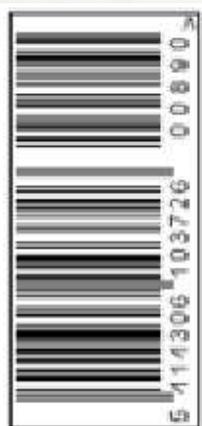


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 89 - FEVRIER 2009 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Vous avez été très nombreux à renouveler à temps votre abonnement à cette revue, et nous vous en remercions.

Nous accueillons par la même occasion les nombreux nouveaux abonnés venus rejoindre le rang de nos lecteurs.

Comme les autres années, beaucoup de projets sont en cours et l'on espère les voir se concrétiser en 2009 : l'acquisition d'une locomotive électrique, la poursuite de l'aménagement du musée du rail et - qui sait - son extension, l'exploitation de la ligne 128 et son prolongement vers Evrehailles.

Au point de vue publications, deux sont en cours de distribution : les transports publics entre 1945 et 1960 et le troisième tome de photos sur les vapeurs; en cours de rédaction : le livre sur le Nord-Belge.

La restauration du matériel se poursuit également à bon rythme : nos deux 51 - les 5183 et 5149 - devraient retrouver les rails belges, ainsi que la deuxième voiture M1. L'autorail 4602, fortement corrodé, devrait sortir pimpant d'une restauration bien nécessaire.

Enfin, la ligne 128 profitera de l'intérêt de tous les instants : un hangar d'une cinquantaine de mètres de long, à une voie, doit être érigé à Spon-tin. Il permettra le garage des engins et soulagera d'autant plus le musée de Saint-Ghislain. Sa construction devrait également permettre d'économiser les incessants parcours d'acheminement du matériel nécessaires à l'exploitation touristique.

Vous le voyez, les projets sont nombreux. Si le cœur vous en dit,

n'hésitez pas à nous rejoindre !

Bonne lecture.

UN SIECLE DE VAPEUR 3

Le PFT a le plaisir de vous annoncer la prochaine sortie de presse (février-mars 2009) du troisième volume de la collection "UN SIECLE DE VAPEUR".

€32

Comme pour les deux premiers tomes, nous avons fait une sélection de photos dans les trois grandes époques : 1835-1930, 1931-1945 et 1946-1966. Ces périodes correspondent aux trois systèmes de numérotation (Etat Belge, SNCB à 4 chiffres et SNCB à 5 chiffres).

Deux autres chapitres complètent le livre : les chemins de fer industriels et les locomotives à vapeur sur les réseaux étrangers.

La nouveauté de cet ouvrage est l'insertion d'un cahier couleur de 8 pages. Notre photothèque s'est en effet enrichie non seulement d'un bon millier de photos de la traction à vapeur, mais également d'une centaine de documents en couleurs de grande qualité.

Format oblong 26 x 21 cm - 136 photos - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin - texte bilingue français-néerlandais
Prix : € 32 + frais d'envoi 750 g - communication "Vapeur 3"



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

Annnonce commerciale : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : € 25 / pièce.

A envoyer par courrier, FAX ou courriel.

CHERCHE : EN LIGNES 1 à 54. Victor HERBIET, Avenue d'Opale 117 bte 8 B - 1030 Bruxelles.

CHERCHE : Les Archives du Nord, tome I et tome II de la revue "Le Train". Willy Peyskens, Meerstraat, 19/01-02 - B-9070 HEUSDEN
Courriel : willy6019@hotmail.com

A VENDRE : collection de revues "Rail Magazine" du numéro 1 au 128. Etat impeccable.

Renseignements : Gérard Warnotte

☎ +32.(0)2.376.25.07 ou +32(0)473.32.39.71.

A VENDRE : collection de 450 numéros de "La Vie du Rail", du 06.01.1999 (n°2678) au 19.12.2007 (n° 3134).

Faire offre au ☎ +32.(0)475/49.92.91. Enlèvement région bruxelloise.

A CEDER : "Journal du chemin de fer" du n° 87 (nov 1994) au n° 129 (oct 2002) et collection "EN LIGNES" du n° 28 au n° 86. A enlever à Beauvechain. ☎ +32.(0)10/86.13.91 entre 21h00 et

Rectification

- **EN LIGNES 87 page 40** : il y a eu une inversion dans la date de la photo de la 2233 : il y a 17 janvier 1978; il faut 17 janvier 1987.

- **EN LIGNES 88 page 47** : dans le cartouche donnant le numéro de la ligne il fallait lire **43** et non 42, comme bien indiqué dans le texte. La mise à simple voie de la ligne s'est opérée le 27 septembre 1990 entre Bomal et Marenne, et le 28 septembre 1990 entre Marenne et Marloie. Les autres informations citées sont correctes.

PFT-agenda

- **Samedi 14 et dimanche 15 février** : Saint-Valentrain à Gent, Brugge et Bruxelles.

- **Samedi 28 mars** : voyage PFT. En autorail dans les ports de Oostende et Zeebrugge.

- **Samedi 9 mai** : bourse d'échange au Musée du Rail de Saint-Ghislain.

LE PFT RECHERCHE...

Dans le cadre de la réalisation d'un ouvrage sur tous les raccordements militaires existant ou ayant existé dans notre pays, le PFT recherche des photos et documents. A faire parvenir par courrier : PFT - Boulevard Albert-Elisabeth, 77 - 7000 Mons, ou par courriel : pftsp@gmail.com

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, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Németh ANDOR, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Jean BRUGGEMAN, Jaroslav CHARVAT, Roger CRIKELAIRE, Edmond DE BACKER, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Michel de ESCH, Ernst-Joachim GERLACH, Luk GIBENS, Christian GOOSSENS, Philippe et Nicolas GOUSSET, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Tomas MEYER-EPPLER, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Stefano PAOLINI, Eric et Hans PAULUS, Joseph PETRAK, Jean-Claude RENIER, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Frank VAN DEN BOS, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Nicolas VILLENAVE, Marijn VOCKE.

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 - B-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2009

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2009". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international:
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

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

COUVERTURE AVANT

Le 9 mars 1988, un bon mètre de neige recouvrait la gare de Sourbrodt. La 8406 de Montzen dut intervenir pour dégager la ligne jusqu'à Büllingen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 89 - FEVRIER 2009

sommaire



8

Les 28 de B-Cargo en service



12

La 1801 testée à Velim en Tchéquie



14

Les 57 en action



36

Fermeture de la ligne de Merksem



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

6 statistiques

6 locomotives

8 mise en service des 28

12 la 1801 à Velim

14 la 2706 à München

16 les 57 en action

19 les 73 de RF

20 automotrices - autorails

22 voitures - wagons

24 travaux du RER

26 divers

31 sociétés privées

34 radiations

36 La ligne de Schoten

48 Actualité étrangère

48 France

50 Irlande

53 Luxembourg - Telex

54 Danemark

56 Les 850 et 900 des CFL

59 Suisse - Telex

60 Il y a ...

62 Hier - Aujourd'hui

64 Nées en Belgique

65 La voiture 85.318

66 PFT-Boutique

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 89-01 Le 10 décembre 2008, le personnel roulant de Charleroi, en initiation sur les 57, assure la remorque du 48556 entre Monceau et Yves-Gomezée Racc. Les Petons, à l'aide de la 5704. Le train est photographié peu après la gare de Berzé. Laurent JOSEPH.

Durant le mois de décembre 2008, Siemens a testé la 1801 sur le circuit d'essai de Velim en Tchéquie. Cette photo y a été prise le 13 décembre. Torsten GIESEN.



Chemin de Fer du Bocq

La saison 2008 s'est terminée avec la mise en marche de deux trains spéciaux sur la ligne 128 : le dimanche 30 novembre avec le "Train de St-Nicolas", suivi le dimanche 7 décembre du "Train du Marché de Noël", amorcé à Bruxelles. Si le premier, destiné aux enfants, a connu un énorme succès, les participants au second ont certainement été un peu déçus des échoppes du Marché de Noël, qui faisaient plus penser à un marché plutôt qu'à Noël... Une formule à reconduire mais à revoir pour la rendre plus attractive sur place.

Une saison 2008 que l'on peut qualifier de bonne et de longue, puisqu'elle a commencé le 30 mars pour le public; de nombreux trains spéciaux pour groupes et amateurs ont enflammé les chiffres de fréquentation : on est passé la barre des 12.000 voyageurs, chiffre qui n'a jamais été atteint antérieurement ! Il est en progression constante depuis 1992 et évolue avec la notoriété que prend *Le Chemin de fer du Bocq*. Une telle fréquentation ne peut qu'animer plus encore les bénévoles "du Bocq", dont les projets foisonnent et se concrétisent.

Ainsi, les travaux d'entretien et de développement de l'infrastructure se poursuivent inlassablement, hors et pendant la bonne saison. Les fixations des rails dans une des "courbes" de Senenne (sous le pont de l'autoroute) ont été renforcées, le cul-de-sac de Spontin a été aménagé



Le 16 novembre 2008, l'équipe du Chemin de Fer de Bocq travaillait à la pause d'un nouvel aiguillage dans la gare de Dorinne-Durnal, qui permettra l'accès à une voie de garage supplémentaire à poser durant l'hiver. PFT.

pour recevoir l'abri qui devrait être construit au printemps, et un nouvel aiguillage a été posé à Dorinne-Durnal pour donner accès à une future voie de garage...

L'avant-saison 2009 doit encore être mise à profit pour nettoyer et "peigner" le tunnel de Spontin, dont la voûte donne par endroit quelques signes de fatigue. Parallèlement, les ouvrages d'art doivent être entretenus : un pontceau près de la gare de Sovet va être remplacé, et les parapets du pont de la gare de Dorinne ont déjà subi un traitement de choc.

Mais déjà s'annonce la saison 2009. Les premiers parcours réguliers débiteront à Pâques puis, après un intermède,

reprindront pendant les grandes vacances, pour se terminer le 25 octobre. Elles auront lieu les dimanches et jours fériés; la vapeur sera également présente en juillet, août et septembre.

L'exploitation touristique requiert également une administration stricte et rigoureuse : il faut accepter et gérer les groupes, prévoir les prestations des bénévoles, assurer l'interface avec la SNCB-Holding, *Infrabel* et le Ministère fédéral des Transports pour l'accès en gare de Ciney. Heureusement, le nombre de bénévoles croît lui aussi; qu'ils soient tous ici remerciés. N'hésitez pas à rejoindre leurs rangs : contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.

Saint-Nicolas sur la ligne 128

Comme l'année dernière, Saint-Nicolas s'est déplacé sur la ligne du Bocq pour venir accueillir les enfants sages. Vu le grand nombre de réservations, deux parcours ont été assurés au départ de Ciney, à l'aide du 4605. Un petit goûter était offert dans la gare de Spontin.

Saint-Nicolas et ses "Pères Fouettards" devant le 4605 à Spontin. PFT.

A cette occasion, Léocadie a donné un beau dessin au grand Saint.





VOYAGE

dimanche 7 décembre 2008
"Marché de Noël de Spontin"

Les 1603 et 202.020 assuraient la traction du train spécial composé de cinq voitures, de Bruxelles à Spontin, où se tenait un Marché de Noël, aux échoppes malheureusement un peu clairsemées. Une journée hivernale qui a permis à 150 touristes de visiter notre ligne touristique.

MUSEE DU RAIL

La bourse d'échange de modèles réduits organisée le 8 décembre a rencontré un franc succès : environ 1500 visiteurs se sont pressés parmi les 275 mètres de tables loués, accueillant 36 commerçants et artisans.

Cette manifestation connaît un succès croissant; la prochaine édition est prévue le samedi 9 mai prochain.

MATERIEL

Alors que la restauration du matériel se poursuit - notamment sur les 5149 et 5183 -, une tâche inattendue a été confiée aux bénévoles de Saint-Ghislain : la préparation et la mise en peinture de la voiture M2 n° 42378 achetée à la SNCB par Eurotunnel.

Le véhicule, un des meilleurs encore garés à Mons, a été acheminé à Saint-Ghislain, d'où il est ressorti en livrée ... rouge ! Il doit en effet être incorporé dans le train de secours devant opérer dans le tunnel sous la Manche.

D'autre part, le PFT a reçu en gestion le locotracteur V36 appartenant au Ministère de la Défense nationale et garé à la caserne de Brasschaat. L'engin sera présenté à Saint-Ghislain dans sa livrée ABL.

A noter aussi, les travaux de restauration de l'atorail 4602, et ceux à la deuxième voiture M1, deux véhicules destinés à l'exploitation touristique de la ligne 128.

Enfin, la fin d'un long cheminement pour la P8: nous avons en effet reçu l'agrément définitif de Belgorail fin décembre, lui permettant dorénavant de circuler sur le réseau Infrabel à 80km/h.



Une oeuvre d'art originale à Gouvy représente la 26.101

Une association d'amateurs d'art devait créer une oeuvre originale qui serait placée devant la gare de Gouvy. Un membre du club ayant trouvé une photo de la 26.101, eut l'idée de la réaliser en ferronnerie : le résultat est illustré sur ces deux photos. Un monument fort original et convenant parfaitement pour être présenté devant une gare ! *Frank VAN DEN BOS.*

PHOTO 89-03 *Le dernier voyage de l'année s'est déroulé le 7 décembre 2008 entre Bruxelles-Midi et Purnode, à l'occasion du marché de Noël de Spontin. Sa traction fut assurée par les 1603 et 202.020, ici en passage à Florée. PFT / Christian AUCQUIERE.*



Locomotives

série 11 - service Benelux

● Au début de décembre 2008, HSA (High Speed Alliance) a décidé de réduire fortement l'utilisation des TRAXX en tête des Benelux. Les trop nombreux problèmes techniques seraient partiellement en cause. En conséquence, depuis le 14 décembre, le roulement des TRAXX est réduit à seulement deux jours (en réalité il n'y a qu'une journée, puisque tous les trains sont encadrés par les deux TRAXX), avec tout bénéfice pour les 11 qui assurent à nouveau 7 journées de roulement. Les TRAXX n'assurent que les deux allers-retours suivants circulant tous les jours : IC B 9220/9221 et 9252/9253.



PHOTO 89-04 Les TRAXX HSA n'auront finalement pas gardé longtemps la livrée verte d'Angel Trains. Le 18 septembre 2008, la E 186 121 manoeuvre à Bruxelles-Midi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

RECTIFICATIONS

EN LIGNES 87 page 16 dans la rubrique "prise en location" il y a 5702 Vossloh 5001 757/2007; il faut **5001603/2006**

MISES HORS SERVICE

6204 : 14-12-08 INF FNND
6268 : 14-12-08 INF FNND
6277 : 14-12-08 INF FNND
6281 : 14-12-08 INF FNND
6294 : 14-12-08 INF FNND
7383 : date à préciser

PRISES EN LOCATION

5703 : -08 FNND
VSFT 5001617/2006
5704 : -08 FNND
VSFT 5001618/2006
5705 : -08 FNND
VSFT 5001758/2008
2804 : 09-08 FNND, ATC E186 196
Bombardier 34382
2805 : 09-08 FNND, ATC E186 197
Bombardier 34383
2806 : 09-08 FNND, ATC E186 198
Bombardier 34384
2807 : 09-08 FNND, ATC E186 199
Bombardier 34385
2808 : 09-08 FNND, ATC E186 200
Bombardier 34386
2809 : 09-08 FNND, ATC E186 201
Bombardier 34387
2810 : 09-08 FNND, ATC E186 202
Bombardier 34388
2811 : 09-08 FNND, ATC E186 203
Bombardier 34389
2812 : 11-08 FNND, ATC E186 204
Bombardier 34390
2813 : 11-08 FNND, ATC E186 205
Bombardier 34391
2814 : 11-08 FNND, ATC E186 206
Bombardier 34393
2815 : 11-08 FNND, ATC E186 207
Bombardier 34392
2816 : 11-08 FNND, ATC E186 208
Bombardier 34394

2817 : 11-08 FNND, ATC E186 209
Bombardier 34395
2818 : 11-08 FNND, ATC E186 210
Bombardier 34397
2819 : 11-08 FNND, ATC E186 211
Bombardier 34398
2820 : 11-08 FNND, ATC E186 212
Bombardier 34402
2821 : 11-08 FNND, ATC E186 213
Bombardier 34400
2822 : 11-08 FNND, ATC E186 214
Bombardier 34399
2823 : 11-08 FNND, ATC E186 215
Bombardier 34403
2824 : 11-08 FNND, ATC E186 216
Bombardier 34408
2825 : 11-08 FNND, ATC E186 217
Bombardier 34410
2826 : 11-08 FNND, ATC E186 218
Bombardier 34416
2827 : 11-08 FNND, ATC E186 219
Bombardier 34417
2828 : 11-08 FNND, ATC E186 220
Bombardier 34419
2829 : 11-08 FNND, ATC E186 221
Bombardier 34428
2830 : 11-08 FNND, ATC E186 222
Bombardier 34431

