté au mois d'avril et devraient s'achever en 2015. L'investissement total se monte à quelques € 20 millions.

Bientôt un nouvel atelier de traction à Kinkempois

Depuis plusieurs années, il est décidé de construire un nouvel atelier à Angleur en remplacement de l'atelier de traction de Kinkempois. Il sera finalement aménagé à l'emplacement de l'atelier des wagons de Kinkempois qui avait été mis hors service en 2009. D'une superficie de 21.000 m², il comprendra cinq voies passantes de 258 m de longueur, montées sur pilotis. Il pourra assurer l'entretien et les réparations des locomotives électriques et Diesel et des automotrices. Un bâtiment administratif de 4.000 m² sera érigé à proximité. La construction du nouvel établissement débutera à la fin de l'année, pour une mise en service attendue en 2015. Le coût de l'investissement est compris entre 40 et 60 millions d'euros.

Après le déménagement de l'actuel atelier, 11 hectares du site pourraient être rachetés par le Groupe Portier qui souhaite y étendre son terminal conteneurs. Après démolition de l'atelier, de nouveaux halls de logistique s'élèveront et seront en liaison directe avec le terminal du port de Renory.

La nouvelle plate-forme intermodale sera munie de deux voies de 750 m de longueur en impasse et reliées au réseau.

EC 90/91 et 96/97

Depuis le 10 juin, les EC 91 "Vauban" et 97 "Iris" sont limités au trajet Bruxelles-Midi - Basel. Par contre, en sens inverse, les EC 90 "Vauban" et 96 "Iris" ont toujours comme origine respectivement Zürich et Chur.

Fourgon Dms

Le fourgon Dms 17.413 qui avait été mis hors service par le PV n° 02-09 du 30 juillet 2009, a été transféré de Schaerbeek à Courcelles-Motte le 5 juin pour démolition au chantier de ferrailage Keyser.

Toujours plus de fraudeurs dans les trains

En six ans, le nombre d'irrégularités dressées par les agents d'accompagnement des trains ont augmenté de 144%. En 2011, pas moins de 486.143 irrégularités ont été dressées, soit plus de 1300 par jour ! En 2006, ce nombre ne s'élevait "qu'à" 207.613. Pour lutter contre ce fléau et le manque à gagner qui en résulte, la SNCB a engagé fin 2011 des huissiers de justice pour réclamer les sommes dues. Ainsi, un voyageur en infraction se voit sanctionner par une amende de €60. En cas de non paiement, une lettre de rappel est envoyée 15 jours plus tard. Si le paiement n'est toujours pas réalisé, une seconde est envoyée 30 jours plus tard par le huissier. Ce dernier fera tout pour récupérer la somme, y compris une assignation devant les tribunaux.



PHOTO 110-71 ↑ - PHOTO 110-72 ↓ Le 16 mai, la rame assurant les IC-J 2106 Bruxelles-Midi - Luxembourg et retour avec l'IC 2133 Luxembourg - Bruxelles-Midi était exceptionnellement composée de voitures à 2 niveaux du type M5, au lieu de la rame panachée formée de voitures I6 et M6 (voir EN LIGNES 109 page 9). Ces deux trains furent limités à Arlon, vu que les M5 ne sont pas autorisées sur le réseau CFL. En service régulier, les M5 ne circulent pas au-delà de Jemelle.

Ci-dessus, l'IC 2133 prêt au départ en gare d'Arlon. Jean-Luc VANDERHAEGEN.
Ci-dessous, l'IC 2106 en gare de Libramont. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 110-73**
Comme signalé dans notre précédent numéro, une voiture RESTO est incorporée depuis le 24 avril dans la rame assurant le train P7305 Hasselt 06.18 - Bruxelles-Midi 07.21, et retour avec le P8307 Bruxelles-Midi 17.17 - Hasselt 18.20. Le samedi 2 juin, la rame stationne en gare d'Hasselt, en attendant d'assurer le P7305 lundi matin. C'est la 16007 qui est incorporée dans le train.
Tim VAN ROOY.



Bientôt des caméras dans les trains?

La SNCB a introduit un dossier afin d'obtenir les autorisations nécessaires pour installer des caméras dans les nouvelles automotrices *Desiro*. Le but est de réduire les actes de violences à l'égard du personnel d'accompagnement et le vandalisme. Les images seront enregistrées mais ne devraient pas être envoyées en temps réel vers les dispatchings de sécurité. En principe, une caméra sera installée dans chaque voiture. Après analyse en termes techniques, financiers et d'efficacité, ces caméras pourront équiper d'autres trains.

EUROSTAR

Eurostar va procéder à la rénovation de ses 14 rames actuelles. A cette occasion, elles vont être renommées E300 au lieu de TMST. Ces rames E300 garderont la même capacité mais l'agencement intérieur sera légèrement différent. Les rénovations commenceront en mars 2013 et s'étaleront jusqu'en septembre 2015.

Les 10 nouvelles rames commandées chez *Siemens*, appelées E320, seront livrées entre septembre 2014 et septembre 2015. Celles-ci seront complètement différentes des E300.

Les infos vocales vont se généraliser

Infrabel a décidé de généraliser le système vocal d'information *Pidaas* (Passenger information display and audio announcement system) dans les gares. D'ici à 2020, les 550 gares et points d'ar-

rêt du réseau seront équipés de ce système. C'est sous la forme d'une voie féminine que les annonces seront audibles et ce potentiellement dans les quatre langues du pays. Le programme développé en collaboration avec *Fabri-com*, permet au système informatique de générer lui-même les annonces et les lieux où elles doivent être diffusées. Il sera doté des horaires, des distances entre les points d'arrêt et d'information en temps réel sur la marche des trains. Il diffusera automatiquement les annonces de retard. L'investissement s'élève à quelques €11 millions. L'emploi des 270 "speakers" actuellement en poste dans les cabines de signalisation n'est pas pour autant menacé.

En marge du changement d'horaire du 10 décembre

Le nouvel horaire qui sera appliqué le 10 décembre prochain apportera son lot de changements, dont la suppression de 170 trains. Voici une première ébauche des principaux changements :

- la SNCB et les NS espèrent toujours mettre en service les nouvelles rames à grande vitesse FYRA entre Bruxelles-Midi et Amsterdam, en remplacement des IC-B Benelux. Ces trains circuleront via la L4 et ne desserviront de ce fait plus Roosendaal;
- les trains L Puurs - Antwerpen-Centraal seront prolongés jusqu'à Roosendaal;
- les IR-n Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal ne desserviront plus la gare de Mortsels-Oude-God;
- sur la ligne 15 Mol - Hasselt, deux points d'arrêts seront rouverts au trafic des voyageurs : Beringen et Zonhoven;

← PHOTO 110-74

Suite à la délivrance le 12 février 2012 par le SSICF de l'autorisation de circuler des autorails AGC BiBi de la SNCF (voir EN LIGNES 106 pages 26-27), les IC-D Lille ↔ Tournai, qui étaient assurés par la SNCF à l'aide de locomotives Diesel de la série 67400 accouplées à des rames réversibles inox, ont été repris depuis le 15 juin 2012 par des AGC. Les 30 rames AGC BiBi suivantes sont concernées : 82623/82624 à 82629/82630, 82695/82696 à 82701/82702 et 82729/82730 à 82771/ 82772. Une semaine avant la relève, c'est la 67430 du dépôt de Lo,geau qui assure le service. La voici au départ de Tournai avec l'IC-D 19962 (Tournai 18.16 - Lille Flandres 18.51). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

- à partir du 10 décembre, les autorails de la série 41 ne pourront plus circuler sur le réseau CFL suite à leur équipement en TBL1+, équipement non homologué par les CFL. De plus, les nouvelles automotrices *Desiro* ne seront pas encore homologuées pour circuler sur le réseau CFL. La SNCB ne disposera ainsi plus de matériel apte à desservir Rodange. De leur côté, les CFL exploiteront dès décembre la ligne Luxembourg - Pé-tange à double voie, ce qui permettra d'augmenter l'offre sur cette ligne à deux trains par heure qui, tous, seront prolongés jusqu'à Athus. La SNCB adaptera son offre de manière à assurer des correspondances vers le Grand-Duché à Athus. Les trains P CFL au départ de Virton le matin et de Luxembourg le soir continueront à desservir Rodange comme actuellement;
- les trains suivants ne circuleront plus entre Arlon et Luxembourg : P7602 Luxembourg 05.37 Bruxelles-Midi 08.51; P8600 Bruxelles-Midi 15.41 - Luxembourg 19.05; IC-J 2121 Bruxelles-Midi 21.33 - Luxembourg 00.40. De ce fait, l'IC-J quittant Bruxelles-Midi à 20.33 devient le dernier train pour Luxembourg.