SORTIES DE RÉVISION

329 : 04-12-08 RI
375 : 25-09-08 RI
381 : 03-10-08 RI
392 : 28-11-08 RI
424 : 26-09-08 RI
428 : 24-11-08 RI
473 : 09-10-08 RI
481 : 15-10-08 RI
530 : 11-09-08 RI
546 : 22-09-08 RI
549 : 01-10-08 RI
554 : 02-12-08 RI
602 : 24-11-08 RI2
605 : 02-10-08 RI2
623 : 14-10-08 RI2
804 : 12-11-08 RI

816 : 27-11-08 RG
842 : 24-16-08 RG
963 : 28-10-08 CR
968 : 04-12-08 CR
972 : 28-05-08 CR
974 : 26-09-08 CR
1301 : 24-12-08 RI
2101 : 24-12-08 RG
2378 : 18-12-08 LT
2602 : 16-12-08 LT
2711 : 09-12-08 RG

RENUMÉROTATIONS

668 : → 963 : 28-10-08
673 : 968 04-12-08
680 : → 974 : 26-09-08
688 : → 972 : 28-10-08

MUTATIONS

6246 : T FNND → I FCR 14-12-08
6253 : T FNND → I FSR 14-12-08
6254 : T FNND → I FSR 14-12-08
6256 : T FNND → I FSR 14-12-08
6260 : T FNND → I FKR 14-12-08
6283 : T FNND → I FSR 14-12-08
6299 : T FNND → I FCR 14-12-08
7390 : FSR → GCR 07-09-08
7392 : FSR → GCR 07-09-08
7832 : FNND → GCR 14-12-08
7833 : FNND → GCR 14-12-08
7834 : FNND → GCR 14-12-08
8262 : FNND → GCR 14-12-08
8263 : FNND → GCR 14-12-08

MISES EN PARC

4109 : 14-12-08 GCR
4117 : 14-12-08 FHS
4131 : 14-12-08 FHS
5209 : 14-12-08 MKM
5303 : 14-12-08 MKM
5307 : 14-12-08 MKM
5309 : 14-12-08 MKM
5312 : 14-12-08 MKM
5510 : 14-12-08 FAZ
5530 : 14-12-08 FAZ
6244 : 14-12-08 INF FNND
7337 : 14-12-08 GCR

7349 : 14-12-08 GCR
7358 : 14-12-08 GCR
7362 : 07-09-08 GCR
7363 : 14-12-08 GCR
7365 : 14-12-08 GCR
7366 : 14-12-08 GCR
7374 : 14-12-08 GCR
7389 : 07-09-08 GCR
7401 : 14-12-08 FNND
8205 : 14-12-08 FNND
8258 : 14-12-08 FNND
8261 : 14-12-08 NK
8268 : 14-12-08 FNND

VENTES

5167 : Ventura (It) 11-08
5170 : Ventura (It) 11-08
5174 : Ventura (It) 11-08
5180 : Ventura (It) 11-08
5185 : Ventura (It) 11-08
5186 : Ventura (It) 11-08
8202 : Kaiser, Courcelles 11-08

ABRÉVIATIONS

ATC : Angel trans Cargo
CFL : Ch. d. f. luxembourgeois
FAZ : Atelier Central Salzinnes
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FM : Atelier Central Mechelen
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GF : attelage automatique GF
GR : grande révision
I / INF : INFRABEL
It : Italie
LC : révision confort
LT : révision technique1
M CR : modernisation City Rail
MKM : Stockem
MUX : multiplexage
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RF : Rail Feeding
T : TUC-Rail
VSFT : Vossloh

PHOTO 89-05 Le 13 octobre 2008, l'IC 9252 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi vient de franchir le sas de changement de tension à Roosendaal. En tête, la E 186 118. Pierre HERBIET.

PHOTO 89-06 La même locomotive photographiée à Bruxelles-Midi le 19 novembre 2008, cette fois revêtue de la livrée rouge HSA. IC B 9221 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Hans PAULUS.

Les voitures-pilotes ICR des NS devraient même repasser en révision.

- Depuis le 13 novembre 2008, les 12 TRAXX de HSA sont repeintes dans la livrée rouge de cet opérateur. La décoration verte n'aura donc duré qu'environ 6 semaines. En outre, depuis le milieu du mois de novembre, tous les trains assurés en TRAXX circulent avec une locomotive à chaque extrémité, de façon à supprimer les remises en tête.

- La ligne à grande vitesse aux Pays-Bas devrait être ouverte au service commercial à 300 km/h lors du changement d'horaire de décembre 2009. Depuis le 8 septembre 2008, des essais en conditions opérationnelles ont débuté sur la section à grande vitesse entre Amsterdam et Rotterdam. NS Hispeed espère rapidement pouvoir commencer un service commercial entre les deux villes, mais, compte tenu des difficultés mises au point, aucune date n'est encore fixée.

- Le 20 novembre 2008, le ministre néerlandais de Transports, M. Eurlings, a déclaré au parlement néerlandais que le contrat de livraison des rames à grande vitesse V250 (voir EL 88 p. 20) ne prévoyait pas de pénalités en cas de retard de livraison ! Pour rappel, les premières rames V250 auraient dû être mises en service à l'été 2007; on espère maintenant que +/- 6 rames seront disponibles fin 2009 ! Restera à voir la fiabilité de ce matériel entièrement nouveau...



Le 30 juillet, un Benelux tracté par la 1186 est une fois de plus tombé en détresse. Le train, secouru par la 7837, passe au point d'arrêt d'Antwerpen-Noorderdoken. Malgré la mise en service progressive des TRAXX depuis le mois de septembre, on ne peut pas dire que le service soit plus fiable; les retards très importants, détresses et suppressions de train sont le lot quotidien des voyageurs. Une situation qui rappelle très curieusement celle vécue par les trains internationaux vers Paris et vers Köln, les derniers mois de leur circulation avant la mise en service des TGV... Hans PAULUS.



PHOTO 89-58 Le 25 novembre 2008, la 2811 remorque le train 44521 entre Antwerpen-Noord et Gremberg, via les lignes 39 et 37 (Montzen - Welkenraedt - Aachen Hbf). La tripléte de 77/78 ne l'accompagne plus. Nicolas GOUSSET.

LES 28 ENTRENT EN SCENE

Les TRAXX tiennent le haut de l'actualité ferroviaire en Belgique, que ce soit celles de *B-Cargo*, de HSA ou encore de ECR en cours d'homologation (voir page 31). La mise en service le 14 décembre dernier des TRAXX de *B-Cargo* a profondément modifié le trafic marchandises dans le nord-est du réseau, en particulier sur l'axe Antwerpen - Allemagne. Nul doute que l'année 2009 sera celle des TRAXX.

2801-2803

En ce qui concerne les 2801 à 2803 louées par la SNCB, le service voyageurs sur la L4 entre Antwerpen-Centraal et la nouvelle gare de Noorderkempen a une fois de plus été reporté ! En cause, encore et toujours la mise au point plus que laborieuse et difficile de la signalisation ETCS... On ne peut



Depuis deux ans, le parking de la nouvelle gare de Noorderkempen reste désespérément vide...

s'empêcher de s'étonner des difficultés de mise au point de l'ETCS alors qu'il s'agit d'un système imaginé par les industriels eux-mêmes dans le cadre du groupement UNISIG dont sont membres Alcatel, Alstom, Ansaldo, Bombardier, Invensys et Siemens.

2804 à 2843

Les TRAXX louées par *B-Cargo* sont bien entrées officiellement en service le 14 décembre 2008. La plupart des machines ont été livrées en novembre 2008, par lot de quatre ou de six loco-

motives.

Depuis le milieu du mois de novembre, de nombreux parcours d'essais et d'écolage furent organisés, tant vers Aachen West que jusqu'au triage de Gremberg (Köln).

Tout a commencé le 16 novembre par la mise sous tension de la caténaire 3 kV entre Montzen et Moresnet (BK 39.573) et la caténaire 15 kV entre Moresnet (BK 39.583) et Botzelaer-frontière (BK 44.766). La section de sépara-

PHOTO 89-59 Le 25 novembre 2008, la 2804 effectuait des parcours d'essais entre le tunnel de Botzelaer et Gemmenich. Hans PAULUS.





PHOTO 89-60 ↑

Le 8 novembre 2008, la 140 423 de DB Schenker Rail arrive au triage de Gremberg. La rame comporte, en tête, quatre TRAXX pour B-Cargo : les E 186 210, 213, 214 et 212 (2818, 2821, 2822 et 2820). Hans PAULUS.

PHOTO 89-61 ←

Le 27 novembre 2008, la 2014 achemine quatre nouvelles TRAXX en tête du 44518 Gremberg - Antwerpen-Noord, ici en passage sur le viaduc de Remersdael. Michel HANSENS.

PHOTO 89-62 ↓

Les 2803 et 2815 furent testées plusieurs jours entre Saint-Ghislain et Tournai. Le transfert des locomotives et de la rame fut mis en marche le 26 novembre 2008, entre Schaerbeek et Mons. La rame se composait d'une voiture de mesures française, de sept voitures du type I10 et de trois fourgons Dms. Passage du train en gare de Ghlin. Christian AUCQUIERE.



tion est en effet située au milieu du viaduc de Moresnet.

Notons au passage que les travaux d'électrification s'élèvent à €69 millions pour *Infrabel* (dont €3 pour les travaux de relèvement de vitesse à Montzen) et à €1,5 millions pour DB Netz.

Les tout premiers parcours d'essai entre Montzen et le tunnel de Botzelaer furent mis en route à partir du 20 novembre, à l'aide d'une TRAXX circulant à vide.

Simultanément, des TRAXX furent placées en tête des trains 44521 et 44538 entre Antwerpen-Noord et Gremberg et retour, d'abord accompagnées par la tripléte de 77/78, ensuite seules (voir photos et couverture arrière). Ces trains circulaient par l'itinéraire prévu, via Montzen, Welkenraedt et Aachen Hbf.





PHOTO 89-63 ↑

Le 13 décembre 2008, la 2808 franchit panto baissé le sas de changement de tension situé au milieu du viaduc de Moresnet. Wim DE RIDDER.

→ *Le 13 décembre, cinq 28 (2814 + 2822 + 2824 + 2809 + 2807) ont été transférées d'Antwerpen-Noord à Gent-Zeehaven. Passage à Antwerpen-Luchtbal. Walter PINET.*

Le vendredi 12 décembre 2008, le groupe SNCB a présenté en grande pompe à la presse l'électrification de la ligne 24 Montzen - Botzelaer frontière, avec un spectacle organisé au pied du viaduc de Moresnet.

Un train inaugural a été mis en marche le samedi 20 décembre entre Bruxelles-Midi et Aachen Hbf via Montzen et Aachen West. Le retour fut tracé par le même itinéraire. La rame était composée de 7 voitures du type I10 et de deux voitures-restaurants, encadrées par les 2802 et 2828.

Le samedi 13 décembre, la veille du grand jour pour les 28, plusieurs mou-



PHOTO 89-64 ← - **PHOTO 89-65** ↑

Le 1er décembre 2008, un train de mesures allemand a parcouru la ligne 24 entre Aachen West et Montzen (2 allers-retours). Le but était de procéder à des mesures dynamiques de la caténaire 15 kV entre Gemmenich et le viaduc de Moresnet. Les essais furent réalisés à l'aide de la 120 502 de DB Systemtechnik (ex. 120 160 DB) ! C'est la première fois qu'une 120 pénètre en Belgique, et aussi la première fois qu'un engin monocourant 15 kV de la DB circule en Belgique. La photo ci-contre a été prise à Gemmenich; la 120 a son panto levé. Ci-dessus, Retour du train vers Aachen West. Il franchit le viaduc de Moresnet et la 120 va bientôt relever son panto. Michel HANSSSENS.

vements de locomotives ont eut lieu au départ d'Antwerpen-Noord vers les grandes gares marchandises, afin que les locomotives soient en place pour le nouveau service. Auparavant, la plupart d'entr'elles sont passées par le car-wash pour se faire belles. En fait, ce serait *Angel Trains* qui imposerait à *B-Cargo* de maintenir les locomotives dans un état de propreté impeccable, en contraste avec les 13 circulant en trafic marchandises...

A noter pour terminer que, depuis le 14 décembre 2008, les trains de marchandises ne circulent plus via la ligne 39, vu l'obligation pour les trains de s'arrêter en gare d'Aachen Hbf pour y changer la tension.



PHOTO 89-66 ↑ Le 26 novembre, sur la L39 à Welkenraedt, la 2813 remplace la tripléte de 77 sur la 44521. Michel HANSSSENS.

← Le 5 décembre 2008, des parcours d'initiation furent organisés à l'aide la 2815 entre Montzen et Aachen West. La 2815, placée en tête d'un train normalement remorqué par les 5538 et 5537, quitte Aachen West. Tim VAN ROOY.

PHOTO 89-67 ↓ Le 4 décembre 2008, la 2806 effectuant des trajets d'initiation fut cette fois placée à Aachen West en tête d'un train ESSO remorqué par une locomotive Diesel de la série 241 de DB Schenker Rail. Passage à Gemmenich. Notons au passage que le dépôt de conducteurs de Montzen à été supprimé le 14 décembre 2008; il est remplacé par un nouveau dépôt B-Cargo à Aa-



60 EUROSprinter DE PLUS

La SNCB a commandé le 6 décembre 2008 une série de 60 locomotives supplémentaires du type 18 chez *Siemens*, pour un investissement de €222 millions. Elles seront livrées entre juin 2010 et avril 2012. On se rappellera que les 60 premières 18 avaient été commandées le 12 décembre 2006 (voir *EN LIGNES* 77 page 31), avec une option pour 60 unités supplémentaires. C'est donc cette option qui a été levée.

séries 22 et 25

● Les survivantes des séries 22 et 25 sont restées actives après le 14 décembre 2008. Il semblerait même qu'il ne soit plus question de les réformer dans les prochains mois.

Atelier Central de Salzinnes Programme des passages en révision pour 2009

- série 11 : 5 RI et 1 RG (1187)
 - série 12 : 2 RI
 - série 13 : 13 RI
 - série 20 : 4 RG (2003, 17, 18 et 25)
 - série 21 : 13 RG et 1 RI
 - série 23 : 5 LC et 23 LT
 - série 26 : 2 RG, 2 LC et 2 LT
 - série 3000 CFL : 6 RI
- (RG = révision générale, RI = révision intermédiaire, LC = révision confort, LT = révision technique)

A cela s'ajoutent des travaux divers, comme l'équipement de la MUX sur 9 machines de la série 27 et l'équipement de l'ETCS sur une machine de la série 13.

En traction Diesel, seuls 29 autorails de la série 41 passeront à Salzinnes, dont 13 pour RI + équipement d'un détecteur d'incendie, 15 pour l'équipement d'un détecteur d'incendie, et un pour RI + équipement d'un détecteur d'incendie + équipement de la TBL1+. Enfin, neuf voitures I6 subiront une révision, ainsi qu'un fourgon Dms en cours de transformation en véhicule d'accompagnement des trains de secours.

PHOTO 89-69 Le 18 octobre 2008, la 2555 a assuré de Quévry à Roosendaal le retour d'un train de pèlerins en provenance de Lourdes à destination d'Amsterdam. La rame était partiellement composée de voitures-couchettes du type I6. *Nicolas GOUSSET.*



Durant le mois de décembre 2008, la 1801 a été testée sur le circuit d'essai de Velim en Tchèque. Ces deux photos ont été prises à son arrivée à Velim le 6 décembre 2008. Sur la photo du bas, la 1801 côtoie la locomotive Diesel "Hercule" ER20 - 009 de MRCE, qui fut également testée sur le locodrome. Jaroslav CHARVAT.





PHOTO 89-70 *Durant le week-end des 8 et 9 novembre 2008, les 1211 et 1202 encadrant la voiture de mesures ES800 et deux fourgons Dms ont effectués un parcours de mesures GSM-R entre Châtelet et Mouscron. Le parcours était prévu de telle façon que la rame passe par tous les points-frontières avec la France situés dans l'ouest du pays : Châtelet - Maubeuge - Quévy - Mons - Ath - Tournai - Lille - Tourcoing - Mouscron. Passage de la rame en gare d'Ascq (F) le 9 novembre 2008. Philippe GOUSSET.*

Pantographe avant levé !

Depuis le 16 novembre 2008, une nouvelle règle d'utilisation des pantographes est appliquée. Sur les locomotives monocourant 3 kV équipées de deux pantographes (20, 21, 22, 23, 25, 26 et 27), seul le pantographe avant doit être levé. En cas de circulation en unité multiple, le conducteur doit faire en sorte que c'est le pantographe avant qui se lève sur la seconde locomotive (sur la première locomotive, c'est soit le pantographe avant, soit l'arrière qui se lèvera en fonction de l'orientation de la machine). Les deux pantographes doivent toutefois être levés lors du démarrage d'un train de marchandises jusqu'à 25 km/h, lors de la compression des buttoirs, lors de la montée des plans inclinés de Liège et lors des variations brusques de tension ou de déclenchements provoqués par la présence de givre sur les fils contact.

PHOTO 89-68 *Depuis le 16 novembre, c'est le pantographe avant qui est levé sur les locomotives monocourant 3 kV équipées de deux pantographes. IC I 2035 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud, Holleken, 19 décembre 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



La 2706 à München !

Au début du mois de novembre 2008, *Siemens* a équipé la 2706 dans son usine de München d'un nouveau pantographe de marque *Schunk*.

La 2706 fut ainsi testée durant plusieurs jours à partir du 26 octobre 2008 entre Aachen Hbf et Welkenraedt, accompagnée de deux voitures de mesures allemandes appartenant à *DB AG Systemtechnik*.

En fin de journée, la rame retournait en entier, avec la 2706 accouplée en queue, vers Köln où elle était garée jusqu'au lendemain matin. A la fin de cette campagne d'essai, la 2706 est retournée à München pour démontage du pantographe *Schunk*.

Ces essais avaient pour but de tester la caténaire sur les nouvelles installations allemandes entre Aachen Hbf et Hergenrath. Pour ces essais, la DB exigeait l'utilisation d'un pantographe allemand.

PHOTO 89-07 *Parcours d'essai entre Welkenraedt et Aachen Hbf avec le pantographe Faiveley levé. Le train pénétrera dans quelques secondes dans le Buschtunnel. A droite, on voit le site de l'ancien saut-de-mouton.*
Philippe GOUSSET, 7 novembre 2008.



*Une vue prise à Mainz le 8 novembre 2008, lors du retour vers München de la 2706 pour le démontage du pantographe *Schunk*. Ce pantographe est fixé très haut sur la toiture, ce qui donne l'impression qu'il touche la caténaire !*
Nicolas VILLENAVE.





PHOTO 89-08 Passage à Astenet, sur la ligne 37 entre Hergenrath et Herbesthal. C'est le nouveau pantographe Schunk qui est levé. Philippe GOUSSET, 7 novembre 2008.

Une autre vue du retour vers München de la 2706, prise à Maintal-Ost, sur la ligne Frankfurt - Aschaffenburg - (Würzburg). Ernst-Joachim GERLACH, 8 novembre 2008.



LES 57 EN ACTION



PHOTO 89-77 Le 16 décembre 2008, la 5705 assurant le 48555 entre Yves Gomezée et Monceau, passe à Berzée. L'ancien quai bas vers Charleroi a disparu; un nouveau quai haut a été construit de l'autre côté de la passerelle pour piéton. Laurent JOSEPH.

Les deux G2000 (Vossloh version G2000-3) arrivées à l'atelier Antwerpen-Noord en juin 2008 ont été rejointes le 9 août 2008 par trois machines supplémentaires se différenciant par leur livrée verte au lieu de bleue. Ces trois machines sont prises en leasing chez *Angel Trains*.

Les cinq premières locomotives sont numérotées 5701 à 5705 et immatriculées en France. En fait, comme ces machines avaient été homologuées en France par *Vossloh*, la SNCB en accord avec la spécification européenne relative à l'exploitation et à la gestion du trafic, a conservé l'immatriculation auprès de l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) et a simplement procédé à un changement de détenteur des locomotives (raison pour laquelle le monogramme B apparaît après le F au niveau de l'immatriculation).

Les 57 sont exclusivement utilisées vers la France en "Open Access", afin de faire face au comportement de plus en plus de agressif de *Fret-SNCF* qui se positionne en concurrent face à *B-Cargo* en Belgique (voir à ce sujet page

PHOTO 89-72 Les trois G2000 vertes arrivées le 9 août 2008 à Antwerpen-Noord attendent leur mise en service. La troisième future 57 est garée derrière les deux locomotives visibles. Hans PAULUS, 11 septembre 2008.

32). *B-Cargo* a donc décidé de s'attaquer au marché français, en s'alliant avec *Euro Cargo Rail* (ECR), filiale de *DB Schenker Rail* (ex. Railion).

La première relation concerne un trafic de monochlorure de vinyle entre l'usine chimique de Tessenderlo et Bully-Grenay (F), gare située entre Béthune et Lens, sur la ligne Dunkerque - Arras.

Ce trafic était assuré depuis le 12 décembre 2005 par *Fret-SNCF* à l'aide de deux locomotives Diesel de la série 467400. *B-Cargo* a donc réussi à récupérer ce trafic, et ce pour une période de 3 ans. Les manoeuvres des trains à

Bully sont actuellement assurées par les G2000. Cette relation circule depuis le 15 décembre 2008, six fois par semaine avec l'horaire suivant :

42846 ①-⑥

Tessenderlo	08.17
Mechelen	09.26 P
Gent-St.Pieters	10.20
Kortrijk-Vorming	11.00/13.00
Mouscron	13.16 P
Bully-Grenay	15.19

42849 ①-⑤⑦

Bully-Grenay	19.20
Kortrijk-Vorming	21.00/03.00 (①-⑥)
Tessenderlo	06.10





Le 11 décembre 2008, la 5704 attend à Lessines le départ vers Monceau, en tête du 77051. Nicolas GOUSSET.

Dans un premier temps, la traction de cette relation est assurée entre Tessenlo et Kortrijk-Vorming (formation) par deux locomotives de la série 77/78; la suite du parcours est assurée par une 57. En principe, la 57 devrait assurer la remorque du train sur tout le parcours à partir du 2 février 2009.

Trois autres relations, toutes du trafic combiné, sont en cours de développement en partenariat avec ECR. Pour ce faire, les cinq 57 formeront un pool de locomotives avec les G2000 de ECR. Les G2000 ECR sont d'ailleurs également numérotées dans la série 57, à la suite des G2000 B-Cargo, le numéro n'apparaît toutefois pas visible à l'extérieur.

Le premier contrat concerne deux relations IFB (*Inter Ferry Boat*) au départ du port d'Antwerpen vers Mâcon et vers Lyon via Mouscron. La relation vers Lyon doit démarrer le 2 février 2009. La G2000 B-Cargo/ECR remorquera le

train entre Antwerpen et Culmont-Chalindrey, où une autre locomotive ECR prendra le relais. Le conducteur B-Cargo assurera le train au départ d'Antwerpen jusqu'à Lille, Valenciennes, Aulnoye ou Longueau, la suite du trajet étant assuré par du personnel ECR.

Le deuxième contrat concerne deux relations *TRW Méditerranée* entre Antwerpen et Constanti (Tarragone), et Madrid Morrot via Mouscron. La G2000 B-Cargo/ECR remorquera le train jusqu'à Dijon-Perrigny, la suite du parcours étant assurée par une locomotive ECR jusqu'à la frontière espagnole, puis par une machine de la RENFE (Chemins de fer espagnols). Le conducteur B-Cargo assurera le train au départ d'Antwerpen jusqu'à Lille, Valenciennes, Aulnoye ou Longueau, la suite du trajet étant assurée par du personnel ECR.

Le troisième contrat concerne une relation pour *TRW Atlantique*, entre Ronet

et Madrid, via Erquelinnes. La G2000 B-Cargo/ECR remorquera le train entre Ronet et Saint-Pierre-des-Corps (Tours), où elle sera relayée par une Class 66 d'ECR jusqu'à la frontière espagnole, puis une locomotive RENFE. Le conducteur B-Cargo assurera la conduite jusqu'à Tergnier.

Les 5704 et 5705, ainsi qu'une G2000 ECR, sont arrivées au début du mois de décembre 2008 à Monceau, pour l'initiation des conducteurs. A cette occasion, elles ont été placées en tête de trains réguliers, notamment vers Yves-Gomezée et vers Lessines.

Les 57 tournent dans le graphique GP. Le projet du roulement du 2 février 2009 comporte 7 journées de travail, en pool donc avec les G2000 d'ECR.

- 5701** (VSTF 5001757/2008)
UIC : 92 87 0002 019-3 F - B
Livrée en décembre 2007 à ATC
- 5702** (VSTF 5001603/2008)
UIC : 92 87 0002 011-0 F - B
Livrée le 6 décembre 2006 à ATC,
louée à Veolia en 2007
- 5703** (VSTF 5001617/2006)
UIC : 92 87 0002 012-8 F - B
Livrée le 10 juillet 2007 à ATC;
louée à ECR en 2007
- 5704** (VSTF 5001618/2006)
UIC : 92 87 0002 013-6 F - B
Livrée le 10 juillet 2007 à ATC,
louée à ECR en 2007
- 5705** (VSTF 5001758/2008)
UIC : 92 87 0002 020-1 F - B
Livrée le 23 mars 2008 à ATC.

PHOTO 89-73 Le 11 décembre 2008, la 5702 effectue des trajets limités à Antwerpen-Noord pour l'initiation du personnel. P. HERBIET.



série 51

● Six nouvelles locomotives de la série 51 ont été vendues à la société italienne *Ventura* : les 5167, 5170, 5174, 5180, 5185 et 5186. Elles ne sont toutefois pas destinées à *Ventura* même, mais bien à une autre société, *Ventura* servant d'intermédiaire. Les six machines ont été transférées le 25 novembre 2008 de Montzen vers l'atelier d'Antwerpen-Noord pour remise en ordre de marche.

Par contre, la vente de la 5172 au port de Dunkerque a été abandonnée en raison de la crise économique actuelle.

séries 52-53-54

● Le 14 décembre 2008, les 5209, 5303, 5307, 5309 et 5312 ont été placées en parc à Stockem. Toutefois, il se serait question de dégarer la 5303 et la 5309, pour remplacer les 5313 (tamponnée et candidate à la réforme) et la 5320, dont les 6 moteurs de traction ont subi des flashes.

série 55

● Les 5510 (bleue) et 5530 ont été mises en parc à Salzennes en date du 14 décembre 2008. Les 5508, 5517, 5537 et 5538 sont garées depuis décembre 2008. Parmi celles-ci, les 5508, 5537 et 5538 sont vendues à *Rails et Traction* pour le compte d'une société du Congo Brazzaville ! Etant donné que le réseau congolais est à voie métrique, les bogies des 55 seront envoyés en Algérie pour être échangés avec des bogies à voie



Le 3 décembre 2008, au Centre Logistique Infrastructure (CLI) de Ronet, les 8221 et 8223 sont prêtes pour déneiger les lignes si nécessaire. Infrabel dispose de quatre locomotives équipées pour le déneigement : les 8221, 8223 et 8252 (entretien Kinkempois) et la 7340 (entretien Stockem). Christian GOOSSENS.

métrique de locomotives circulant sur une ligne dont l'écartement métrique est en cours de reconversion en voie normale...

série 62/63

● Pas mal de mouvements se sont produits dans la série 62/63 au 14 décembre. Ainsi, les 6204, 6268, 6277, 6281 et 6294 ont été mises hors exploitation; la 6244 a été mise en parc, tandis que 7 machines changent d'atelier propriétaire (voir tableau page 8). Remarquons la mutation de la 6256 (ex. TUC-Rail) verte d'Antwerpen-Noord à Schaerbeek.

séries 73 et 82

● Pour la seconde fois de leur exis-

tence, des 82 sont utilisées à Charleroi (des 82 avaient déjà été affectées à Monceau de 1966 à 1974). Il s'agit des 8205, 8258, 8261, 8262 et 8263 mutées de Kinkempois et d'Antwerpen-Noord à Charleroi-Sud le 14 décembre 2008 (détails voir tableau page 8). Parmi celles-ci, seules les 8262 et 8263 sont utilisées, les trois autres étant placées en parc. Ces mutations vont de pair avec le déclin continu des locomotives de la série 73, dont pas moins de 7 machines ont été mises en parc à dater du 14 décembre 2008 (7337, 7349, 7358, 7363, 7365, 7366 et 7374), ramenant l'effectif à seulement 8 unités à Charleroi-Sud.

PHOTO 89-71 Les 26 et 27 novembre 2008, la voiture de mesures 00013 a été intercalée entre les 7849 et 7851 afin de tester le fonctionnement correct d'un nouveau logiciel. Ce couplage circula en tête de trains réguliers entre Antwerpen-Noord et Montzen. Le 27 novembre, passage du train BASF 41548 sur le viaduc de Remersdael. Michel HANSSSENS.



série 73 chez RF

● La société *Rail Feeding* (anciennement *Rotterdam Rail Feeding*, rebaptisée après son acquisition en avril 2008 par la société américaine *Genesee & Wyoming Inc*) a déjà acquis six locomotives de la série 73 : les 7382 et 7394 en février 2008 (voir *EL 85* p. 13), les 7391 et 7395 en juillet 2008, et les 7378 et 7387 en septembre 2008. Les 7390 et 7392 devraient rapidement les suivre, ainsi que six autres machines en option. Le premier service commercial a eu lieu le 21 novembre 2008. Renommées respectivement 101 à 104, elles sont utilisées dans le port de Rotterdam. Les 103 et 104, rachetées après avril 2008, ont reçu des marquages différents avec des logos similaires à celui du *Genesee & Wyoming Inc*. Dans le futur, les ex. 73 opéreront également sur d'autres sites, comme à Amsterdam et à Antwerpen.



↑ Gros plan sur le nouveau logo RF similaire à celui du *Genesee & Wyoming Inc*.

PHOTO 89-11 ↓ A *Maasvlakte*, passage d'un train de charbon en voie principale vers Rotterdam.



PHOTO 89-09 Les 104 et 103 (ex. 7395 et 7391) à *Maasvlakte*, dans le port de Rotterdam. Ces machines ont été mises en service le 13 août 2008.



PHOTO 89-10 ↑ A *Waalhaven*, la 101 (ex. 7382) côtoie la 6701 (ex. 6321 SNCB) de ACTS. On comparera ses marquages avec ceux des 103 et 104. Photos Pierre HERBIET, 8 novembre 2008.



Automotrices - autorails

série 301-440 "Break"

● La 313 est entrée à l'Atelier Central de Mechelen le 14 novembre 2008 pour modernisation. Il s'agit de la quatrième rame prise en charge pour modernisation, après les 308, 380 et 378.

automotrice du RER

● Le 18 novembre 2008, *Siemens* a conclu un contrat avec *Bombardier* pour la construction en sous-traitance d'une partie des automotrices pour le RER, soit 125 rames + 86 en option. La valeur du contrat s'élève à €168 millions. *Bombardier* effectuera le montage final, la peinture et les essais en ligne. La livraison de cette tranche est programmée entre mars 2012 et janvier 2014, et jusqu'en avril 2015 pour les 86 rames en option.

série 41

● Le 4117, garé depuis le 9 mars 2002 à la suite d'un incendie, a été transféré de l'atelier de Hasselt vers l'Atelier Central de Mechelen le 29 novembre 2008, pour démontage et récupération de pièces. L'autorail n'est officiellement pas radié, mais mis en parc a dater du 14 décembre 2008..

La situation des 41 n'est pas reluisante. De nombreux éléments ont déjà subi des incendies plus ou moins graves. Ainsi, les 4109 et 4131 se trouvent depuis plusieurs mois à l'Atelier Central de Mechelen pour réparation et doivent sortir théoriquement le 9 septembre 2009 et le 20 décembre 2010. Ces deux autorails sont mis en parc a dater du 14 décembre 2008. Les problèmes aux moteurs Diesel sont nombreux et il n'y a plus aucun moteur de réserve. En fait, les moteurs ne répondent plus aux nou-



PHOTO 89-12 Arrivée à Fleurus du train d'essai, composé des 4167 + 4178 + 4177 + 4190 + 4192 + 4107. Christian AUCQUIERE, 15 novembre 2008.

velles normes écologiques entrées en vigueur en janvier 2007.

Par ailleurs, le projet de porter les 41 à 3 caisses (voir *EL 86* p. 30) semble se concrétiser. La voiture intermédiaire serait non motrice. Les 41 seraient en outre équipés d'un dispositif de commande qui arrêterait automatiquement la traction sur un des deux moteurs Diesel dès que la vitesse de l'autorail aurait atteint une certaine valeur; le but recherché serait de faire des économies de carburant. Ce système est couramment appliqué sur des autorails modernes, notamment sur les rames *Virgin* construites par *Bombardier* à Brugge.