Le retour de trains Maastricht - Liège?

On se rappellera que la liaison IC-O Bruxelles-Midi - Maastricht a été limitée à Visé depuis le 12 décembre 2012, tandis qu'un train L assure toutes les heures une relation Liège - Maastricht.

Certains hommes politiques du Limbourg néerlandais souhaitent redonner vie à une liaison rapide entre Maastricht et Bruxelles. Ainsi, l'échevin des Transports de Maastricht propose en alternative à l'ancien IC-O de créer une relation inter-city entre Eindhoven et Liège, avec correspondance pour Bruxelles.

Travaux du RER L161

PHOTO 110-75 →

La construction de la dalle qui recouvrira entièrement le point d'arrêt de Boitsfort et qui formera en fait une tranchée couverte de 950 mètres de longueur, a débuté au mois de mai. Sur la photo, on voit les premières armatures en béton de la dalle, à son extrémité côté Ottignies. L'IC-J 2129 Luxembourg - Bruxelles-Midi passe sous le nouvel ouvrage le 8 juin 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 110-76 ↑

Une autre vue de la dalle prise cette fois en direction de Bruxelles. La tranchée couverte s'étendra jusqu'au delà du pont visible au fond de l'image. Le point d'arrêt de Boitsfort se trouve juste avant le pont. Les premiers éléments en béton préfabriqués ont été placés le 3 avril. Boitsfort, 8 juin 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 110-77 →

La construction du nouveau poste d'entretien et du car-wash pour les automotrices Desiro d'Ottignies progresse. Les voies ont été posées à l'intérieur du bâtiment. 8 juin 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 110-78 ↑ De Watermael à Ottignies, ainsi qu'entre Linkebeek et Nivelles (ligne 124), de nouveaux portiques supports de caténaire particulièrement esthétiques et peints en vert (voir détail sur la petite photo) seront implantés à cheval au-dessus des quatre voies. Un portique prototype avait déjà été installé à l'entrée d'Ottignies (voir EL94 p. 25). Depuis le mois de mai, des portiques sont en cours de pose à Groenendael et à Hoeilaart. Groenendael, 14 juin 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 110-79** - ↓ **PHOTO 110-80**
 Une dalle recouvrera également partiellement la gare de Rixensart. La tranchée sera ainsi entièrement recouverte. Pour sa construction, un portique a été assemblé au-dessus des voies. Ces deux vues sont prises en direction de Bruxelles le 8 juin 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



L'accident de Godinne

La presse et la télévision ont plus que largement commenté l'accident de Godinne survenu le 11 mai dernier; aussi nous contenterons-nous de donner un résumé des faits.

A 11h32, le train 44883 Woippy - Antwerpen-Noord, remorqué par les 1344 + 1316, effectue un freinage d'urgence à Godinne à la vue d'un signal présentant le feu rouge, alors que le signal avertisseur présentait le feu vert. Au moment où le train reprend la marche après avoir effectué les formalités de franchissement, il est violemment heurté à l'arrière par le train 48785 Digoon - Châtelet tracté par la 1318, dont le conducteur à lui aussi observé un signal présentant le feu vert. Le heurt entre les deux convois est extrêmement violent, le conducteur du second train n'ayant aperçu le train devant lui qu'au dernier moment, vu que la ligne est en forte courbe à cet endroit. Sous le choc, qui s'est produit à une vitesse de +/- 80 km/h, plusieurs wagons s'encastrent les uns dans les autres au-dessus de la 1318 et provoquent un véritable chaos. Au même moment, l'IC-M Bruxelles-Midi - Dinant, assuré par l'automotrice 417, se trouvait en gare de Lustin à 2 km de Godinne; il reste heureusement immobilisé à la caténaire.

Les travaux de dégagement furent rendus très difficiles à la suite de la présence de plusieurs wagons-citernes transportant des produits chimiques extrêmement dangereux. La ligne a finalement été rouverte au trafic le 23 mai.

A noter que cet accident n'a provoqué aucun blessé.



PHOTO 110-81 ↑ La 1318 encastrée entre les wagons du train précédent et ceux de son propre train. Alain DEFECHEREUX, 14 mai 2012.

PHOTO 110-82 ↓ Vu les dégâts importants, la 1318 a été réformée. Philippe GOUSSET, 21 mai 2012.



PHOTO 110-83 ↓ Un des wagons-citernes littéralement plié à 90°, transporté par camion. Bernard DIEUDONNÉ, 22 mai 2012.

PHOTO 110-84 ↓ Passage de la 1318 à Namur lors de son évacuation vers Ronet. Philippe GOUSSET, 22 mai 2012.





PHOTO 110-85 ↑

Les trains de relevage de Charleroi (à gauche) et de Schaerbeek (à droite) furent dépêchés sur les lieux pour dégager les wagons accidentés. Godinne, 14 mai 2012. Alain DEFECHEREUX.

→ Le mois de mai a été marqué par une série d'accidents. Le 4 mai, un train de marchandises tracté par les 1340 et 1335 est entré en collision avec un autre train qui se trouvait à l'arrêt dans le tunnel de La Hage. Les dégâts ont ici été limités. Le 10 mai, lors d'un mouvement de manœuvre, la 7753 a déraillé sur une aiguille de déraillement à Forest-Voitures et s'est retrouvée dans une position bien difficile, sous le viaduc de la ligne 96A. Philippe RAELS.



Un locotracteur Cockerill en monument à Sluiskil

Un locotracteur Cockerill a été placé en monument dans un parc à Sluiskil aux Pays-Bas, en souvenir de la cokerie qui autrefois s'y trouvait. Il s'agit de la machine Cockerill n°3809 qui fut livrée en 1960 à l'ARBED à Rodange (ARBED n° 32). En 1998, elle fut vendue à l'Association Coopérative Zélandaise de Carbonisation (ACZC, puis Heros) de Sluiskil. Elle n'y resta qu'un an en service puisque la cokerie cessa ses activités en 1999.



PHOTO 110-86 →

Le locotracteur Cockerill 3809 en monument à Sluiskil, le 18 mai 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Une voiture CIWLT pour le SCM

Un membre imminent du *Stoom Centrum Maldegem* (SCM) a acquis une splendide voiture-restaurant de la CIWLT.

Cette voiture fut construite en 1919 par la *Compagnie Générale de Construction de Saint-Denis* (F), avec caisse en bois teck, numérotée 2506. Elle fut utilisée principalement sur la ligne Lyon - Marseille - Vintimiglia, et plus tard au départ de Paris (dépôt Villeneuve).

Durant la Seconde Guerre mondiale, elle reçut une nouvelle caisse métallique tout en conservant son aménagement intérieur. Elle ressortit de transformation le 2 novembre 1943 à l'atelier CIWLT (puis RSI) de Pestszentlőrinc (Budapest) avec le nouveau numéro 4250. Elle circula encore au départ de Budapest, vraisemblablement jusqu'en 1948, à l'époque où l'arrivée du communisme mit fin aux activités de la CIWLT à l'est de l'Europe. Durant la période 1954 à 1964, elle fut utilisée aux Pays-Bas, incorporée dans le *Holland-Scandinavië Express* et/ou sur la ligne Amsterdam - Maastricht.

En 1964, elle fut envoyée en Autriche et mise hors service en 1969. Elle fut alors garée dans l'enceinte de l'atelier CIWLT de Wien-Inzersdorf, avec de nombreuses autres voitures. Plusieurs personnes appartenant au VEF (Verband der Eisenbahn



La superbe voiture-restaurant 4250 du Stoom Centrum Maldegem.
Maarten SCHOUBBEN, 29 avril 2012.