● Le 15 novembre 2008, des essais ont eu lieu entre Charleroi-Ouest et Fleurus (dont la section Charleroi-Ouest - Dampremy en très forte pente, 25‰) avec une rame composée de 6 autorails. Le but était de calculer la dérive lors des démarrages en rampe. Le freinage et la traction sont commandés par un seul et même manipulateur. Lorsque le conducteur déplace la manette de la position freinage vers la position traction, il existe un temps mort de quelques se-

condes avant que la traction apparaisse, temps durant lequel l'autorail peut reculer lorsqu'il se trouve en rampe.

La SNCB avait déjà procédé à des essais avec une rame de 5 autorails; ces essais avaient entraîné des modifications dans le système de freinage afin d'éviter les dérives. Etant donné que l'on envisage de faire circuler des rames de 6 autorails, la SNCB a procédé à de nouveaux essais afin de s'assurer que les mesures déjà prises sont suffisantes.

Un lifting pour les Eurostar

Afin de mieux pouvoir affronter l'ouverture à la concurrence européenne du trafic voyageurs, *Eurostar* a décidé de rénover toute sa flotte de rame *Eurostar*, c'est à dire 28 rames de 18 voitures (les rames courtes de 14 voitures actuellement louées par la SNCF ne sont pas concernées). Un appel d'offres a été lancé en septembre 2008; le choix sera fait dans le courant de 2009.

Une rame prototype entièrement rénovée tant intérieurement qu'extérieurement sera présentée en 2011, tandis que la chaîne de rénovation débutera en 2012. Le confort ambitionne d'être le meilleur de ce qui se fait en Europe. L'accent sera mis sur la convivialité avec des espaces intérieurs agréables, ainsi que sur les meilleures communications possibles pour les hommes d'affaires.

La rame Thalys PBKA 4331 a circulé officiellement du 13 octobre au 31 décembre 2008 pelliculée pour la «diversité». Il s'agit de centaines de photos d'anonymes photographiés dans les gares de Paris-Nord et de Rotterdam-Centraal, et assemblées sur les deux motrices et les deux voitures attenantes aux motrices. Dordrecht-Zuid, 11 novembre 2008. Armand BEERLANDT.





PHOTO 89-13 ← - **PHOTO 89-14** ↑

Le 11 octobre 2008, à Gouda, la rame Thalys PBA 4536 a été prise en écharpe par un IC formé des automotrices "Koploper" 4207 + 4054 + 4088 des NS. Après remise sur rail, la rame TGV a été transféré à l'atelier d'Hellemmes (près de Lille) pour réparation. C'est la BB 36024 de la SNCF qui a assuré le transfert entre Forest et l'atelier d'Hellemmes, ici en passage à Beert-Bellingen (ligne 94 entre Hal et Enghien). Les deux motrices se trouvaient en queue du train. Serge MARTIN.

Italie : remise en service de la section Germagnano - Ceres du GTT

En septembre 2008, le GTT - Gruppo Torinese Trasporti (ex. SATTI - voir EL n° 17 p. 26-31, n° 18 p. 21-24, n° 52 p. 35-39) - a prolongé la ligne Torino-Dora - Germagnano jusqu'à Ceres. Cette section était hors service depuis 1994, à la suite d'importants dégâts dus à des pluies torrentielles, avec notamment l'effondrement d'un pont. Les anciennes automotrices de la SNCB, en service depuis 1994 pour les premières, peuvent enfin parcourir cette section de montagne de 10 km qui est la plus spectaculaire de la ligne, établie en forte rampe (jusqu'à 35‰) et faible rayon de courbure, au fond d'une vallée étroite. Il y a quatre gares intermédiaires : Funghero, Traves, Pessinetto et Mezzenile. La gare de Ceres se situe à 704 m d'altitude.

Le 24 novembre 2008, un train formé des ALe 054.002 (ex. 061 SNCB) + ALe 054.001 (ex. 058) quitte la gare de Traves en direction de Torino. Jamais des automotrices de la SNCB n'ont circulé par leurs propres moyens aussi haut en altitude ! Stefano PAOLINI.



Nouvelle commande de M6

Le 6 décembre, la SNCB a commandé à *Bombardier* une nouvelle série de 72 voitures M6 : 4 Bx, 4 A, 60 B et 4 multi-services. L'investissement s'élève à € 350 millions. La décision d'une nouvelle commande de voitures M6 a été très appréciée par le constructeur, spécialement pour le maintien de l'emploi en Belgique, entre autres à Brugge et Charleroi (Alstom). Leur livraison interviendra entre avril 2010 et mars 2011. Avec cette commande, le nombre de M6 passera à 492 unités.

Voitures types I5, I6 et I10

Afin de renforcer la capacité aux heures de pointe sur l'axe Eupen - Bruxelles - Oostende, la SNCB a décidé de modifier six voitures du type I6 et trente voitures du type I10 afin de pouvoir les faire circuler à 200 km/h. Les principales modifications concernent les bogies, la pose de nouvelles toilettes à circuit fermé et le remplacement de toutes les fenêtres. Ces voitures doivent être modifiées pour l'automne 2010.

Par ailleurs, les voitures-couchettes I6 seront prochainement mises en vente. Enfin, une offre pour l'achat de toutes les voitures-couchettes du type I5 a été déposée par la Bulgarie.

A propos du nouveau train de désherbage

Les deux voitures utilisées dans le nouveau train de désherbage depuis le mois de mars 2008 font partie d'une série de 23 voitures postales construites par *Ganz-Hunslet* à Budapest en 1990 et 1991. Elles portaient les numéros UIC 51 55 00 40101 à 123. Les voitures 102 et 105 ont été transformées pour le train de désherbage et renumérotées 33 80 784 5 268P et 269P - D-VTGD.



Depuis quelques semaines, un nouveau wagon DB Schenker Rail est essayé dans différents raccordements belges. Le 29 octobre, le Talns⁹⁷¹ 31 80 067 1129-1 D-DB était garé dans la cour à marchandises de Namèche pour être testé dans les installations de chargement des carrières. Christian AUCQUIERE.



↑ Ce document montre une rame de nouvelles voitures postales s'apprêtant à effectuer un parcours d'essai le 30 janvier 1991 à Budapest-Jozsefvaros. Németh ANDOR.

PHOTO 89-17 ↙ - PHOTO 89-18 ↘ Les deux voitures transformées pour le train de désherbage : la 001 à gauche et la 002 à droite. Moerbeke, 25 avril 2008. Serge MARTIN.





Une voiture M2 pour Eurotunnel !

La voiture M2 n° 42387 a été acquise par *Eurotunnel*. Après une petite révision et une remise en peinture - travaux effectués par le PFT à Saint-Ghislain - la voiture a quitté Saint-Ghislain le 10 novembre 2008 à destination de Frethun. Cette voiture sera incorporée dans le train de secours incendie et dans les trains de travaux opérant dans le tunnel sous la Manche.

PHOTO 89-19 *La voiture M2 42387 prête pour son départ vers Frethun via Monceau. Saint-Ghislain, 9 novembre 2008. PFT.*

PHOTO 89-20 *B-Cargo teste actuellement un conteneur porte-brames. Ce conteneur est posé sur le wagon plat Sgmmnss du type 3714B3 numéroté 31 88 459 4 188-9 B - B. Le conteneur peut transporter une charge maximale de 64 t. Marcinelle, 8 novembre 2008. Laurent JOSEPH.*



Travaux RER

section Watermael - Ottignies

A partir de Watermael, la ligne 161 sera établie entre les deux voies de la nouvelle ligne 161A. Il est clair que l'assise actuelle de la ligne et tous les ouvrages d'art (ponts et viaducs) doivent être élargis pour accueillir les deux nouvelles voies.

L'élargissement de l'assiette ne se fera pas uniformément de part et d'autre de la ligne 161 comme ce fut le cas pour la ligne 36 entre Bruxelles et Leuven, mais sera adaptée en fonction d'un tracé légèrement modifié par endroit afin de pouvoir augmenter la vitesse maximale de la ligne 130 à 160 km/h. Ceci a pour effet que, dans certaines zones, l'assiette n'est élargie que d'un seul côté, comme par exemple à droite entre

Boitsfort et Groenendaal, où à gauche à Genval.

Dans d'autres zones, les deux nouvelles voies sont établies de chaque côté de l'actuelle 161; à certains endroits très ponctuels, le tracé actuel de la ligne 161 ne sera pas maintenu.

Pour ce faire, d'importants travaux préparatoires ont été entrepris en 2007 entre Groenendaal et Hoeillaart, et en 2008 entre Profondsart et Ottignies.

Au nord d'Ottignies, les deux nouvelles voies seront établies de chaque côté de la L161, jusque la bifurcation de Louvain-la-Neuve.

Sur certains sites, la ligne sera enfouie sur plusieurs dizaines, voir plusieurs centaines de mètres dans une tranchée couverte. Les trains circuleront donc comme dans un tunnel, entièrement enfermés et invisibles de l'extérieur.

Le principe de construction d'une tranchée couverte est simple : la première étape consiste à établir les murs de soutènement; ensuite, on pose la dalle de couverture en béton. Une fois ces travaux terminés, on enlève la terre se trouvant dans l'ouvrage. La dalle peut ensuite être recouverte de terre pour reconstituer le paysage d'origine. Cette technique est fréquemment appliquée à l'étranger, notamment en Suisse et en Allemagne, principalement dans le but de ne pas dénaturer le paysage.

Au total, la section Watermael - bifurcation de Louvain-la-Neuve comprendra trois tranchées couvertes :

- la première entre Watermael et Boitsfort;
 - la deuxième peu après la gare de Profondsart jusque peu avant l'entrée d'Ottignies;
 - la troisième à la sortie d'Ottignies.
- Les deux dernières sont actuellement en cours de construction.

PHOTO 89-21 Entre Boitsfort et Groenendaal, une assiette pour deux voies est établie à droite de l'actuelle ligne 161. L'automotrice 709 assurant la tête d'un CR à destination de Louvain-la-Neuve-Université va bientôt s'arrêter à Groenendaal. A l'extrême droite du train, on distingue la voie de garage qui donnait dans le passé accès à la cour à marchandises dont les installations sont aujourd'hui entièrement déferrées. Elle disparaîtra dans les prochains mois. Groenendaal, 27 novembre 2008. Geert PACKET.





PHOTO 89-22 Entre Profondsart et Ottignies, la ligne sera enfouie sur 600 mètres dans une tranchée couverte. Sur cette vue prise depuis le pont de la rue Léon Lekaise, on voit la construction des deux murs de soutènement qui supporteront la dalle de couverture. Une fois ce caisson terminé, on retirera les terres à l'intérieur du tunnel ainsi formé pour faire place à l'assiette des deux voies supplémentaires qui seront aménagées de part et d'autre de l'actuelle ligne 161. La tranchée sera ensuite entièrement recouverte par de la terre. Un IR à destination de Louvain-la-Neuve-Université traverse le site. Limelette, 27 novembre 2008. Geert PACKET.

PHOTO 89-23 Nous voici à hauteur de l'ancien point d'arrêt de Limette-Buston. Dans le fond, on aperçoit les installations de la gare d'Ottignies. Deux automotrices modernisées assurent un CR à destination de Bruxelles. A gauche, le site délimité par des filets de chantier orange est celui sur lequel sera construit le futur poste d'entretien des automotrices RER. Limelette, 27 novembre 2008. Geert PACKET.



Tunnel de Liefkenshoek : démarrage des travaux

Les travaux de construction de la liaison ferroviaire entre les deux rives de l'Escaut via le tunnel du Liefkenshoek ont débuté le 12 novembre 2008. Rappelons que cet ouvrage reliera la rive gauche de l'Escaut à hauteur du faisceau de Kallo-Zuid, au triage d'Antwerpen-Noord, en passant sous l'Escaut. La ligne se dirigera d'abord vers le tunnel Beveren (ouvrage existant déjà et qui devra être adapté et rénové), ensuite passera sous l'Escaut et une partie du port (bassin canal B1/B2) par le nouveau tunnel du Liefkenshoek. Celui-ci sera composé de deux pertuis à voie unique; à la sortie du tunnel, une rampe débouchera à Antwerpen-Noord. Cette liaison de 16,2 km de longueur permettra de désenclaver les installations portuaires en pleine extension de la rive gauche de l'Escaut. Le seul accès actuel entre ces deux points est la ligne 27A jusqu'à Berchem-Antwerpen, puis la ligne 59 (Antwerpen - Gent) jusqu'à Zwijndrecht en passant sous le tunnel Kennedy, itinéraire complètement saturé et rendu difficile par les fortes rampes de ce tunnel.

La liaison du Liefkenshoek devrait être mise en service en juin 2014. Sa conception, sa construction et le financement seront assurés par *Locorail*, un consortium composé des sociétés VINCI (F), VFE (B) et BAM (NL). Le coût total du projet est de €765 millions, dont €107 millions financés par la Région flamande, €75 millions par *Infrabel* et le reste par *Locorail*. En échange de l'investissement et de l'entretien de la ligne, *Infrabel* paiera pendant 38 ans (jusqu'en 2052) à *Locorail* une redevance annuelle de €50,6 millions; à l'échéance, *Infrabel* deviendra propriétaire de la liaison. Le trafic attendu est d'une centaine de trains par jour.

Suppression de la ligne militaire de Westakkers

Le vendredi 12 octobre 2008, le conseil communal de Beveren Waas a annoncé que la commune va racheter l'ancienne ligne militaire qui desservait la base de Westakkers. Ce raccordement, d'une longueur de +/- 2 km, fut construit en 1928/29. La voie n'est plus utilisée depuis 1998 et l'armée l'a définitivement déclassée en 2004. La commune veut créer un RAVEL...

Le raccordement militaire de Westakkers, le 12 octobre 2008. Wim DE RIDDER.

Deux nouveaux panneaux de signalisation

PANNEAU DE PREMIER DÉPART

Le panneau de premier départ pour desserte en navette est utilisé sur les lignes locales pour transformer le "petit mouvement" en "grand mouvement" régime de voie normale. Il est implanté soit au début de la ligne lorsque l'accès a lieu en "petit mouvement", soit au départ de l'installation desservie où il autorise de plus le départ sur le simple ordre verbal de l'agent qui commande les mouvements. Il se compose d'un panneau de forme rectangulaire blanc. Sa face avant porte en noir sur fond blanc la silhouette d'un grand signal d'arrêt lumineux "type I" complété par un point noir à l'endroit du feu vert. Le terme "ligne exploitée en navette" est utilisé pour une ligne locale sur laquelle un mouvement ne peut être admis que si aucun autre mouvement n'y circule ou n'est garé dans une installation située sur cette ligne.



Un panneau de premier départ est implanté à Marbehan, au début de la ligne locale vers Croix-Rouge (ligne 155). Un mouvement se dirigeant sur la ligne circule à partir de ce panneau en grand mouvement régime de voie normale.

PANNEAU DE VITESSE

Un nouveau panneau de vitesse de fin de zone en forme d'un triangle équilatéral sur pointe à fond vert bordé de jaune, avec un chiffre de couleur jaune, est implanté en amont d'une zone à vitesse réduite correspondante. Un mouvement venant d'un itinéraire où la vitesse était inférieure peut relever sa vitesse à celle indiquée par le panneau dès que le convoi entier a franchi le panneau. Il peut être permanent ou temporaire.

Il ne faut pas confondre ce panneau avec un autre existant depuis très longtemps, semblable mais à fond jaune bordé de vert avec chiffre noir. Il autorise un relèvement de vitesse, laquelle reste inférieure à la vitesse maximale (vitesse de référence) de la ligne.



Un panneau de vitesse de fin de zone, jaune à bord vert, implanté à la sortie de la gare de Schaerbeek en direction de Bruxelles-Midi. Un mouvement venant d'un itinéraire où la vitesse était inférieure peut relever sa vitesse à celle indiquée par le panneau.



Remise en état de la ligne Raeren - Stolberg

Si tout va bien, *Euregiobahn* exploitera dès juin 2009 la ligne Stolberg - Walheim - Raeren - Eupen. Comme la ligne est hors service depuis de nombreuses années entre Stolberg-Hammer et Raeren, des travaux de remise en état étaient nécessaires et ont débuté le 17 novembre 2008. Les traverses en bois sont remplacées par des traverses biblocs en béton récupérées de la ligne 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre. Une fois remise en ordre de marche, le trafic de minerais de zinc circulant entre le port d'Antwerpen et Stolberg-Hammer, assuré par *Trainsport*, pourrait circuler via Montzen - Welkenraedt - Eupen - Raeren et Stolberg-Hammer, évitant ainsi deux changements de traction à Aachen West et Stolberg.



Les travaux de remise en état de la voie en gare de Raeren.
Philippe GOUSSET, 25 novembre 2008.

Ninove : réhabilitation du raccordement industriel

Mise en service en 1984, inutilisée depuis le 15 octobre 1992 et envahie depuis lors par la végétation, la ligne industrielle 280 reliant la gare de Ninove à son parc industriel (1362 m) est en cours de remise en état.

C'est la société de transport *Remitrans* qui en a fait la demande, désireuse d'a-

mener par rail la marchandise dans ses hangars de Ninove puis de la distribuer par camion aux clients.

Le coût total des travaux s'élève à €500.000, dont €350.000 pour la voie et €150.000 pour un nouveau quai de transbordement. Les travaux se termineront en mars 2009.

Le but est de réceptionner entre 5 et 10 trains par semaine; l'opérateur qui assurera la remorque des trains n'est pas encore choisi.

Réouverture du Rhin d'Acier en 2018 ?

A la suite de la réponse positive formulée en 2005 par la cour internationale d'arbitrage donnant droit à la Belgique de disposer librement du passage par l'itinéraire historique du Rhin d'Acier (d'après un traité datant de 1839), le ministre néerlandais des Transports a enfin donné son feu vert pour sa réactivation. Rappelons que cet itinéraire relie le port d'Antwerpen au bassin industriel de la Ruhr via Mol, Neerpelt, Weert, Roermond, et Dalheim. Le tracé en territoire néerlandais sera modernisé avec, notamment, la construction d'un contournement de la ville de Roermond et le percement d'un tunnel à voie unique sous la réserve naturelle de De Meinweg entre Roermond et Dalheim. Ce tunnel limitera le trafic à maximum 70 trains par jour. Le nouveau tracé proposé par les Pays-Bas - partiellement le long de l'autoroute A52 - est abandonné car jugé impayable par la Région flamande. La réouverture au trafic n'est toutefois pas attendue avant 2018 au plus tôt. De nombreux experts doutent toutefois d'une réouverture pour cette date. A suivre donc...

La SNCB fournit la Cour Royale

Sur décision du Roi Albert II, la SNCB est venue s'ajouter en novembre 2008 à la liste des Fournisseurs Brevetés de la Cour Royale de Belgique. La famille royale se déplace régulièrement en train, que se soit lors de visites officielles ou pour des déplacements d'ordres privés.



Comme déjà mentionné dans nos précédents numéros, la ligne Maastricht - Lanaken est en cours de réhabilitation. Côté néerlandais (photo de gauche), la nouvelle voie est posée jusqu'à la frontière. Côté belge, les travaux doivent débuter imminemment (photo ci-dessus), avec notamment la construction d'un faisceau de manoeuvre. Dans le futur, vers 2012, un train-tram reliera Maastricht à Hasselt (voir EN LIGNES 87 page 30). Philippe GOUSSET, 25 novembre 2008.

Changement d'horaire

Voici encore quelques modifications intervenues avec l'application du nouvel horaire le 14 décembre 2008 :

- IC B Benelux : en semaine, ils ne font plus arrêt à Bruxelles-Nord;
- L Bruxelles - Antwerpen : en semaine, ils circulent via la ligne 27; de ce fait, ils ne desservent plus les gares de Mortsel Oude-God et Deurnesteenweg (lesquelles sont situées sur la ligne 25), mais s'arrêtent à Mortsel Liersesteenweg et Mortsel;
- les IC Q Antwerpen - Leuven ne desservent plus la gare de Mechelen (où un changement de front était nécessaire), mais s'arrêtent à Mechelen-Nekkerspoel;
- les trains L Antwerpen - Lokeren sont prolongés jusqu'à Gent-St-Pieters. En outre, ils desservent le point d'arrêt de Beervelde rouvert aux voyageurs depuis le 14 décembre 2008.

Bientôt un nouveau trafic pour Honda

Honda a décidé de transporter par rail ses voitures des modèles Civic et CR-V entre son usine anglaise de Winson et son centre de stockage de Gent. Deux trains par semaine devraient circuler, représentant un volume annuel de 23.000 autos avec, à la clé, 3.000 camions en moins sur les routes.

BEERVELDE

La SNCB a rouvert le point d'arrêt de Beervelde, sur la ligne 59 Antwerpen - Gent-St-Pieters, entre Lokeren et Gent-Zeehaven. La réouverture se justifie par l'intérêt que porte la population locale aux transports publics, intérêt augmenté par la présence quasi permanente de bouchons routiers. Mise en service le 9 août 1847, cette gare fut fermée le 3 juin 1984, lors de l'application du plan IC-IR. Aujourd'hui, le point d'arrêt a été entièrement reconstruit, avec deux nouveaux quais de 250 m établis de part et d'autre du passage du niveau, et un nouveau parking.



PHOTO 89-99 Le 30 décembre 2008, un train local Gent-St.P. - Antwerpen arrive à Beervelde. Cette relation est assurée par des automotrices 800. Walter PINET.

PHOTO 89-24 Le 29 novembre 2008, B-Holding a mis en marche un train spécial pour la firme ABC (Anglo-Belgian-Corporation) entre Wondelgem (gare non loin de laquelle est située la firme ABC) et Antwerpen DS-Belgische Basis. Le train était composé de trois locomotives de la série 77/78 (7819 + 7811 + 7814), de quatre voitures historiques du type M2 et de la 5515 qui assurait le chauffage et qui, pour l'occasion, avait été entièrement repeinte. Cette photo, prise à Itterbeek sur la ligne 50A Bruxelles-Midi - Gent-St.-Pieters, montre le parcours à vide du train entre Schaerbeek et Gent-Zeehaven le 28 novembre 2008. Christian AUCQUIERE.



PIBAAS

La SNCB a créé un nouveau logiciel baptisé PIBAAS qui permettra d'informer en temps réel les voyageurs sur les retards, changement de voie, etc. Le système sera d'abord testé à la gare d'Etterbeek à partir de février 2009, pour ensuite être étendu jusqu'en 2015 à toutes les gares et points d'arrêt du réseau. Pour ce faire, la sonorisation de toutes les gares et points d'arrêt est en cours de modernisation, ainsi que les écrans de téléaffichage. Les annonces se feront automatiquement, à l'aide d'une voix électronique. Le coût total de l'installation de PIBAAS s'élève à €25 millions.

Rail Force

Après avoir créé Xpedys pour le transport de produits métalliques et sidérurgiques (voir *EL 85* p. 37) et IFB/TRW pour le trafic intermodal, B-Cargo a créé une nouvelle filiale baptisée *Rail Force*. Active depuis le mois de janvier 2009, *Rail Force* s'occupe des transports d'automobiles et de produits chimiques, un secteur procurant 15 à 20% du trafic marchandises à B-Cargo.

Garocentre

Fin 2010, *Garocentre*, gare routière établie le long du port fluvial de La Louvière avec accès direct à l'autoroute E42, aura un nouveau terminal trimodal (voie d'eau, rail et route). L'investissement s'élève à €25 millions, dont €11,3 financés par *Duferco*, €9,3 par PACO (Port Autonome du Centre

et de l'Ouest) et €5 par *Infrabel* pour l'amélioration des capacités de la gare de La Louvière-Gare-Industrielle. Les voies ferrées seront situées en prolongement du réseau interne de *Duferco*, celui-ci étant étendu dans le cadre de ce projet en vue de la connexion la plus adéquate entre le terminal et le réseau public. Le quai de chargement actuel de 200 m sera prolongé de 65

m afin de pouvoir accueillir deux péniches de grandes longueurs. Un hangar de 6.400 m² sera construit le long du quai. Le terminal aura une capacité annuelle de 600.000 t de produits sidérurgiques et de 15.000 conteneurs; l'installation sera ouverte à tous les



La 29.013 a effectué trois sorties durant la seconde moitié de 2008. Les 27 et 28 septembre, elle s'est rendue à Mariembourg (voir EN LIGNES 88 page 34-35); les 25 et 26 octobre, elle participa aux festivités liées au 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Marbehan; enfin, le 5 décembre, elle remorqua le train de l'"Action de Noël" à Kortrijk. Notre photo du haut la montre en gare de Kortrijk le 5 décembre. Le train était composé de 10 voitures accompagnées en queue par les 5515, 6306 et 5910. Le train a d'abord effectué durant la soirée un aller-retour Kortrijk - Waregem, puis un aller-retour entre Kortrijk et De Panne. Bruno MALFAIT.

Notre photo du bas a été réalisée sur la ligne du Luxembourg, peu avant la gare de Mellier, en direction de Arlon, le 24 septembre. Guy SMETZ.



Adieu...

Avec la mise en application du nouvel horaire le 14 décembre 2008, plusieurs trains emblématiques ne circulent plus. Petit coup d'oeil en images...



↑ **PHOTO 89-74** Les locomotives Diesel de la série 225 de DB Schenker Rail qui circulaient entre Gremberg et Antwerpen-Noord via Aachen Hbf, Welkenraedt et la ligne 39, font maintenant partie du passé. Le 13 décembre, pour la dernière fois, la 225 026-4, exceptionnellement en simple traction, traverse Welkenraedt vers Aachen en tête du 44513. Nicolas GOUSSET.



← **PHOTO 89-75** La relation voyageurs entre Quévy - Aulnoye et Maubeuge fut réinstaurée en 2005. Malheureusement, avec seulement 4 allers-retours par jour, ces trains circulaient pratiquement à vide (8 voyageurs en moyenne par jour), avec pour effet leur suppression après l'essai fixé à 3 ans. Le 13 juillet 2006, un train remorqué par la 67432 attend le départ. Pierre HERBIET.

→ Comme prévu, l'INT Berlin ↔ Paris-Nord 242/243 a été supprimé le 14 décembre. Un nouveau train de nuit a été créé entre Berlin ↔ Paris-Est (CNL 450/451 "Perseus" pour la tranche au départ de Berlin et 236/237 "Andromeda" pour les voitures au départ de Hamburg), circulant via Frankfurt et Sarrebrück, avec fusion des deux rames à Hannover. A l'occasion de la circulation du dernier 243, la 15054 qui remorqua le train jusqu'à Quévy fut décorée à Aulnoye. Notre photo montre l'arrivée du train à Quévy. Nicolas GOUSSET.



← **PHOTO 89-76** Arrivée pour la dernière fois du 243 à Aachen Hbf. Désormais, les 27 ne rallieront plus qu'occasionnellement Aachen Hbf, comme par exemple avec le Tresky. Nicolas GOUSSET.



Fret SNCF passe à la vitesse supérieure

Depuis la libéralisation complète du marché marchandises en 2007, *Fret SNCF* se positionne de plus en plus en concurrent direct de *B-Cargo*. *Fret SNCF* est maintenant établi dans le port d'Antwerpen avec, comme plaque tournante, la gare d'Antwerpen-Schijnpoort, ainsi que dans d'autres gares. Alors que *Fret SNCF* ne cesse de perdre des parts de marché en France (-20% ces 5 dernières années), son volume transporté a augmenté pendant la même période entre 13 et 30% à l'étranger. C'est pour faire face à cette agressivité que *B-Cargo* s'est associé avec ECR.

Depuis le 14 décembre 2008, *Fret SNCF* peut assurer théoriquement une trentaine de relations en Belgique. D'ici 2012, *Fret SNCF* veut quadrupler le nombre de ces trains au départ du port d'Antwerpen; la bataille entre opérateurs est désormais lancée...

Pour assurer son trafic en Belgique, *Fret SNCF* engage principalement des locomotives Diesel des séries BB 67400, G2000 et, depuis le 14 décembre 2008, les Class 66 n° 6601 à 6603 qui étaient auparavant louées par ERS, ainsi que les locomotives électriques de la série 36000.

Nous communiquons ci-après les horaires de tous les trains *Fret SNCF*; toutefois, la plupart ne circulaient pas encore au moment de clôturer ce numéro.

Fret SNCF a pris en leasing depuis le 10 décembre 2008 trois Class 66 chez CB Rail. Il s'agit des 6601 à 6603 qui étaient auparavant louées à ERS. Cette photo montre les trois locomotives devant l'atelier de Roosendaal, le 10 décembre 2008. Marijn VOCKE.

En traction Diesel :

41610 ① FNNZT 12.55 - XNRSD 14.10
 41611 ② XNRSD 02.06 - FNNZT 03.20
 41845 ①-④ XFLDV 01.42 - WHZ 04.24
 41846 ②-④ WHZ 00.51 - XFLDV 03.25
 41861 ①-④-⑦ XFLD V22.09 - WHZ 01.05
 41891 ⑦ XFLDV 05.43 - FLS 07.26
 42829 ①-③-⑤ FNZG 23.50 - BERDR 00.35
 42830 ①-③-⑤ BERDR 22.20 - FNZG 23.00
 42837 ①-④ XFLDV 07.38 - LZR 09.28
 42838 ①-④ LZR 21.02 - XFLDV 22.57
 42844 ②-⑤ LZR 11.58 - XFLDV 14.16
 43180 ①-⑤ WHZ 21.43 - XFDLV 00.639
 47614 ③-⑤ FNZG 05.28 - XNLU 08.28
 47615 ③ XNSLU 20.18 - FNZG 22.26
 47847 ①-④ XFLDV 23.17 - FLS 01.05
 48646 ⑤ FEO 03.53 - XNBORN 06.04
 48647 ⑤ XNBORN 15.45 - FEO 18.23
 48648 ③ FEO 10.55 - Geleen DSM 13.23
 48649 ⑤ Geleen DSM 12.35 - FEO 16.16
 48848 ①-④ FLS 02.23 - XFLDV 04.15
 48850 ②-④ HAVIN 14.378 - XFLDV 15.30
 48861 ②-⑤ XLDV 03.54 - HAVIN 04.52
 49805 ①-③ FNZG 05.30 - WHZ 06.10

En plus de ses trains, *Fret SNCF* assure des navettes au départ d'Antwerpen-Schijnpoort vers Antwerpen-Waalhaven-Zuid, Antwerpen-Liefkenshoek et Schaerbeek. L'horaire de ses trains changent continuellement si bien qu'il est impossible de les publier.

En traction électrique :

42813 ①-④ XFAYE 10.11 - GLI 10.35
 42829 ①-③-⑤ XFSOM 19.36 - FNZG 23.12
 42830 ②-④-⑥ FNZG 00.13 - XFLDV 02.49

47876 ①-④ XFAYE 20.12 - FNZG 22.40
 48810 ①-⑤ FNZG 04.45 - XFAYE 07.15
 48828 ①-⑤ FNZG 23.58 - XFAYE 02.23
 48865 ①-④ XFAYE 07.25 - FNZG 10.08
 49805 ②-④ XFLDV 22.37 - FNZG 01.02

ABRÉVIATIONS

BERDR : Antwerpen-Berendrecht
 FLS : Aalst
 FNLKH : Antwerpen-Liefkenshoek
 FNNZT : Antwerpen-Noordzeeterminal
 FNZG : Antwerpen-Schijnpoort
 FSR : Schaerbeek
 GLI : La Louvière-Gare-Industrielle
 HAVIN : Havinnes
 LZVHW : Zeebrugge-Voorhaven
 LZR : Zeebrugge-West
 WHZ : Antwerpen-Waalhaven-Zuid
 XFAYE : Aulnoye
 XFLDV : Lille-Délivrance
 XFSOM : Somain
 XNBORN : Born (NI)
 XNSLU : Sloehaven (NI)



La société ERS n'assure toujours qu'une seule relation en Belgique, ne circulant que le jeudi :

41507 Zeebrugge 18.18 - Montzen 23.07
 - Neuss Gbf 01.30
 41508 : Neuss Gbf 03.00 - Hasselt 06.13
 - Muizen 07.33 - Zeebrugge 09.59.





PHOTO 89-25 Le 4 novembre, passage de la TRAXX ECR en gare de Florenville. *Christian AUCQUIERE.*



PHOTO 89-26 ↑ Le 6 novembre, la TRAXX ECR quitte Virton en direction de Bertrix. A l'avant-plan, on voit le raccordement d'Harnoncourt (ancienne ligne 155 Virton - Ecouvies). *Wim DE RIDDER.*

PHOTO 89-27 ↓ La rame était composée, dans l'ordre, d'une voiture de mesures française, de 7 voitures I10, de trois fourgons Dms et de la 1322 en queue. Bois du Coucou, 30 novembre 2008. *Christian AUCQUIERE.*



Une TRAXX d'Euro Cargo Rail (ECR), la E 186 162-4 (*Bombardier 34368/2008*), a entamé en novembre 2008 une campagne d'essais en vue d'obtenir l'homologation de circulation sur le réseau belge.

Les premiers essais auraient dû se dérouler le lundi 20 octobre au Bois du Coucou (test de compatibilité électromagnétique). Toute l'équipe de techniciens et la rame d'essai, formée de 10 véhicules et d'une locomotive de la série 27, étaient présents à Ath. La TRAXX qui devait arriver tôt le matin à Ath, n'est jamais arrivée, car restée bloquée à Jeumont en France...