Freunde) l'ont sauvegardée. Après restauration, elle fut louée à ÖBB-Nostalgie où elle entama une troisième carrière bien chargée, incorporée dans de nombreux trains historiques et spéciaux. Après diverses petites et grandes modifications opérées aux frais des ÖBB, elle dut être garée plus d'un an à l'atelier RSI de Wien-Inzersdorf. La raison était l'obligation de relever sa vitesse maximale à 160 km/h, ce qui n'aurait pu se réaliser qu'en changeant ses bogies *Pennsylvania*. Des mesures aux ultrasons ont en effet relevé de minuscules fissures dans le châssis des bogies (ces anomalies s'y trouvaient vraisemblablement déjà lors de leur construc-

tion). Les portes devaient pouvoir être fermées à distance et munies d'un dispositif de blocage, ce qui aurait entraîné de grosses modifications. De plus, les ailettes de ventilation en verre se trouvant au-dessus de certaines fenêtres devaient être supprimées pour éviter des dégâts possibles lors du croisement avec d'autres trains.

Pour ces raisons, les ÖBB stopperent sa location. La voiture fut à ce moment proposée à la vente et acquise par le SCM. Elle fut acheminée en Belgique dans le train *Crossrail* 47510 Brindisi - Muizen, le 28 avril 2012. Elle est arrivée à Maldegem le 2 mai.

C'est la DE6302 de Crossrail qui tracta le train P&O 47510 Brindisi - Muizen dans lequel fut incorporée la voiture-restaurant 4250. Le train effectua un détour par Leuven afin d'y laisser la voiture, qui sera décrochée à Leuven. Passage à Zichem le 29 avril 2012.
Maarten SCHOUBBEN.



Suite à notre article paru dans notre précédent numéro sur les voitures SNCB ayant retrouvé une seconde vie, voici deux autres véhicules, l'un circulant aux Pays-Bas, l'autre reconverti en restaurant en France.

Pays-Bas

SGB

Le Stoomtrein Goes - Borsele (SGB) exploite la ligne Goes - Hoedekenskerke - Baarland en Zélande. L'association possède une voiture ex- SNCB, la voiture K1 21.114. Construite par La Brugeoise à Brugge, elle fut mise en service le 21 août 1934 avec le numéro SNCB 20.087 (a2b7). En 1951, elle fut modifiée en 2e classe et renumérotée 22.047 (b9). En 1956, elle est reclassée en 1e et reçoit le numéro 21.114 (A9) (UIC 50 88 19 48 074-08). La voiture a été plus tard modernisée avec de nouvelles fenêtres, chauffage à air pulsé et bogies Schlieren du type 25.

Le SGB a repeint la voiture dans la livrée à deux tons de vert d'origine. Les teintes sont toutefois incorrectes.



PHOTO 110-87 La voiture K1 21.114 du SGB. Goes, 17 mai 2012.
Armand BEERLANDT.



Grande Synthe, 21 mai 2012.
David HAYDOCK.



France

Grande Synthe

Récemment, la chaîne Crocodile a acquis plusieurs voitures M2. Une d'entre elle, une ancienne BD (mixte 2ème classe - fourgon), est placée devant le restaurant de Grande Synthe, près de Dunkerque.

Belgique

Planckendael

Nous avons déjà montré la voiture M2 42392 se trouvant dans le parc animalier de Planckendael, installée sur un coupon de voie situé dans la partie consacrée à la savane africaine (voir EL 94 p. 18). La voiture a été repeinte dans une nouvelle décoration bleue, ce qui nous donne l'occasion de la présenter à nouveau.

Planckendael, 10 juin 2012.
Geert MAES.



Une Class 92 EWS en Belgique →

Au début du mois d'avril, la 92034 de DB Schenker (ex. EWS) a été transférée de Grande-Bretagne vers la Bulgarie en transitant par la Belgique. La voici à Antwerpen-Noord, manoeuvrée par la 1210, le 10 avril. La machine sera testée en Bulgarie avant une éventuelle utilisation de cette série en trafic régulier. Les Class 92 ont été produites à 46 unités par Brush de 1993 à 1995. Bicourant 25 kV et 750 V par 3^e rail, elles développent 5040 kW. Luk GIBENS.



← BASF Antwerpen

Comme indiqué dans EN LIGNES 108 page 54, BASF a commandé 22 locomotives Diesel pour utilisation sur trois sites de production, dont celui d'Antwerpen. La première machine pour Antwerpen est arrivée en décembre 2011, il s'agit de la G1206BB (DE12) 5001920. La voici au faisceau d'Antwerpen Combinant le 21 mai. Simon DERIDDER.

Une locomotive portugaise en escale à Antwerpen

Une locomotive *Brissonneau & Lotz* appartenant à la société portugaise de travaux de voie SOMAFEL se trouvait en escale le 8 juin devant le hangar 9 de *Mexiconatie* sur le Scheldekaaien du port d'Antwerpen. Il s'agit de l'ancienne locomotive 1206 des Chemins de fer Portugais (CP), mise en service en 1961 et vendue à SOMAFEL après sa radiation. Chez SOMAFEL, elle porte le numéro 1415 et le numéro UIC 90 94 200 0 018-6. On remarquera des indications en arabe sur sa cabine de conduite, du fait que depuis 2008, elle était engagée sur un gros chantier de voie en Algérie, pour la construction d'une nouvelle ligne de 217 km entre Constantine et Tougourt via Biskra. Elle a quitté Antwerpen le 16 juin à destination de Leixos (port de Porto), à bord du paquebot *Slovan Producer*; elle est arrivée à destination le 18 juin

PHOTO 110-134 ↓ La locomotive 1415 de SOMAFEL en escale au port d'Antwerpen, le 8 juin. Charlie LEJEUNE.



Locomotives Diesel de la série 6500 de DB Schenker

Les horaires des trains assurés en unités multiples par deux locomotives de la série 6500 de DB Schenker (ex. 6500 des NS) entre Kijfhoek et Sluiskil ont été modifiés comme suit :

44601 ①-⑤ XNKFH 22.35 – FGZH 01.28

45602 ①-⑤ FGZH 05.19 – XNSVG 05.55

45603 ①-⑤ XNSVG 16.00 – FGZH 16.46

44602 ①-⑤ FGZH 17.21 – XNKFH 20.58

Abréviations :

FGZH : Gent Zeehaven; XNKFH : Kijfhoek (NL); XNSVG : Sas-Van-Gent (NL).



↑ **PHOTO 110-88** Le 25 mars, la PB12 a remorqué deux engins de chantier entre Merelbele et Aachen West. Le train est photographié à Hever, sur la ligne 53. Tim HAESEVOETS.

← **PHOTO 110-89** Durant le week-end de la Pentecôte, Infrabel effectuait le poussage d'un passage inférieur à hauteur de Kapelle-op-den-Bos, sur la ligne 53, nécessitant l'interruption totale des circulations. L'important trafic marchandise transitant par cet axe fut détourné via la ligne 50 par Schellebelle, Aalst, Denderleeuw et Schaerbeek. Passage le 26 mai à Sint-Martens-Bodegem du train Crossrail 47514 Ludwigshafen (D) - Zeebrugge-Ramskapelle emmené par la DE6310. Christian AUQUIERE.



La Class 66 653-05 de Rur,ta|bahn a subi un entretien à Rotterdam. Durant cette opération, elle fut remplacée par la Class 66 653-09 de MRCE. Celle-ci avait été utilisée durant quelques mois par DLC en 2007.

Le 7 mai, elle passe à Aigremont, en tête du train HUSA 49667 Veendam - Hermalle-sous-Huy. A droite, on voit l'ancien site de déchargement des trains de charbon et des wagons-citernes de pétrole destinés à la centrale électrique des Awirs. Maarten SCHOUBBEN.



Italie

Le NTV en service

Le 28 avril, *Nuovo Trasporto Viaggiatori* (NTV) est devenu le premier opérateur privé actif sur le réseau à grande vitesse européen. Le service initial, en compétition avec les FS, comporte deux allers-retours quotidiens entre Milano Porta Garibaldi et Napoli Centrale, via Roma. Le service sera progressivement étoffé et les villes de Salerno et Venezia seront bientôt desservies.

Les trains utilisés sont des AGV (Automotrice Grande Vitesse) de *Alstom*, construits à Aytré en France et à Savigliano en Italie. Baptisés "*Italo*", ils sont classés dans la série ETR575. Composés de 11 voitures, ils offrent trois classes : Club, Prima et Smart. Vingt-cinq rames ont été commandées et sont entretenues par *Alstom* dans un nouvel atelier construit à Nola, près de Napoli.

L'AGV est pour *Alstom* le successeur du TGV, dont il se différencie par la motorisation répartie sur l'ensemble de la rame (alors que les TGV sont composés de deux motrices encadrant des voitures). La vitesse maximale de l'AGV est fixée à 360km/h. A ce jour, NTV est le seul client trouvé par *Alstom* pour ces nouvelles rames.