Il fut alors décidé de reporter à plus tard les essais sous 3 kV et débiter le 1er novembre ceux sous 25 kV. Ceux-ci ont commencé les 1er et 2 novembre par les tests de compatibilité électromagnétique. Le site de Graide, où se sont toujours déroulés ces essais, a été reporté dans les environs de l'ancien point d'arrêt des Epioux, entre Bertrix et Florenville; la présence du passage à niveau de Graide causait trop de perturbations. Du 3 au 7 novembre, la TRAXX effectua des parcours entre Florenville et Bertrix (sens indiqué), toujours à l'aide de la rame de 10 voitures toutefois renforcée d'une voiture de mesures française. A l'autre extrémité de la rame était accouplée la 1322 afin de ramener chaque parcours à Florenville.

Les essais de compatibilité électromagnétique sous 3 kV se sont déroulés finalement durant le week-end des 29 et 30 novembre sur le site du Bois du Coucou, entre Ath et Silly. La machine est retournée en Allemagne le lendemain.

Rappelons que ECR (filiale française d'EWS, et actuellement propriété de *DB Schenker Rail* - voir *EL 81* p. 34) a commandé une série de 20 TRAXX F140MS variante KL (France-Belgique-Allemagne).



● A l'expiration de sa date de leasing, la Class 66 DE6304 est retournée chez MRCE le 30 septembre 2008. Trois nouvelles Class 66 sont arrivées à Rotterdam en septembre, les DE6310 à 6312, et sont prises en leasing par Crossrail.

● A partir du 31 décembre 2008, Crossrail prendra en leasing chez BTMU une série de 12 TRAXX F140AC2 qui seront peintes en rose et gris. En outre, Crossrail engagera prochainement les TRAXX E186 144, 145 et 146 aux Pays-Bas.

CFL Cargo assure depuis le 15 décembre 2008 la desserte du zoning industriel d'Aubange, avec les trains suivants :

47743 ①-② AUB 09.13 - EsA 11.04
 47763 ①-② AUB 21.21 - EsA 23.22
 49700 ①-② XLBTG 05.23 - AUB 07.22
 49736 ①-② XLBTG 17.36 - AUB 19.27

ABRÉVIATIONS

AUB : Aubange-Zoning
 XLBTG : Bettembourg
 EsA : Esch-sur-Alzette

Dans les prochains jours, les activités de Veolia vont fortement se développer, avec notamment la remorque de plusieurs trains de pierrailles au départ de Lessines vers la France pour le compte de EFT-Eurovia. On se rappellera que la carrière CUP de Lessines a été acquise le 22 septembre 2006 par la société française Eurovia, filiale du groupe Vinci. Eurovia est spécialisé dans la conception et la construction de routes, mais également d'infrastructures ferroviaires. En outre, Eurovia a acquis le 19 septembre 2008 la société Vossloh Infrastructure Service. La nouvelle société née de cette acquisition s'appelle EFT-Eurovia Travaux Ferroviaires. Voici la liste des trains qui devraient circuler vraisemblablement à partir du mois d'avril :

41850 ④ FLN 22.24 - LDV 00.40
 41852 ⑦ FLN 20.34 - LDV 22.32
 41854 ① FLN 00.32 - LDV 03.00
 48726 ③ FLN 00.32 - LDV 02.30
 48728 ⑤ FLN 01.54 - LDV 03.49
 48730 ② FLN 23.56 - LDV 01.54
 48732 ⑥ FLN 01.01 - LDV 02.59
 48734 ② FLN 22.32 - TG 04.00
 48721 ⑤ LDV 20.55 - FLN 22.41
 48723 ③ LDV 21.32 - FLN 23.16
 48737 ① LDV 21.55 - FLN 23.40
 48739 ⑤ LDV 20.30 - FLN 22.15
 48741 ⑥ LDV 21.07 - FLN 22.49
 48743 ④ LDV 22.30 - FLN 00.13
 48745 ④ TG 20.22 - FLN 01.37

En plus de ces trains, Veolia assure les relations suivantes, avec des G2000 ou des Class 66 ex. rail4chem :

43566 ⑤ RSD 21.40 - BASF 22.55
 43567 ④ BASF 15.05 - XNKFH 17.00
 47600 ⑥ ANGOLA 01.20 - XNKFH 03.00
 48710 ②④ ANGOLA 14.20 - VIF 00.07
 48712 ⑥ ANGOLA 12.18 - VIF 00.07
 48747 ①③ VIF 18.02 - ANGOLA 02.48
 48761 ④ VIF 14.41 - ANGOLA 01.09
 49011 ② RODHE 09.56 - XDKAW 13.27
 49012 ④ XDKAW 10.24 - RODHE 13.19
 49500 ⑦ FES 21.17P - RODHE 22.20

ABRÉVIATIONS

ANGOLA : Antwerpen-Angola
 BASF : Antwerpen-BASF
 FES : Essen
 FLN : Lessines
 LDV : Lille-Délivrance
 RODHE : Antwerpen-Rhodesië
 RSD : Roosendaal
 TIG : Tergnier (F)
 VIF : Vitry-le-François (F)
 XDKAW : Aachen West
 XNKFH : Kijfhoek



PHOTO 89-78 Le 16 décembre 2008, les 186 161 et 162 d'Euro Cargo Rail ont effectué des essais de passage de frontière entre Quévy et Maubeuge. Après les essais, les deux machines sont retournées vers Mons où la 186 161 est restée pour les essais suivants entre Montzen et Aachen West, tandis que la 186 162 retournait en France. Passage des deux TRAXX à Cuesmes. Christian AUCQUIERE.

PHOTO 89-79 Le 27 novembre 2008, passage sur le viaduc de Remersdael de la 2813 remorquant une TRAXX d'ECR se rendant à Ath pour effectuer les tests de compatibilité (voir page précédente). Les wagons servent de poids-frein. Voici un opérateur qui ne tardera pas à être actif en Belgique... Michel HANSENS.



1802

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 20-11-1973

Numérotation : 1802 : 20-11-1973

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 20-11-1973
Kinkempois : 01-01-1974.

Mise hors exploitation : 01-07-1999

PHOTO 89-28 *Tienen, 11 octobre 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



961

Livraison à la SNCB : 14-10-1955 (La Brugeoise)

Numérotation : 228.080 : 14-10-1955
080 : 01-01-1971
961 : 03-06-1988

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

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-29 *Cureghem, septembre 2001.*
Pierre HERBIET.



962

Livraison à la SNCB : 08-11-1955 (Ragheno)

Numérotation : 228.085 : 08-11-1955
085 : 01-01-1971
962 : 24-06-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 08-11-1955; Kinkempois 15-01-1956; Schaerbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 27-09-1970; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-30 *Deurne, 28 novembre 2002.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



964

Livraison la SNCB : 24-11-1955 (Ragheno)

Numérotation : 228.086 : 24-11-1955
086 : 01-01-1971
964 : 08-07-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 24-11-1955; Kinkempois : 15-01-1956; Schaerbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 27-09-1970; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-31 *Bruxelles-Petite Ile, 19 novembre 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



965

Livraison à la SNCB : 27-03-1956 (Familleureux, Germain)

Numérotation :

228.117 :	27-03-1956
117 :	01-01-1971
965 :	20-07-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 27-03-1956; Kinkempois : 01-05-1956; Ronet : 01-10-1956; Schaerbeek : 01-03-1964; Kinkempois : 22-05-1966; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem : 01-06-1984; Ronet : 01-08-1988; Kinkempois : 20-07-1988

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-32 **Wareme, 17 mai 2001.**
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



966

Livraison la SNCB : 23-04-1956 (Familleureux, Germain)

Numérotation :

228.123 :	23-04-1956
123 :	01-01-1971
966 :	02-08-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 23-04-1956; Oostende : 01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Kinkempois : 01-01-1968; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem : 01-06-1984; Ronet : 01-08-1985; Kinkempois : 02-08-1988.

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-33 **Sint-Genesius-Rode, 17 octobre 2000.**
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



968

Livraison à la SNCB : 02-09-1955 (Familleureux, Germain)

Numérotation :

228.074 :	02-09-1955
074 :	01-01-1971
968 :	08-09-1988

Dépôts successifs : Oostende : 02-09-1955; Schaerbeek : 06-01-1963; Oostende : 29-05-1963; Schaerbeek : 29-09-1963; Kinkempois : 19-01-1976

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-34 **Bruxelles-Petite Ile, 10 avril 2002.**
Pierre HERBIET.



969

Livraison à la SNCB : 24-11-1955 (Raghenò)

Numérotation :

228.091 :	24-11-1955
091 :	01-01-1971
969 :	30-09-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 24-11-1955; Kinkempois : 15-01-1956; Schaerbeek : 26-05-1966; Kinkempois : 06-11-1967; Schaerbeek : 13-03-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1988

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 89-35 **Anderlecht, octobre 2002.**
Pierre HERBIET.





La 030T n° 821 de la SNCV le long du Vaartkaai à Merksem. Daniel THIELEMANS, 1962.

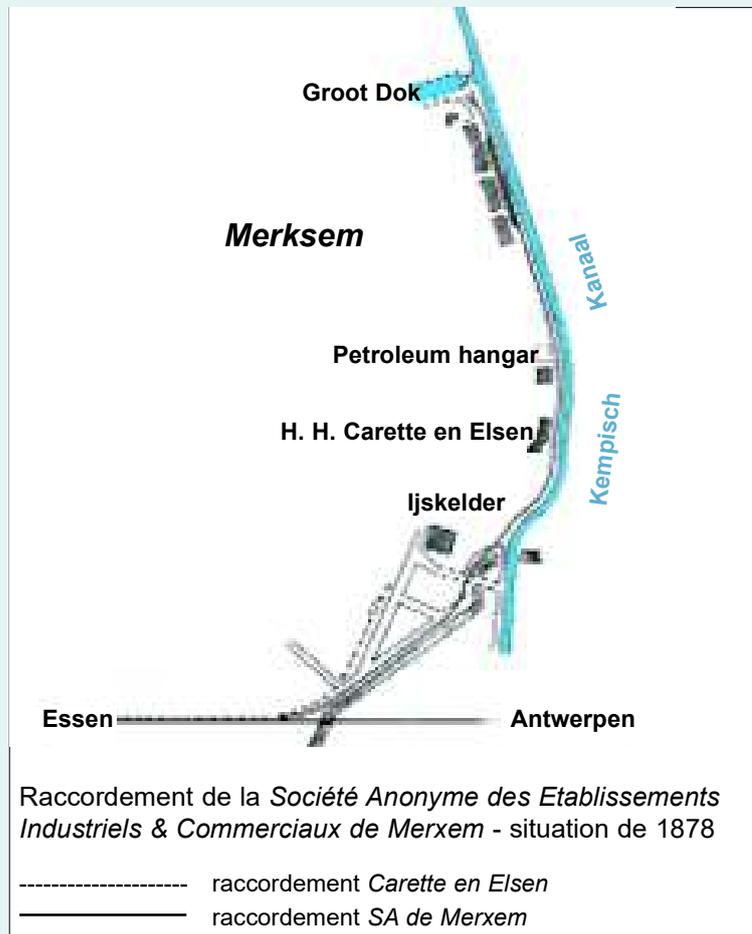
Fermeture de la ligne industrielle de Schoten

Au début de 2009 circulera pour la dernière fois un train sur la ligne industrielle établie le long du canal Albert vers Schoten. Ainsi disparaît non seulement la dernière ligne à voie normale encore existante de la SNCV (Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux) mais également la dernière ligne vicinale de la province d'Anvers.

Origine

C'est en 1871 que l'on débuta l'implantation de terrains industriels le long de la partie nord du *Kempisch Kanaal* (canal de Campine, actuellement Canal Albert), situés sur les communes de Schoten et Merksem. Ces travaux comprenaient le creusement du "Groot Dok", mis en service en 1874, et du "Klein Dok" ouvert deux ans plus tard, en 1876.

Le 8 octobre 1876, la "S.A. des Etablissements Industriels et Commerciaux de Merxem" obtint une concession pour la construction d'une ligne industrielle entre la ligne Antwerpen - Roosendaal du GCB (Grand Central Belge) et le Groot Dok.



Raccordement de la Société Anonyme des Etablissements Industriels & Commerciaux de Merxem - situation de 1878

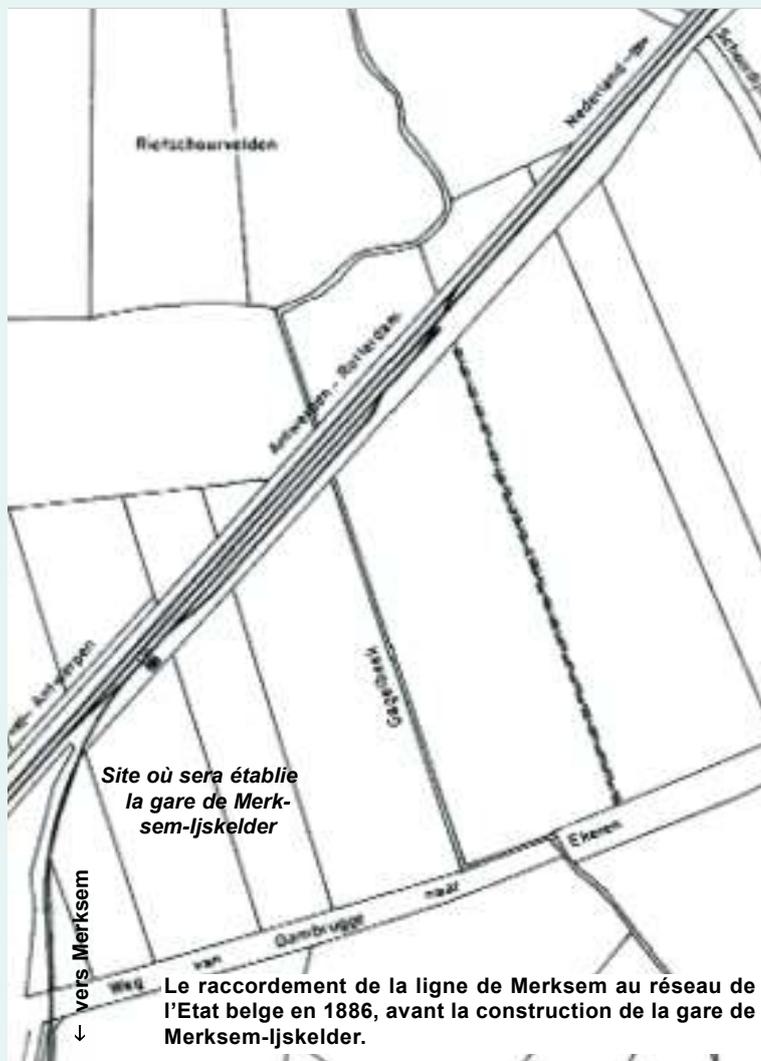
----- raccordement Carette en Elsen
 ————— raccordement SA de Merxem

Longue de 2400 m, la ligne fut ouverte au début de 1879. Sa desserte était assurée par une locomotive louée au GCB, au prix de 10 francs par heure.

En 1886, la SNCV débuta la pose de la ligne vicinale vers Zandvliet et Brasschaat.

Pour la construction d'une gare de transbordement des marchandises, on choisit un terrain situé le long de la ligne industrielle de Merksem. Le 18 janvier 1888, tandis que débutait la construction de la gare de *Merksem Ijsekelder* (*Merxem-Glacières*), la SNCV acquit non seulement les terrains nécessaires mais également la ligne industrielle vers le Groot Dok. La ligne fut alors élargie et étendue pour atteindre en 1890, 500 m plus loin, le "Westkaai" (quai de l'Ouest).

C'est en 1886 que la SNCV construisit une gare d'échange dénommée Merksem-Ijsekelder, le long de la ligne Antwerpen - Rotterdam. Sur cette vue prise en 1962, on voit la 030T n° 820 de la SNCV manoeuvrant dans la gare. A l'arrière-plan, on aperçoit les lignes 12 et 27A, dont les voies ont été surélevées au-dessus des rues et du Canal Albert, et la voie d'accès descendant vers la gare SNCV. Un train de minerais remorqué par une locomotive électrique du type 101 (future série 29) passe sur la ligne 27A en direction de Bruxelles, à l'emplacement actuel de la nouvelle gare d'Antwerpen-Luchtbal. A gauche de la 820 se trouve la motrice vicinale 10298 provenant de la transformation d'une motrice "Titanic" en tracteur. Aujourd'hui, le site est totalement méconnaissable. La gare de Merksem-Ijsekelder a totalement disparu, laissant la place au ring d'Antwerpen. Daniel THIELEMANS.



Le raccordement de la ligne de Merksem au réseau de l'Etat belge en 1886, avant la construction de la gare de Merksem-Ijsekelder.