La SNCF possède 20% des parts de la société NTV, présidée par Luca Cordero di Montezemolo, également président de *Ferrari*.

TELEX....

UKRAINE

● Les Chemins de fer ukrainiens (UZ) ont annoncé avoir commandé le 29 décembre 2011 à *Transmashholding* 230 locomotives du type 2ES4K (pour le réseau 3 kV) et 70 locomotives du type 2ES5K (pour le réseau 25 kV). Comme la chaîne de production est déjà en place à l'usine de Novotcherkassk pour la production de locomotives de ces séries pour les Chemins de fer russes, les 28 premières 2ES4K devraient être livrées encore cette année. Les UZ disposent déjà de 15 2ES5K livrées en 2007 et 2008, en service à Odessa. D'autre part, 50 locomotives ont été ache-

tées à la firme *Sinara* (Oural Locomotives) pour le réseau 3 kV de Lvov : une 2ES6 et 49 2ES10. Par contre, la commande de 141 locomotives VL11M6 auprès de l'usine géorgienne de Tbilissi a été réduite à 110 unités.

Ces commandes font partie d'un plan de modernisation de €2,7 milliards décidé en août 2011 par le gouvernement ukrainien et qui prévoit la livraison d'environ 500 nouvelles locomotives entre 2012 et 2016.

Toutes ces locomotives sont des locomotives doubles Bo'Bo'+Bo'Bo' destinées au trafic marchandise et elles permettront la radiation des anciennes locomotives des séries VL8 et VL11 sur le réseau continu, et VL80 sur le réseau alternatif.



↑ Le dépôt NTV se trouve à Nola, près de Napoli. Marco CACOZZA, décembre 2011.

↓ Le train NTV 9940 près de Bologna, le 27 mai 2012. Marco CACOZZA.





Ukraine

Arrivées des CityElefant

Les Chemins de fer ukrainiens (UZ) ont commandé à Škoda en février 2011 deux rames sextuples bitension à deux niveaux à écartement de 1,520 m, similaires aux automotrices CityElefant à voie normale en service aux Chemins de fer tchèques. Pour gagner du temps - les rames devaient être mises en service avant l'Euro2012 de football - les UZ ont accepté un train au gabarit européen, ne profitant pas des largesses du gabarit soviétique, ce qui limite le nombre de places assises à 634, dont 46 en 1^{re} classe. D'un coût de l'ordre de € 20 millions par rame, elles circulent entre Kharkov et Kiev et entre Kharkov et Donetsk.

PHOTO 110-90 Le 16 mai, passage à Кам'янка (Kamienka) de la rame 225 003. Yves STEENEBRUGGEN.

Japon

Le 16 mars 2012, la dernière rame de la série 300 de Shinkansen a été mise hors service. Livrées entre 1993 et 1998, elles étaient les premières rames à être équipées de moteurs de traction AC triphasés, répartis sur toute la longueur du train (40 moteurs). Elles ont roulé chez JR Central et JR West sur les lignes Tokaido (Tokyo - Shin-Osaka) et Sanyo (Shin-Osaka - Hakata). Elles pouvaient atteindre 270 km/h.



PHOTO 110-91 Passage de la rame J40 rame série 300 de Shinkansen à Odawara, le 5 août 2005. Philippe DE GIETER.

SUISSE : nouveau matériel pour le Zentralbahn

Le 15 février, Stadler a présenté son nouveau produit : l'automotrice à crémaillère pour voie métrique FINK ("pinson" en allemand, ou Flinke, Innovative, Niederflur-Komposition, soit "composition rapide innovante à plancher bas").

Six automotrices Fink ont été commandées par le Zentralbahn (né de la fusion entre la ligne CFF du Brünig et le Luzern - Stans - Engelberg). Elles sont destinées aux services sur le S-Bahn de Luzern et peuvent transporter 139 voyageurs assis, dont 18 en 1^{re} classe, à 160 km/h. Classées dans la série ABeh 160, les premières rames sont entrées en service en juin 2012.

Quatre rames similaires, dénommées ADLER ("aigle", ou "Alpiner, dynamischer, leiser, eleganter, Reisezug"; soit "train de voyageurs alpin, dynamique, abaissé et élégant"),

composées de 7 voitures et comprenant un compartiment bar, ont également été commandées et remplaceront les rames tractées sur les trains IR Luzern - Interlaken. D'une longueur de 126 m, elles offriront 289 places assises, dont 74 en 1^{re} classe.

Ces commandes, passées en septembre 2009 et d'une valeur de 140 millions de francs suisses (€115 millions), représentent le plus gros contrat de l'histoire pour du matériel à crémaillère.

Le 21 mai, en gare de Meiringen, le personnel de Stadler effectue des tests avec l'automotrice Fink ABeh 160 002.

Hans JOOSEN.





PHOTO 110-92 Le 21 février 2012, un train de voyageurs franchit le viaduc de Bhima I, près d'Igatpuri, sur la ligne Mumbai - Calcutta. Etablie en rampe de plus de 25‰ pour franchir les Ghâts, elle nécessite d'alléger tous les trains par des couplages de 3 locomotives accrochées en queue. Ce train de 25 voitures, dont seules les 10 dernières sont visibles sur la photo, est poussé par trois locomotives du type WAG7, les 27125 + 27121 + 27228. On remarquera un voyageur resquilleur accroché à l'arrière de la machine de queue. Les WAG7 sont des Co'Co' de 133 t produites à partir de 1992 à plus de 200 unités par Chittaranjan Locomotive Works. D'une puissance de 4000 kW, elles peuvent circuler à 100 km/h. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

INDE : l'ascension des Ghâts

Les Indian Railways (IR) sont une des plus grandes entreprises au monde. Chaque jour, ils transportent 20 millions de passagers et 2 millions de tonnes de marchandises. Près de 7000 gares parsèment un réseau de 63000 km et plus de 1.600.000 personnes y travaillent !

La première ligne fut construite au temps des colonies britanniques, entre Mumbai (Bombay) et Thane (34 km), et fut inaugurée le 16 avril 1853.

L'ascension des Ghâts occidentaux par les lignes Mumbai - Calcutta et Mumbai - Pune sont parmi les endroits les plus spectaculaires du réseau. Avec une altitude moyenne de 1000 m, les Ghâts occidentaux ne sont pas des montagnes issues de la rencontre de deux plaques tectoniques, mais ont été formées lors de la séparation des continents africain et asiatique il y a 150 millions d'années. Les trains quittant Mumbai doivent gravir de fortes rampes en quittant la plaine côtière



PHOTO 110-93 Le sommet de deux voies de secours. Plusieurs bogies de wagons sont visibles sur le côté. Bhima, 22 février 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

pour rejoindre le plateau du Deccan, qui occupe une large partie de l'Inde septentrionale.

Sur les deux lignes, les sections traversant les Ghâts ont été portées à trois voies, avec la troisième voie suivant un itinéraire différent de la double voie initiale sur la plus grande partie du parcours. Vu les fortes rampes et la longueur des trains, des locomotives d'allèges sont utilisées, le plus souvent par groupe de trois, et elles servent aussi de trains locaux aux plus téméraires, voyageant accrochés aux mains courantes ou installés sur les butoirs et attelages...

Sur la ligne vers Calcutta, les allèges sont ajoutées en gare de Kasara (altitude 279 m) et poussent jusque Igatpuri (altitude 586 m).

PHOTO 110-94 ↗ - PHOTO 110-95 ↓

Les deux voies de secours se trouvent avant l'arrivée dans la gare de Kasara. Leur déclivité atteint 25% ! Une troisième voie de secours se trouve à droite de la photo (non visible). A la descente, les trains doivent s'arrêter avant les voies de secours. Par défaut, l'itinéraire est tracé vers ces voies. Si l'arrêt est effectué sans problème, l'itinéraire est changé vers la voie principale et les trains peuvent poursuivre leur route.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 110-96 Pour franchir les Ghâts, la section Kasara - Igatpuri emprunte de nombreux viaducs et tunnels. Le 21 février 2012, les WAG7-27411 + 27130 + 27109 poussent un train de voyageurs vers Igatpuri. La construction des deux lignes à travers les Ghâts a été particulièrement pénible, tant par le climat torride ou balayé par la mousson, que par la présence de nombreux serpents très dangereux. Yves STEENEBRUGGEN.