↑ → *La 030 T n° 821 franchit le pont-levant rail-route franchissant le Grootdok. Le train se dirige vers Antwerpen. A droite on voit le Canal Albert.*
Daniel THIELEMANS, 1962.

Aux alentours du changement de siècle, la ligne fut encore prolongée jusqu'à Schoten; le terminus se situait alors près de la Kruiningenstraat. Plusieurs raccordements s'y embranchèrent, notamment le long du "Oostkaai" (quais de l'Est) et de la Pletterijstraat.

Pour le franchissement du Groot Dok, on utilisa un pont routier déjà existant (voir photos ci-dessus et ci-contre).

En 1930, l'agrandissement du canal nécessita des modifications du tracé.

Quelques années après la surélévation du talus de la ligne Antwerpen - Roosendaal, la gare de transbordement disparut et un nouveau raccordement avec le réseau des chemins de fer fut construit. La ligne fut ainsi prolongée vers le port d'Antwerpen, en passant sous la ligne de Roosendaal, via le "Vaartkaai" jusqu'au "Straatsburgdok" où elle put être reliée au réseau de la SNCB. A ce moment, la ligne s'étendait sur 12 km et comprenait 33 raccordés !

Après la Seconde Guerre mondiale, les lignes vicinales furent de plus en plus remplacées par des bus, et le trafic marchandises fut abandonné.

En avril 1959, la 820 manoeuvre des wagons à Merksem-Ijsselder.
Edmond DE BACKER.



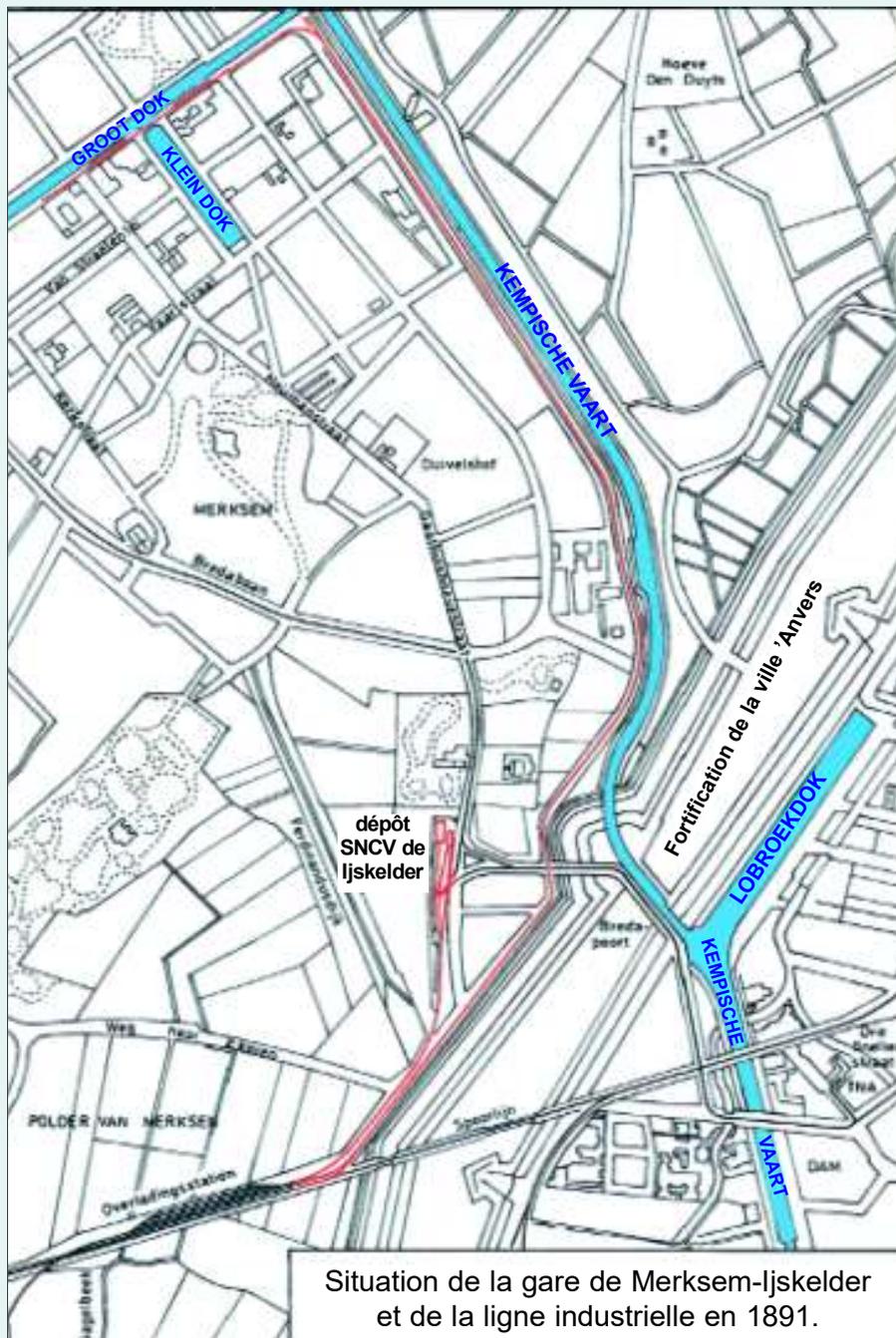
De ce fait, l'importance de la gare de Merksem-Ijkselder diminue à un point tel que la SNCV se désintéressa de la ligne industrielle.

Finalement, le 9 juin 1967, la ligne fut reprise par la SNCB. Il s'agissait alors de la dernière ligne à traction vapeur de la SNCV. Le tout dernier parcours SNCV fut assuré par la locomotive 819 le 16 juin 1967, marquant d'un même coup la fin de la traction à vapeur à la SNCV.

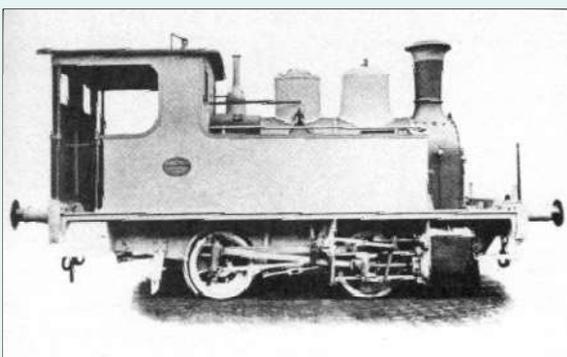
Jusqu'en 1896, la desserte de la ligne était assurée par une locomotive louée au GCB. Cette année là, la SNCV avait mis en service 5 locomotives-tenders à deux essieux qui formèrent le type 15. Quatre furent affectées durant toute leur carrière à Merksem : les 809, 811, 814 et 815. Elles pesaient à vide 16,5 t et en ordre de marche 20,2 t. Leur vitesse était limitée à 25 km/h. La chaudière était timbrée à 12,4 kg/cm². Diamètre des roues : 0,810 m. Capacité des soutes à eau : 1845 litres. Charbon : 0,5 m³.

- Constructeurs des types 15 :
- 809 : Saint-Léonard 1000/1896
 - 811 : Corpet-Bourdon, 1897
 - 814 : Saint-Léonard 1526/1908
 - 815 : Saint-Léonard 1527/1908

- Ces machines furent remplacées entre 1922 et 1924 par les 4 nouvelles locomotives à trois essieux du type 20. Les quatre machines du type 15 furent radiées aux dates suivantes :
- 809 : 1923
 - 811 : Première Guerre
 - 814 : 1924
 - 815 : 1924



Situation de la gare de Merksem-Ijkselder et de la ligne industrielle en 1891.



Ci-dessus : les locomotives à deux essieux du type 15 étaient cataloguées dans le type 7CG standard de Saint-Léonard. Ce type de machines à usage industriel a été produit à 66 unités par ce constructeur.
Photo SAINT-LEONARD, collection PFT.

A droite, la 821 photographiée dans le dépôt SNCV de Merksem-Ijkselder.
Edmond DE BACKER, avril 1959.



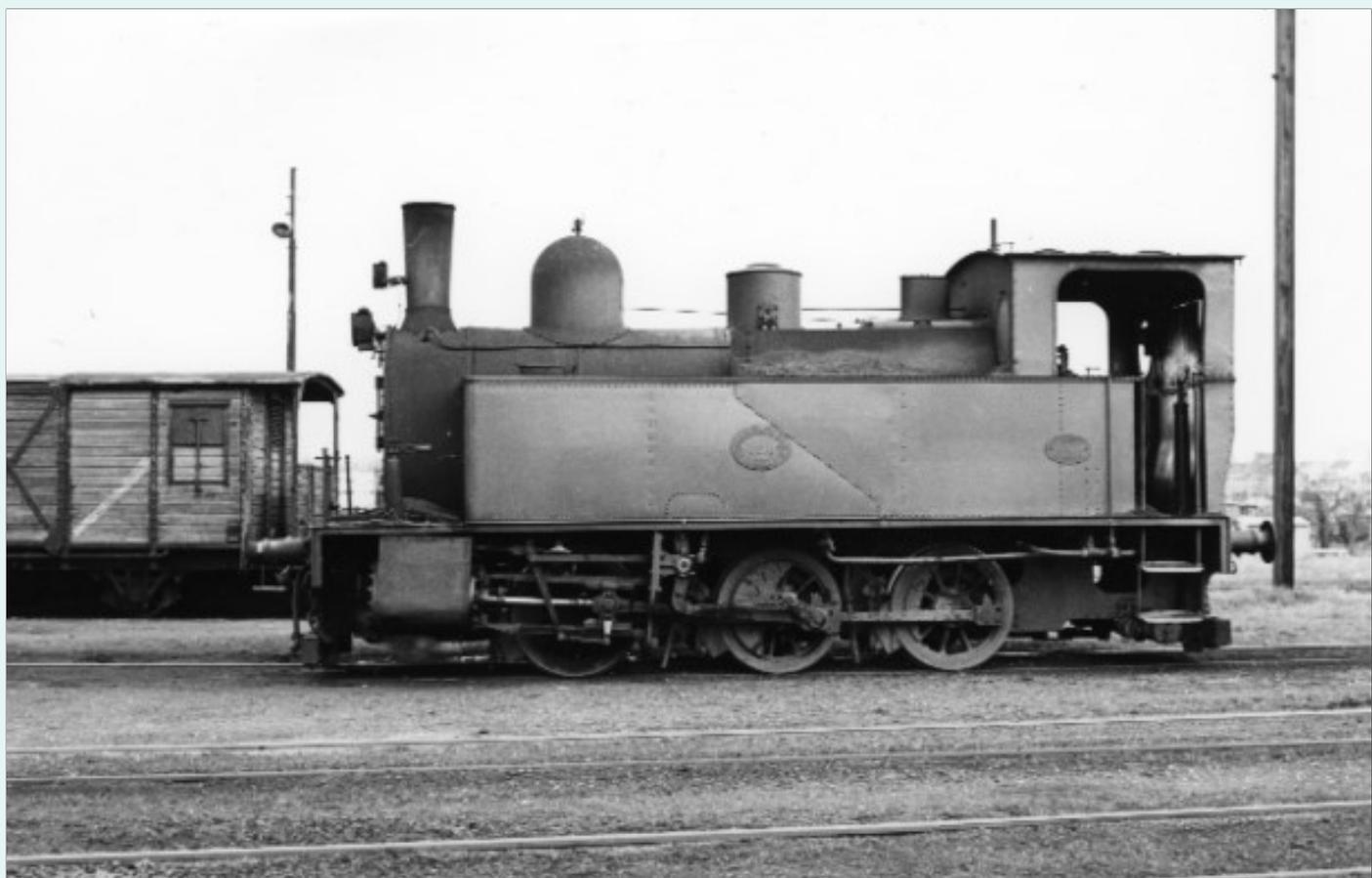


↑ En 1962, la 819 manoeuvre à Merksem-Ijsekelder.
Daniel THIELEMANS.



← En août 1945, la 820 travaille le long du Vaartkaai.
Photo C. Lawson KERR, collection PFT.

↓ Une vue en gros plan de la 820. Dans les années 1950-1960, une locomotive était nécessaire pour desservir la ligne, la deuxième assurait la réserve, tandis que la troisième était en entretien ou en réparation. Merksem-Ijsekelder, 1962.
Daniel THIELEMANS.





Deux vues de la 820 prises au dépôt de Merksem-Ijsskelder en avril 1954. Edmond DE BACKER.

Les quatre nouvelles 030T du type 20 construites par Tubize reçurent les numéros 819 à 822. Toutes furent exclusivement utilisées sur le raccordement de Merksem, à l'exception de la n° 822 qui fut d'abord utilisée jusqu'au 12 mars 1926 sur la ligne à voie normale Groenedaal - Overijse, avant de rejoindre ses soeurs à Merksem.

Constructeurs des types 20 :

- 819 : Tubize 1828/1922
- 820 : Tubize 1829/1922
- 821 : Tubize 1870/1923
- 822 : Tubize 1993/1924

Les types 20 étaient timbrées à 12 kg/cm². Elles pesaient 30 t à vide et 37,5 t en ordre de marche. Les roues avaient un diamètre de 1,000 m. La capacité des soutes à eau était de 4000 litres et la réserve de charbon de 1 m³.

Radiation des types 20 :

- 819 : 11-1967
- 820 : 11-1967
- 821 : 1966
- 822 : 1956

Au milieu et en bas → ↗

En 1967, quelques semaines avant la cession de la ligne à la SNCB, la même locomotive remorque à toute vapeur un train venant de Merksem. Le trafic de la ligne est encore important comme en témoigne le nombre de wagons de la rame. Le train circule le long du Vaartkaai, route établie parallèlement au Canal Albert (à droite, non visible sur la photo). Cette route à fort trafic a toujours posé beaucoup de problèmes vu que la ligne la traverse à plusieurs reprises, comme sur la photo du milieu. Il s'agissait du dernier trafic assuré en traction à vapeur à la SNCV. Cette type 20 sera réformée en 1967.

Collection Wim DE RIDDER.





La SNCB desservait cette ligne au départ du faisceau Far-West du port d'Antwerpen. Elle ne portait pas de numéro, mais était considérée comme raccordement.

Après 1970, le trafic diminua fortement, ainsi que le nombre de raccordés. La desserte fut limitée à la Pletterijstraat; sa longueur se retrouva ainsi réduite à 7 km.

En 1985, il ne subsistait plus que deux clients : le *Boerenbond* et la *N.V. Antwerpse Metalen*.

Le raccordement du *Boerenbond* recevait régulièrement des trains complets de céréales. Ce trafic cessa en 1996, lors de la libéralisation du trafic maritime intérieur. Il n'est donc pas étonnant que la SNCB désirait alors supprimer la ligne. Elle subsista toutefois grâce à l'entêtement de la *N.V. Antwerpse Metalen*.

Cette société réceptionnait des tôles métalliques et possédait un locotracteur pour les manoeuvres.

↗ **La 820 stationne à Merksem-Ijskelder. Le canal Albert est visible à droite.**
Edmond DE BACKER, avril 1959.

→ **Le 25 janvier 1992, la 8521 s'apprête à traverser le pont levant rail-route au-dessus du Grootdok à Merksem. La mixité de la circulation du rail et de la route est particulièrement dangereuse.**
Armand BEERLANDT.



La desserte de la ligne n'était pas facile. Depuis le faisceau Far-West, il fallait d'abord traverser la Groenendaallaan au trafic intense, pour atteindre ensuite le Straatsburgdok, endroit à partir duquel la ligne était établie le long du Vaartkaai. Cette route à fort trafic était traversée à plusieurs reprises, créant des situations fort dangereuses. Le Grootdok était traversé par un pont levant rail-route. Le nombre d'accidents avec le trafic routier était tel qu'il fut décidé de ne plus parcourir la ligne que de nuit. Les trains étaient précédés par une voiture à feux clignotants. Malgré cela, le nombre d'accrochages restait élevé.