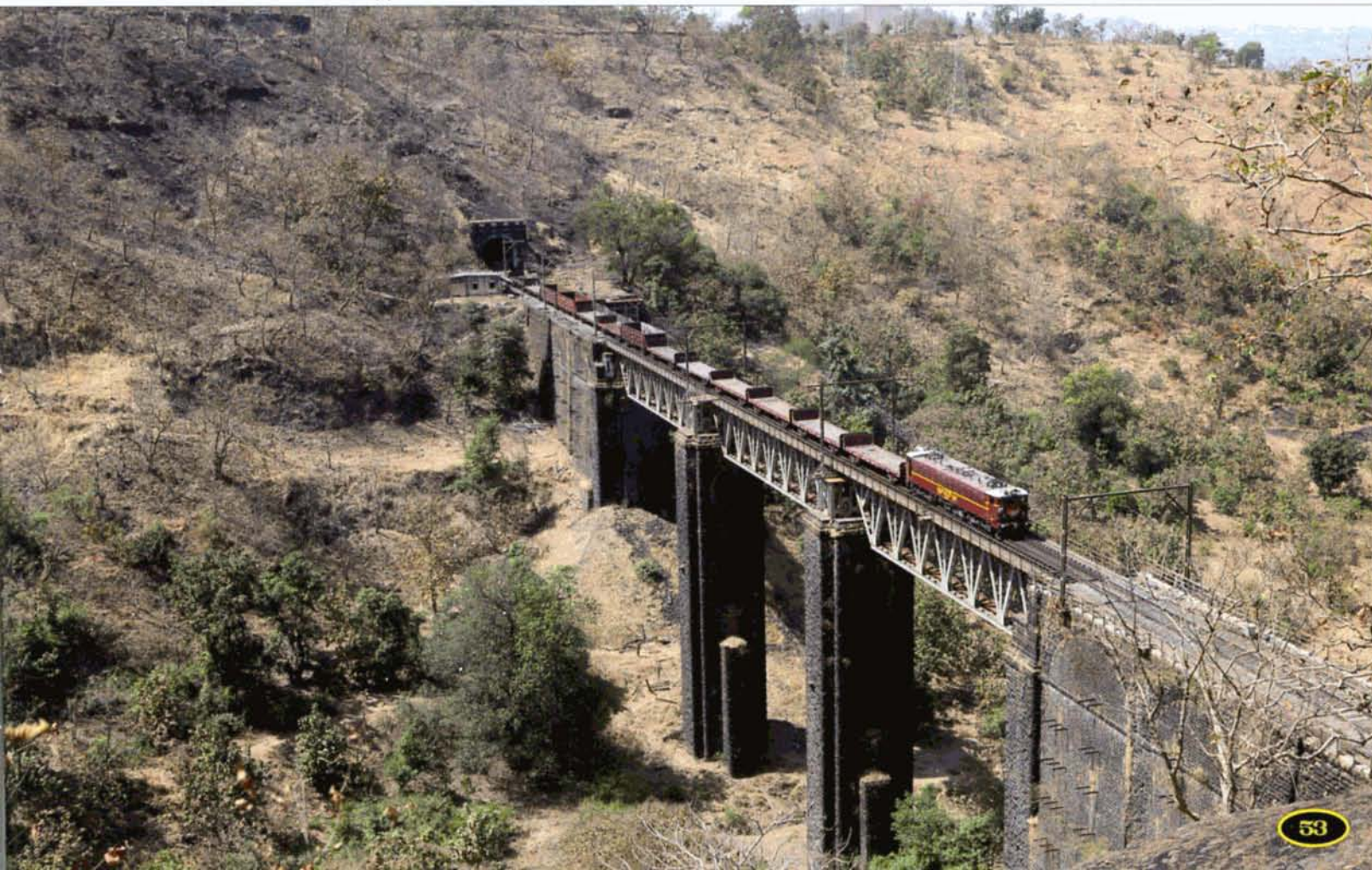
PHOTO 110-97 Le 21 février 2012, les WAG7-27287 + 27138 + 27320 poussent un lourd train de charbon vers Igatpuri. Les deux lignes franchissant les Ghâts étaient exploitées par le Great Indian Pininsular Railway (GIPR). Paul DEWIT.





PHOTO 110-98 Un train de voyageurs franchit le viaduc de Bhima I et se dirige vers Igatpuri. En tête, la WCAG1-21980. Les WCAG1 ont été construites en 1999 et 2000 en 12 exemplaires par Bharat Heavy Electricals Ltd (BHEL) et sont équipées de convertisseurs statiques pour l'alimentation des auxiliaires fournis par les ACEC. Elles peuvent circuler à 100 km/h et disposent d'une puissance de 2154 kW sous 3 kV et 3470 kW sous 25 kV. *Philippe DE GIETER, 22 février 2012.*

PHOTO 110-99 Un train de marchandises gravit les Ghâts en direction de Igatpuri. Il est poussé par trois locomotives et tracté par la WAG5HA-23709. Les WAG5 et WAG5A ont été construites à plus de 1000 unités par Chittaranjan Locomotive Works de 1983 à 1988. Ces Co'Co' de 119 t développent 3250 kW et peuvent circuler à 80 ou 100 km/h. *Thierry COCHIN.*



Vers Pune, la montée vers Lonavala (622 m), via la montagne des Singes (Monkey Hill), s'effectue avec allèges depuis la gare de Karjat (50 m), soit sur une distance de 26 km, ce qui représente une rampe moyenne de 22‰.

Pour les trains descendant ces deux lignes, d'impressionnantes voies de secours, avec des rampes atteignant les 25%, ont été construites : les aiguillages des voies descendantes sont, par défaut, dirigés vers ces voies de secours, et ce n'est que lorsque le train descendant a pu correctement s'arrêter à un feu rouge situé en amont, que l'aiguille est tournée pour lui permettre de poursuivre sa route vers la plaine côtière. Sur la ligne vers Calcutta, les trains doivent ainsi s'arrêter à deux reprises avant d'arriver à la gare de Kasara.



PHOTO 110-100 Les voies de secours de Monkey Hill (montagne des Singes). La ligne monte d'une altitude de 50 m à celle de 622 m en 26 km, soit une rampe moyenne de 22‰. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 27 février 2012.

PHOTO 110-101 La WCAM1-21943 gravit les Ghâts à Monkey Hill le 27 février 2012. En Inde, les trains de voyageurs sont souvent composés de plus de 20 voitures. Trois locomotives poussent le train vers Lonavala. Deux singes sont visibles dans l'arbre à droite du train. Les WCAM3 bicourant 3 et 25 kV sont produites depuis 1997 par Bharat Heavy Electricals Ltd, à Bhopal & Jhansi (Co'Co', 3382 kW sous 3 kV et 3677 kW sous 25 kV, 113 t, 105 km/h). Dans la numérotation indienne, la première lettre indique l'écartement de l'engin : W = voie large (1,676 m); la deuxième lettre indique la tension des locomotives électriques : A = 25 kV alternatif, C = courant continu (1,5 et 3 kV), les machines bicourant portent les deux lettres et les Diesel la lettre D; la troisième lettre indique le service à assurer : G = goods (marchandises), M = mixed (mixte), P : passagers (voyageurs) et S : shunter (manoeuvre). Les lettres sont suivies d'un chiffre indiquant l'ordre dans cette catégorie, plusieurs séries différentes pouvant avoir le même suffixe de lettres. (WAG7 = locomotives à marchandises à courant 25 kV, 7e série. Véronique VERELST.





PHOTO 110-102 Une rame de pétrole monte péniblement Monkey Hill. Les deux locomotives Diesel, les WDG3A-14715 + 13583 (2250 kW, 123 t, 100 km/h), nous offrent un spectacle sonore inoubliable. Trois locomotives électriques non visibles poussent le train.
Philippe DE GIETER, 26 février 2012.

PHOTO 110-103 Le même jour au même endroit, une rame de wagons couverts est remorquée par la WAG7-27050.
Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 110-104 Un train de voyageurs remorqué par la WDM3A-16333R (Co'Co', 2527 kW, 112,8 t, 120 km/h) descend Monkey Hill. La troisième voie se trouve à droite de la photo (visible sur la photo de droite page suivante). Jambrung, 27 février 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 110-105 Les WAG5A-23658 + 23560 poussent un train de voyageurs à travers Monkey hill. Les deux lignes des Ghâts ont de nombreux et superbes tunnels taillés dans le roc. Jambrung, 26 février 2012. Paul DEWIT.





PHOTO 110-106 Un train de voyageurs descend vers Karjat, tracté par la WCAM3-21932. Jambrung, 26 février 2012. Thierry COCHIN.

PHOTO 110-107 Les WAG5A-23418 + 23206 poussent un train de voyageurs vers Lonavala. Comme on peut le constater sur ces quelques photos, les locomotives indiennes présentent un grand nombre de décorations différentes. Jambrung, 27 février 2012. Philippe VERELST.





PHOTO 110-108 A Soller, sous une marquise de platanes, l'automotrice Siemens n°1 du Tren de Soller se prépare pour son prochain trajet en direction de Palma le 3 avril 2012. Alain DEFECHEREUX.

Envie d'évasion ? Les Chemins de Fer de Majorque

L'île de Majorque

Majorque est une des principales îles de l'archipel des Baléares (avec Minorque et Ibiza) et est située en mer méditerranéenne à 200 km au sud de Barcelona et à 250 km à l'est de Valencia. D'une superficie de 3625 km², l'île s'étend sur 70 km du

nord au sud et 93 km d'est en ouest. L'île est une région d'Espagne à part entière et est peuplée d'environ 820 000 habitants. On y parle essentiellement le Catalan, suivi par le Castillan (Espagnol courant) et ... l'Allemand. En effet, depuis les années 1960, Majorque est aux touristes allemands ce que Ibiza est aux touristes belges, c'est-à-dire une destination

privilegiée de vacances. Pas moins de 10% de la population majorquine sont des résidents allemands permanents !

Depuis une dizaine d'années, le gouvernement des îles Baléares a repris la maîtrise de l'urbanisation qui était devenue anarchique depuis 30 ans. L'île de Majorque conservera ainsi son patrimoine naturel et culturel dans de nombreuses zones de l'île.

En parlant de patrimoine naturel, il faut savoir que l'île est géologiquement constituée de vastes plaines légèrement vallonnées et des plages de sable fin à l'est, tandis que le massif montagneux de la Tramuntana déchire le littoral du nord jusqu'au sud-ouest de l'île en falaises abruptes (160 m de paroi rocheuse verticale au Cap Formentor par exemple). Le point culminant du massif se situe au Puig Major avec 1445 mètres d'altitude.



PHOTO 110-109 L'automotrice n°1 du Tren de Soller qui remorque une longue rame de voitures en bois quitte la gare de Bunyola en direction de Palma le 3 avril 2012. Alain DEFECHEREUX.

El Ferrocarriles

Ce qui fait de Majorque une destination intéressante pour les ferroviathes, c'est la présence de réseaux ferroviaires à voie étroites.

Etabli à partir de 1875, le réseau de chemin de fer était essentiellement destiné à rassembler les diverses productions régionales vers le port principal de Palma de Mallorca en vue de les exporter. Ces productions régionales provenaient de l'industrie du coton, de la laine, des tapis et des chaussures.

Le réseau ferroviaire ainsi créé avait comme point de départ principal la ville de Palma de Mallorca et partait en étoile dans les différentes directions de l'île.

Avec plus de 250 kilomètres de voies en 1931, la densité des lignes de chemin de fer à Majorque était 0,069 km/km² de surface, beaucoup plus élevé que celui de l'ensemble de l'Espagne (0,033).

Malheureusement jusqu'en 1950, le chemin de fer était considéré comme moyen de transport pour les marchandises, le trafic voyageurs étant lui considéré comme activité secondaire. Lorsque le tourisme de masse a commencé à se développer, la structure des chemins de fer de Majorque ne permettait pas de répondre à cette nouvelle demande. Combiné avec l'ère nouvelle du développement automobile, le chemin de fer fut progressivement délaissé. Dans les années 1960, la "Companyia Ferrocarrils de Mallorca SA" entra dans une période de déclin et plusieurs fermetures de lignes ont été opérées graduellement :

- 1964: fermeture et démontage de Palma - Lluçmajor - Santanyi;
- 1965: fermeture et démontage de Palma - Port de Palma;
- 1967: fermeture et démontage de Palma - Santa Maria - Felanitx;
- 1977: fermeture sans démontage de Inca - (Enllaç) - Manacor - Arta;
- 1981: fermeture sans démontage de Inca - (Enllaç) - Sa Pobla.

Dans les années 1980, alors que le train était presque condamné à disparaître, des signes évidents de saturation des routes permit aux autorités publiques de se ressaisir et de préserver ce qui restait du réseau ferroviaire.

En 1994, la société indépendante "Serveis Ferroviaris de Mallorca" (SFM) fut créée pour exploiter et développer le réseau ferroviaire majorquin jusque là exploité par la "Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha" (FEVE – voir EN LIGNES 55 page 55). La

PHOTO 110-110 Le 30 décembre 2001, arrivée à Palma d'un train composé de la motrice n° 2 remorquant cinq voitures. Philippe DE GIETER.



SFM est donc le gestionnaire technique du réseau ferré (infrastructure, matériel et personnel). La gestion commerciale de tous les transports publics de l'île est, quant à elle, confiée à la "Transports de les Illes Balears" (TIB). La TIB est donc chargée d'organiser les transports publics et de les coordonner de manière efficace et rationnelle. La tarification est unique, intermodale et bon marché, que l'on utilise le métro de Palma, le train ou les bus. Les bus relèvent et donnent correspondance avec le train dans les gares les plus importantes.

Une grosse particularité du réseau ferré de l'île est la ligne de Soller à Palma. Soller est une petite ville portuaire enclavée dans une crique montagneuse située sur la côte nord-ouest de l'île. Son isolement géographique fut à l'origine de la décision d'un entrepreneur local de créer un che-

min de fer privé reliant sa ville à la capitale de l'île en traversant le massif montagneux. Le "Tren de Soller" fut inauguré le 16 avril 1912. Cette société totalement privée est toujours active aujourd'hui, largement viabilisée par le tourisme, et possède une concession d'exploitation valable jusqu'en 2055.

Le réseau ferroviaire actuel

Le réseau ferroviaire se compose de deux axes principaux. Le premier est une liaison en Y au départ de Palma vers Inca et ensuite soit vers Sa Pobla ou vers Manacor. Le second est le "Tren de Soller" entre Palma - Buynola et Soller. Il existe aussi un tram de 4 km reliant la ville de Soller au port de Soller.

Depuis 2004, une ligne de métro relie également le centre de Palma à l'université en desservant 8 stations.



Le réseau SFM

La ligne Palma - Inca a été entièrement renouvelée depuis 1994.

La voie est nouvelle, les plans de voies des gares ont été réaménagés, la signalisation modernisée, la majeure partie des passages à niveau supprimés et les anciens autorails MAN remplacés par des autorails CAF série 61 à deux et trois caisses.

La ligne Inca - (Enllaç) - Sa Pobla fut rouverte au trafic en 2001 et Enllaç - Manacor en 2002.

Lors de la création de la ligne de métro de Palma, la gare principale a progressivement été entièrement reconstruite en sous-sol. Cette gare regroupe désormais un large espace multimodal où trains, métros et bus se donnent correspondance sur un même niveau. La ligne de chemin de fer a également été reconstruite en souterrain sur 3 km. L'espace ainsi libéré par les voies en surface a donné naissance à une gigantesque esplanade et un long piétonnier.

La ligne est sécurisée sur toute sa longueur par l'installation de clôtures de 2m de haut pour empêcher toute intrusion humaine ou animale sur les voies. La commande de la signalisation est centralisée et les câbles électriques sont noyés dans une gaine en béton pour éviter les vols. Les quais sont fortement surélevés, ce qui donne une allure générale de "train/métro". Toutes ces mesures ont été prises dans le but d'offrir un service d'une



PHOTO 110-111 Une des nouvelles automotrices électrique CAF série 81 assure le service électrique entre Palma et Enllaç, vue à mi chemin entre Inca et Enllaç le mercredi 4 avril 2012. Anne DEFECHEREUX.

très grande fiabilité.

Depuis le 17 février 2012, la ligne est électrifiée de Palma à Inca et mise à double voie et électrifiée de Inca à Enllaç, gare de bifurcation vers Sa Pobla et Manacor.

Pour assurer le trafic sur les sections électrifiées, SFM a commandé 11 nouvelles automotrices série 81 à la société espagnole *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles* (CAF).

La desserte de semaine est réalisée

avec un départ de Palma toutes les 20 minutes. La première relation a pour destination Sa Pobla, la seconde Manacor (avec parcours sans arrêts jusque Marratxi) et enfin la troisième liaison est un partiel limité à la gare d'Inca. Actuellement, les trains électriques ont pour terminus la petite gare de bifurcation de Enllaç. Cette station a la particularité de ne desservir aucun village ni hameau et est isolée en pleine campagne. Le quai y est central pour permettre une correspondance "à la minute" avec l'autorail qui continue vers Sa Pobla ou Manacor suivant la relation automotrice arrivée en gare.

Au retour, le même scénario est appliqué : l'automotrice venant de Palma et l'autorail venant de Manacor ou Sa Pobla arrivent simultanément en gare où la correspondance est immédiate. Une minute plus tard, les deux convois repartent dans leurs directions respectives.

A noter que le premier train Palma - Enllaç et dernier train Enllaç - Palma sont toujours assurés en autorail pour permettre le transfert de ce matériel : le matin du dépôt de Palma vers les sections non électrifiées, et retour le soir vers le dépôt. Le week-end, la desserte est assurée par un train toutes les 30 minutes.

A l'heure actuelle, l'ancienne voie abandonnée de Manacor à Arta est en cours de reconstruction. Cette réouverture permettra la correspondance en gare de Manacor entre le train de Palma et un train/tram vers Arta. Un atelier à 5 voies est déjà construit à Son Carrió (à mi-chemin du trajet Manacor - Arta).

Il est aussi envisagé de prolonger l'électrification et la mise à double voie entre Enllaç et Manacor.



PHOTO 110-112 Après avoir relevé la correspondance avec l'automotrice en provenance de Palma, l'autorail 61-23 quitte la petite gare de Enllaç en direction de Sa Pobla le 4 avril 2012. A droite, la ligne en direction de Manacor.

La traction électrique a été inaugurée le 17 février 2012 entre Palma et Enllaç. Le prolongement de l'électrification est d'ores et déjà prévu jusque Manacor.

Alain DEFECHEREUX.

On le voit, le gouvernement des îles Baléares s'appuie sur le chemin de fer pour trouver une solution à l'engorgement du réseau routier de l'île de Majorque. L'avenir de ce réseau à voie étroite est donc largement assuré.

Le réseau Tren de Soller

Cette ligne privée de 32 km a été construite de 1907 à 1912 à l'écartement de 914 mm, et exploitée en traction vapeur jusqu'en 1929. Cette année là, l'électrification est inaugurée et la traction est confiée à des automotrices *Siemens-Schuckert* construites à Zaragoza.

Le 4 octobre 1913, une ligne de tram de 4800 m complète le chemin de fer pour relier la gare de Soller au Port de Soller. La ligne Soller - Palma comporte de très fortes rampes pour gravir une partie du massif de la Tramuntana avant de s'engager dans le "Tunnel Major" d'une longueur de 3 km. Vu la raideur du massif montagneux du côté nord de l'île et donc de la ville de Soller, la voie ferrée effectue une boucle à 180° et une autre à 90° et comporte de nombreux tunnels. A l'inverse, le côté Palma de la ligne est quasi plat et rectiligne. Le tracé de la voie pour rentrer dans la ville de Palma à l'originalité d'être établi en chaussée à l'instar d'un tramway urbain. La pittoresque gare est, elle, bien séparée du trafic automo-



PHOTO 110-113 La motrice n° 1 du Tram de Soller le long du port de Soller. Philippe DE GIETER, 27 décembre 2001.

bile et était jadis située juste à côté de la gare des chemins de fer de Majorque, aujourd'hui enterrée en sous-sol avec le métro.

L'usage de ce train de Soller est, depuis une vingtaine d'années, quasi exclusivement utilisé par les touristes qui viennent en masse pour découvrir ce joyau industriel de l'île tout en profitant des somptueux paysages.

Le tram de Soller, en correspondance avec le train, assure la navette vers le port. Pour renforcer la capacité en saison, la société "Tren de Soller" a dû faire construire des baladeuses neuves (mais avec un aspect ancien) et acheter quelques antiquités motrices du tram de Lisboa.

Alain Defechereux.

PHOTO 110-114 Le tram de Soller relie la gare de chemin de fer au port de la ville et traverse la place principale le 3 avril 2012. La traction est assurée par une ancienne motrice Brill du tram de Lisboa. Alain DEFECHEREUX.





↑ PHOTO 110-115 Le 23 mars, passage de l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Chur. Jean-Luc VANDERHAEGEN.
 ↓ PHOTO 110-116 Le même jour, passage de l'IC-J 2132 Luxembourg - Bruxelles-Midi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La ligne du Luxembourg compte parmi les plus belles de Belgique. Après avoir traversé les sites tourmentés et sauvages des Ardennes, le paysage s'adoucit au-delà de Libramont. Peu avant d'arriver à l'ancienne gare de Mellier, la ligne longe la rivière Mellier, qui a donné son nom au village. Une colline récemment déboisée offre une vue plongeante sur ce site splendide. Pour les photographes, le soleil, lorsqu'il est présent, est idéalement placé en matinée.

Les plus beaux sites de Belgique

MELLIER

162



SCHAERBEEK - SCHAARBEEK



Durant ces dix dernières années, la gare de formation de Schaerbeek a été entièrement démantelée et une grande partie du site a subi un remaniement complet. Dans le passé, de nombreuses voies de circulation étaient établies dans l'ensemble du triage et permettaient aux locomotives de se rendre dans les différents faisceaux. La principale voie de circulation était même à double voie. Elle passait en-dessous de la bosse de triage qui était établie entre les groupes A et B du triage. Cette liaison a été mise hors service en septembre 2009. Aujourd'hui, le tunnel a été enterré dans un nouveau talus sur lequel est établie la nouvelle ligne 25N faisant partie du Diabolo.

↑ **PHOTO 110-117** Le 26 octobre 2004, la 2326 va traverser le tunnel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ Moins de 8 ans plus tard, le site est devenu méconnaissable... Schaerbeek, 4 avril 2012.



Nées en Belgique



PAYS-BAS : Ct n° 14-15-16 Oranje-Nassau



La Meuse a fourni entre 1924 et 1928 trois locomotives-tenders à trois essieux de 41 tonnes aux charbonnages d'Oranje-Nassau (ON) à Heerlen. Timbrées à 12 kg/cm², elles développaient une puissance de 350 CV. Avec leurs roues de 1,000 m de diamètre, elles pouvaient circuler à 40 km/h. Elles reçurent les numéros ON 14 à 16 :

- n° 14 : La Meuse 3052/1924;
- n° 15 : La Meuse 3238/1926;
- n° 16 : La Meuse 3292/1928.

Ces trois machines furent révisées par Krupp après la guerre, et reçurent à cette occasion de nouvelles soutes à charbon.

La n°14 fut mise en service le 2 avril 1925. Après sa réforme en 1970, elle fut érigée en monument devant la firme Railbouw à Leerdam. En 2000, elle fut acquise par le Stoomtrein Goes - Borsele (SGB) où elle reçut le n° 5. Elle est actuellement garée hors service à Goes.



↑ PHOTO 110-118 La n°3 "Bison" du SGB, est l'ex. n° 16 de Oranje-Nassau. Le SGB a fortement modifié l'aspect de la machine. En 1994, elle reçut une nouvelle chaudière construite à Meiningen. Goes, 18 mai 2012. PFT.



La n° 15 a été réceptionnée le 11 avril 1927, radiée le 2 mai 1966 et démolie par la suite.

La n° 16 fut rachetée le 15 novembre 1972 par le SGB. Baptisée "Bison", elle porte le numéro 3 et assure le service touristique sur la ligne. Elle devrait nous rendre visite l'année prochaine sur la ligne du Bocq lors du week-end du 15 août 2013.

← PHOTO 110-119 La n°14 Oranje-Nassau (SGB n°5) est garée hors service à Goes. PFT, 19 mai 2012.



↑ La n°16 garée hors service à la remise d'Orange-Nassau à Heerlen. Le carénage des tuyaux de livraison et la forme de la soute à charbon ne sont pas d'origine. Photos Julien CASIER, collection PFT.

ISRAËL

locomotive Diesel 102

Au début des années 1950, les Chemins de fer israéliens (Israel Railways - IR) étaient en plein effort de reconstruction, de modernisation et de développement. Trois locomotives Diesel, les premières d'Israël, furent commandées à l'Anglo-Franco-Belge à La Croyère. Construites sous licence, elles étaient dérivées de la SW 900 de General Motors (GM) et portaient le type d'exportation G12. Elles étaient équipées d'un moteur Diesel GM de 12 cylindres en V développant 1200 CV. D'une masse de 85 t et pourvues de roues de 1,016 m de diamètre, elles pouvaient rouler à 110 km/h. Elles étaient pourvues d'un frein électrique rhéostatique dont l'équipement était logé dans le petit capot. Livrées en 1952, elles reçurent les numéros IR 101 à 103.

De 1954 à 1961, 27 machines semblables de 1425 CV furent livrées par GM et numérotées IR 104 à 130.



La locomotive 102 est préservée au musée des Chemins de fer d'Israël (Israel Railway Museum) à Haïfa. Philippe VERELST, 11 novembre 2011.



On trouve ensuite la voiture-ambulance à 3 essieux n° 4720. Construite en Belgique, elle fut livrée vers 1893 aux Chemins de fer égyptiens comme voiture de voyageurs. Durant la première Guerre mondiale (campagne de Palestine), elle fut convertie en voiture-ambulance. Plus tard, elle devint un véhicule de service et fut capturée par les Israéliens dans le Sinaï en 1956. Le musée l'a remise dans son état de voiture-ambulance. Une très belle réalisation !

Le troisième véhicule concerne un "brake van" à 2 essieux à l'anglaise, portant le n° 1419, construit par La Brugeoise en 1939 et livré à l'origine aux Chemins de fer égyptiens. Comme la voiture-ambulance, il fut capturé par les militaires israéliens en 1956. Malheureusement, il n'est pas possible de le photographier.



Musée des Chemins de fer

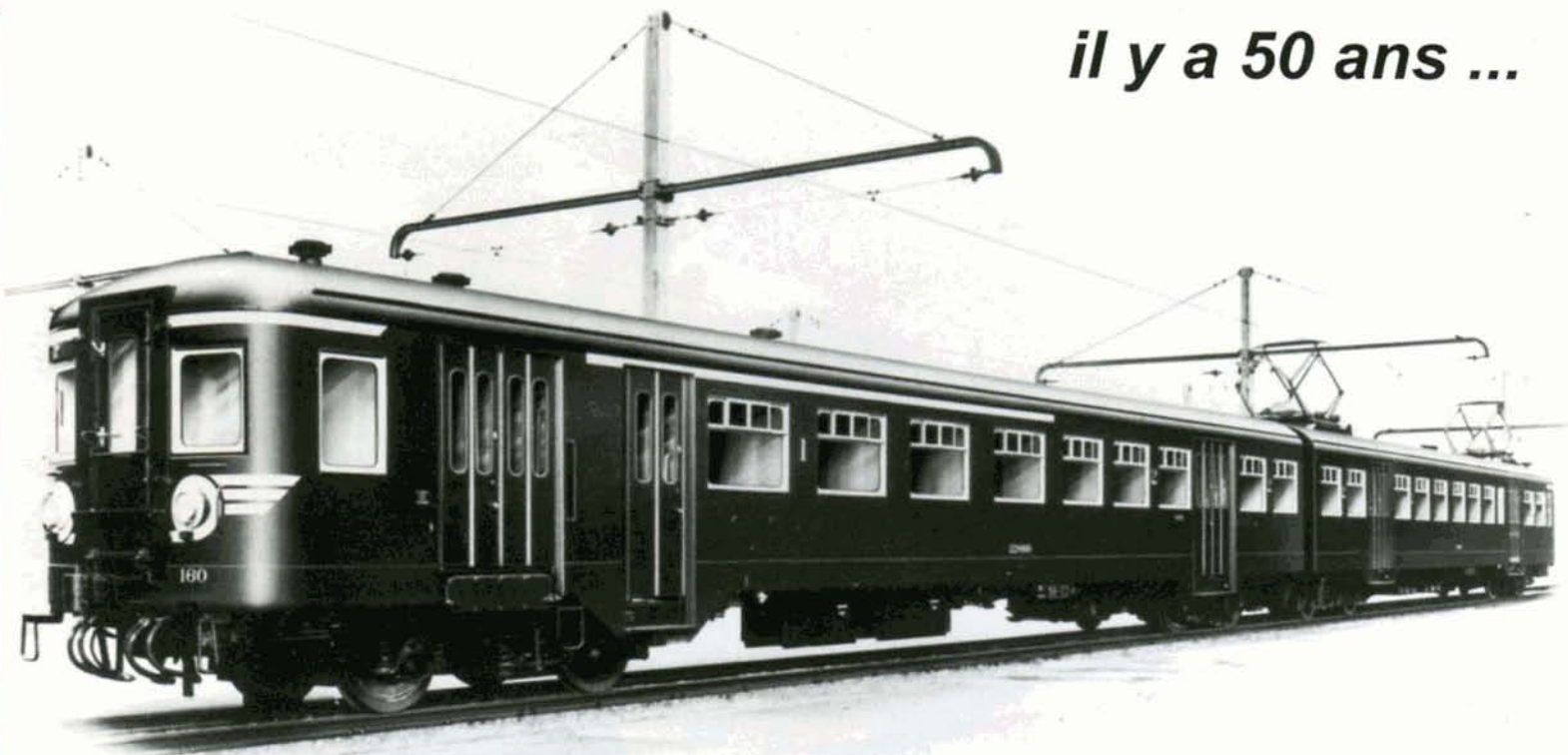
Au musée des Chemins de fer d'Haïfa, on peut également admirer trois autres véhicules construits en Belgique. Il y a d'abord un wagon couvert construit par FUF à Haine-Saint-Pierre en 1909, portant le numéro BB 1006 du Chemin de fer du Hedjaz (antenne Haïfa - Mizrah), à l'écartement de 1050 mm.

← Le wagon couvert 1006.

↓ La voiture-ambulance 4720.

Photos : Véronique et Philippe VERELST.

il y a 50 ans ...



Il y a cinquante ans apparaissaient les premières automotrices du type 62. Commandées pour faire face à l'extension de l'électrification du réseau, elles se distinguaient totalement de toutes les automotrices mises en service jusqu'alors. La première tranche comprenant 60 unités - les 228.151 à 228.210 - fut livrée de mai 1962 à octobre 1963, la 228.151 ayant été réceptionnée le 18 mai 1962 à l'atelier de Schaerbeek. Une deuxième tranche de 40 unités (type 63) - les 228.211 à 228.250 - fut mise en service de mai à octobre 1963. La troisième tranche de 20 unités (type 65) - les 228.251 à 228.270 - fut réceptionnée de juin à octobre 1965. Ces automotrices sont actuellement en cours de réforme à la suite de la mise en service des nouvelles Desiro. Photo ABR, collection PFT.

PHOTO 110-120 *Le 15 juillet 1982, la 2906 fut réquisitionnée pour remorquer un train de pèlerins à destination de Lourdes entre Namur et Jeumont. La voici à son arrivée à Jeumont où elle va céder sa place à une locomotive française. Pierre HERBIET.*

il y a 30 ans ...



il y a 20 ans...



PHOTO 110-121 Le 9 mai 1992, la Pacific allemande 01.1075 appartenant à l'association néerlandaise SSN (Stoom Stichting Nederland) fut expédiée à vide vers Luxembourg. Le lendemain, elle effectua le voyage de retour vers les Pays-Bas, via Maastricht, Visé et Gouvy. Sur le trajet belge, elle était secondée par la 29.013, bien que le profil des lignes parcourues ne le nécessitât pas. Cette photo montre le train spécial lors de son passage à Vielsalm. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

PHOTO 110-122 Après sa mise hors exploitation intervenue le 1er mars 1986 à Kortrijk, le 4328 fut cédé au service ES pour être transformé en véhicule de travaux. En septembre 1989, après remise en ordre de marche, il effectua un parcours d'écologie entre Mons et Quiévrain et retour, afin de familiariser le personnel ES à sa conduite. Il est ici photographié lors de son passage à Thulin. On remarquera qu'il a déjà perdu sa prise pour le câblot d'unité multiple (entre les phares au-dessus du numéro). Il sera ensuite transformé, repeint en livrée bordeaux et renuméroté ES403 pour utilisation à Mons. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

il y a 25 ans...