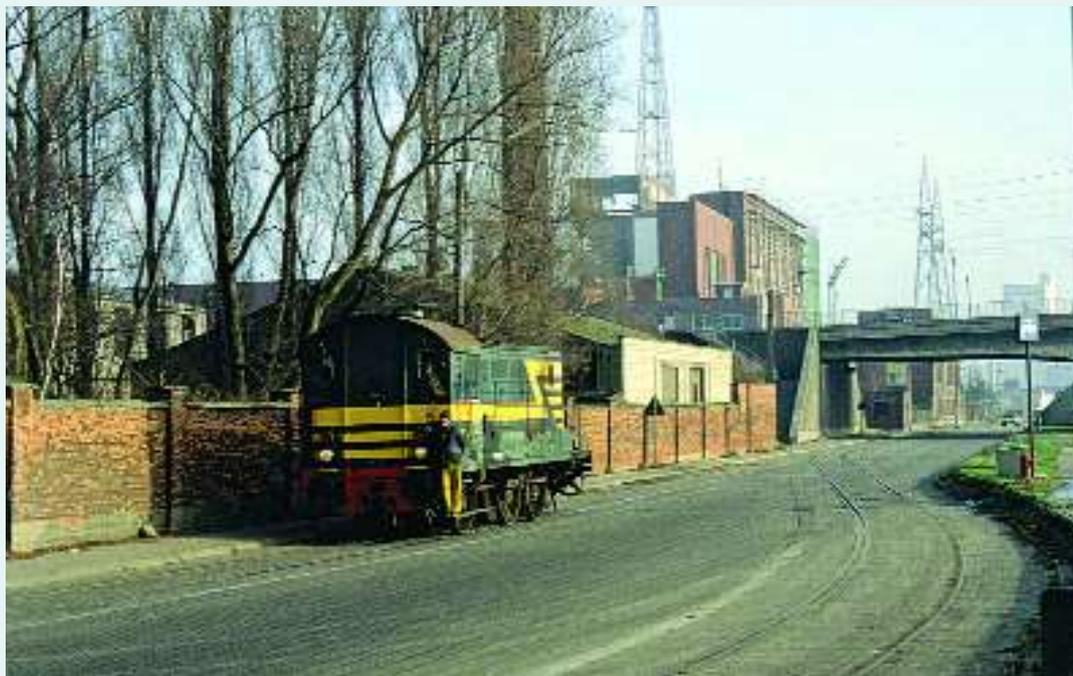
Trois vues montrant la desserte de la ligne le 25 janvier 1992, à l'aide de la 8521.

Photo du haut : la locomotive pousse un wagon le long du Vaartkaai. A l'arrière-plan, le pont de la Ing. Menneslaan.

Photo du milieu : retour à vide vers le port d'Antwerpen; la machine longe le Vaartkaai et vient de passer sous le pont de la N130.

Photo du bas : le train se trouve le long du raccordement de la N.V. Antwerpse Metalen, le dernier client de la ligne.

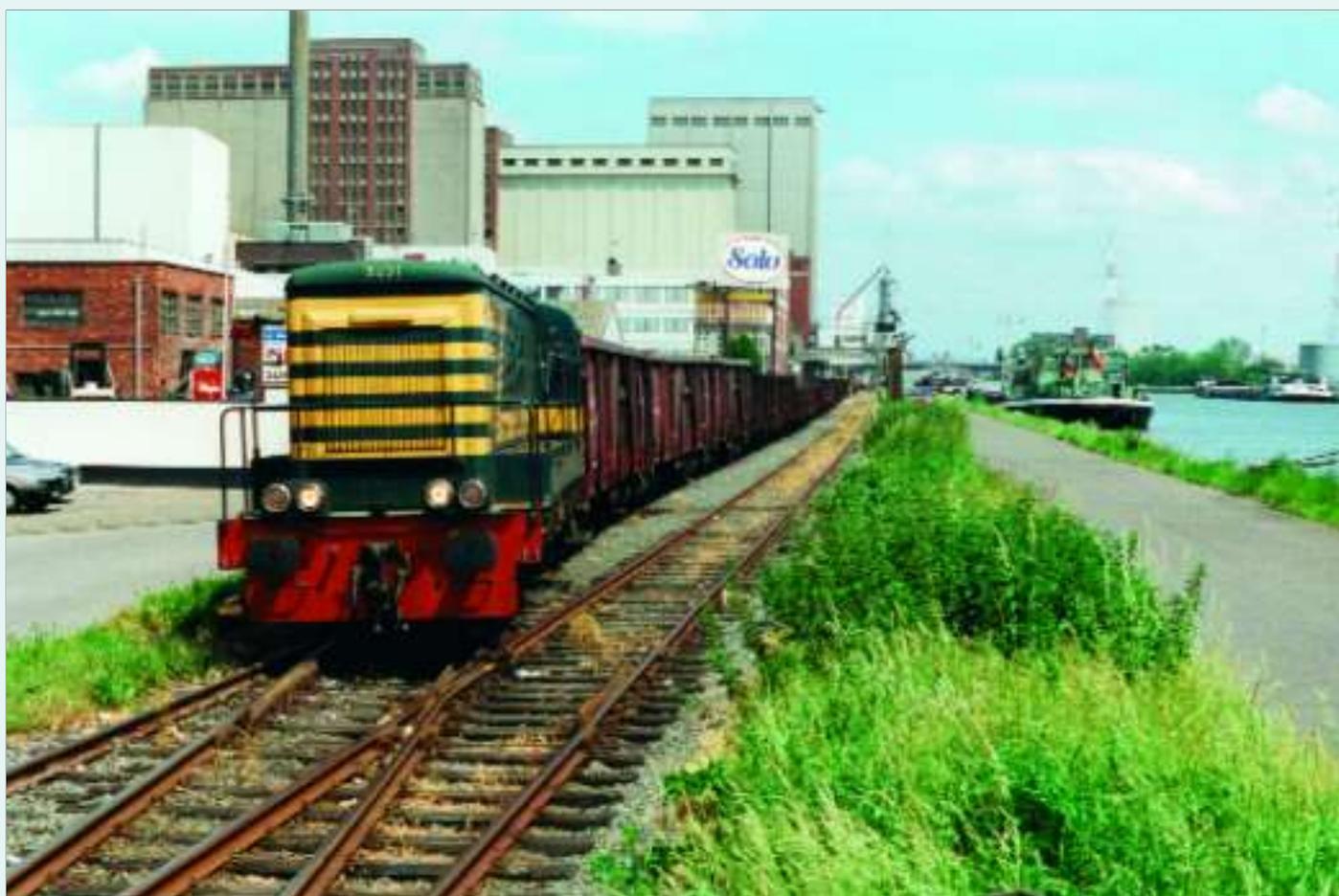
Photos : Armand BEERLANDT.





Le 24 juin 2000, le locotracteur Deutz manoeuvre sur le raccordement de la société N.V. Antwerpse Metalen. Kristof AVONDS.

Le 12 juin 1986, la 8451 remorque un long train à hauteur du Vaarkaai à Merksem. Luk GIBENS.



La N.V. Antwerpse Metalen possédait trois locotracteurs à deux essieux pour manoeuvrer les wagons, dont un seul engin est encore en activité. Il s'agit d'une locomotive construite par Deutz en 1960 sous le numéro 57.156 pour le "Stadtwerke Saarbrücken". Elle est du type Deutz A12L714R. Son poids s'élève à 28 t et elle peut circuler à 30 km/h. En 1977, elle fut vendue à la société néerlandaise Strukton N.V., où elle porta le numéro 322310 et était baptisée "Mia". D'après nos informations, elle aurait été revendue en 1990 à la N.V. Antwerpse Metalen.
Luk GIBENS, 1996.



Un autre problème était celui des voitures qui se garaient sur l'emprise de la ligne, phénomène qui s'aggrava encore lors de l'ouverture d'une discothèque au Straatsburgdok. Il n'était pas rare qu'un train doive attendre près de deux heures pour que la police évacue les voitures dans le chemin !

Le motif de la suppression de la ligne de Schoten est lié aux travaux de modernisation du Canal Albert entre Antwerpen et Wijnegem. Le canal sera en effet adapté pour le passage de navires de plus de 10.000 t (actuellement 4500 t), ce qui nécessite la modernisation de trois écluses, mais surtout le remplacement de 7 ponts par des nouveaux ouvrages plus hauts (9,1 m au lieu de 4,6 m) et plus larges. En outre, à l'emplacement de ces ponts, le canal pourra être élargi à 63 m de façon à éliminer les rétrécissements existant aujourd'hui à chaque ouvrage.



La ligne de Schoten se trouve malheureusement dans le gabarit des travaux. La solution la plus simple a été choisie : sa suppression...

Le dernier client a été invité de décharger ses tôles au quai 228 (Leopolddok) et de les transférer par la route jusqu'à l'usine. A la suite de l'entêtement de la N.V. Antwerpse Metalen, il fut toutefois décidé que la ligne resterait desservie jusqu'au jour où débiteront les travaux, ce qui ne devrait plus tarder, d'autant plus que le premier pont qui sera remplacé est celui de la Noorderlaan, c'est à dire le premier ouvrage rencontré par la ligne.

↑ Les deux autres locotracteurs sont hors service depuis longtemps; ils ont été construits par Moës à Waremme. Le premier était du type LNDC4, d'une puissance de 68 CV et d'une masse de 16 t. Luk GIBENS, 1996.

→ La seconde machine était du type LNDC5 de 85 CV et 18 t.
Luk GIBENS, 1996.





← **PHOTO 89-36** - ↙ **PHOTO 89-37**
*A deux reprises, le PFT a parcouru une courte section de la ligne de Merksem. Le 25 juin 2005, la 5166 fraîchement restaurée, a circulé jusqu'au Noorderbrug - sur la Noorderlaan - enjambant le Vaartkaai et la ligne industrielle, ouvrage à partir duquel ces deux photos ont été réalisées. A l'arrière-plan, l'embouchure du Straatsburgdok.
 Photos PFT.*



PHOTO 89-38 ↓
*Le 20 septembre 1997, lors d'une visite du port d'Antwerpen à l'aide du 4333 PFT et du 4006 du Patrimoine historique de la SNCB, nous avons parcouru la ligne jusqu'à hauteur du pont des lignes 12 et 27A. L'ombre d'un poteau support de caténaire est visible sur la route devant le train. La poursuite ne put se faire pour des raisons de sécurité routière. A l'arrière-plan, on voit le Noorderbrug, qui sera le premier des 7 ouvrages à être reconstruit. On remarquera le rétrécissement du canal sous le pont.
 Photo PFT.*





↑ ↗ **Le 9 septembre 1999, c'est la 8261 qui assurait la desserte du raccordement Antwerpse Metalen N.V.**
Photos William BOECKX.

La suppression de la ligne est d'autant plus regrettable que le trafic généré par la N.V. Antwerpse Metalen n'a jamais été aussi important que ces derniers mois, dépassant en un mois celui de toute l'année 2008 !

Le planning des travaux prévoit le remplacement entre 2008 et 2013 du Noorderbrug, des ponts des lignes 12 et 27A, de Ijzerlaanbrug et du Theunisbrug. Entre 2013 et 2015, ce se sera au tour des Hoogmolenbrug, Deurnebrug et le placement d'un nouveau pont pour les piétons à la Kruijingestraat.

La desserte du raccordement cessait le 23 décembre 2008, officiellement jusqu'au 19 janvier 2009, afin de permettre à l'entrepreneur de démarrer les travaux préparatoires pour la construction du nouveau pont de la Noorderlaan. En attendant, la voie a été partiellement couverte par du sable à l'hauteur du chantier. On verra si un train circulera encore sur la ligne.

Wim DE RIDDER.

Pratiquement toutes les séries de locomotives de manoeuvres d'Antwerpen-Dam ont circulé sur la ligne de Merksem : séries 70, 72, 73, 74, 82, 84, 85.

↗ → **Le 23 août 2008, la 8257 assure la desserte du raccordement Antwerpse Metalen N.V. Le service se déroule de nuit afin d'éviter au maximum les perturbations avec le trafic routier. A la suite de l'entêtement de l'entreprise, il a été décidé de maintenir la ligne en service jusqu'au moment où les travaux débiteront réellement.**

La première photo a été réalisée le long de la Vaartlaan, à Merksem. Sur la photo du bas, le train franchit le pont levant du Grootdok. Photos Wim DE RIDDER.



France

Trains lourds : trafic allégé

C'est un convoi omniprésent sur les rails de France : dès lors que les rampes ne dépassent pas 10 ‰, ce qui est le cas sur l'essentiel du réseau principal, et qu'il soit destiné au transport de minerai, de granulats ou de produits sidérurgiques, le train entier de 1800 t (1) constitue le modèle de référence. Mais dès que le profil se fait plus sévère, c'est le standard de 1600 t qui s'impose, à l'exemple de la traversée des Alpes par la Maurienne (axe Lyon - Modane - Torino) ou de celle du Jura vers la Suisse via Vallorbe. A l'opposé, les convois de 2000 t sont monnaie courante sur les lignes au profil particulièrement favorable, comme la rocade Thionville - Strasbourg - Basel, l'axe Saône - Rhône (Dijon - Lyon - Méditerranée), ou encore les radiales du nord. Au total, trois cas de figure et une plage allant de 1600 à 2000 t qui englobe la quasi totalité des trains entiers circulant en France. Restent les valeurs supérieures à 2000 t pour lesquelles le qualificatif de train lourd s'impose. Une catégorie à part qui s'adresse à des trafics bien ciblés, et pour laquelle il est parfois nécessaire de recourir à des moyens de traction hors norme mettant en jeu jusqu'à quatre engins.

Haut lieu des trains lourds : l'artère Nord-Est qui relie le complexe portuaire de Dunkerque à la Lorraine via Aulnoye et Charleville. Une ligne dont le sort est étroitement lié à l'activité industrielle de la Lorraine et électrifiée à ce titre en 25 kV dès 1955. Choix judicieux malgré la crise qui sévit depuis un quart de siècle dans la

sidérurgie : la fermeture des mines de fer et de houille locales et le recours aux minerais d'importation qui en a découlé se sont traduits par une envolée des trains de 2400 t tirés par UM 16500. À tel point que leur nombre a été multiplié par cinq en une décennie pour atteindre la quinzaine en 2001. Mais plus dure sera la chute : la concurrence grandissante de l'Athus-Meuse (houille pour Creutzwald) et surtout le remplacement des BB-16500 par des Prima BB-27000 ont eu des effets certes variables mais globalement dévastateurs : si d'un côté quatre trains ont vu leur masse grimper à 3600 t (2), ce qui leur garantit les services d'une UM, la plupart ont intégré le groupe des 1800 t. Une situation susceptible de se détériorer à nouveau au regard des restructurations annoncées par *Arcelor-Mittal* sur le site de Gandrange, site destinataire de trois de ces quatre trains lourds.

Second pourvoyeur : le complexe pétrochimique et sidérurgique qui se développe autour de l'Étang de Berre (près de Marseille). Lequel expédiait dans les années 90 au départ de Fos, Pas-des-Lanciers et Martigues :

- trois trains d'essence de 3200 t à destination de St.Jory (Toulouse). D'abord confiés à des UM 9400, puis des UM 8100, ils échoient ensuite aux CC-6500 lors de l'amortissement des précédentes, avec au passage une première réduction de masse à 2400 t. Pour finalement, radiation des CC oblige, tomber dans l'escarcelle des BB-7200 PV (rapport de réduction pour 100 km/h), nouvelle réduction des masses à 2000 voire 1800 t à la clé;
- trois trains d'essence ou de coils de 3200 ou 3300 t à destination de Dijon-Perrigny et Digoin via Lyon. Particularité de ce dernier : l'emprunt de la ligne à

voie unique dite de l'Azergues, avec traction au départ de Lyon par trois engins, dont deux BB-67400 en tête et une CC-72000 en queue. Mêmes causes, mêmes effets : les radiations des BB-8100 puis des CC-6500 se sont traduites comme précédemment par des dégringolades successives de masse et au final le recours aux BB-7200 PV;

- deux ou trois trains de coils, gaz ou essence de 2800 t à destination de Savona (I) via Vintimiglia. Traction assurée par UM 25500... jusqu'à leur remplacement par des BB-26000 en décembre 2005, ce qui s'est traduit par une régression générale des masses vers le standard de 1800 t;
- un train de bauxite de 3600 t pour Gardanne (au nord de Marseille) avec mise en œuvre de quatre BB-67000 dont deux en pousse.

En dehors de l'artère Nord-Est et la zone de Berre, des trains lourds sont mis en marche pour répondre à des besoins plus ponctuels. Parmi les plus représentatifs :

- quatre trains de calcaire de 2800 t Pagny-sur-Meuse - Varangéville (pour *Solvay*, près de Nancy) dont la traction fut momentanément assurée en mode Diesel à l'aide de CC-72000;
- deux trains de calcaire de 3600 t mis en marche au départ des carrières de Cafiers (près de Calais) pour *Arcelor-Dunkerque*, trains récemment repris aux UM 66000 par les G1206 de ECR/EWS;
- deux trains de coils de 3600 t reliant Dunkerque à Creil (au nord de Paris), trains longtemps assurés - non sans difficultés- par des UM 16500 et désormais confiés à des UM 27000.

En marge de ces trafics réguliers, la construction des LGV donne lieu à la mise en marche de nombreux convois dont certains sortent de la norme, comme ce fut le

Un train de 3600 t dans toute sa splendeur : UM 27000 en tête comme il se doit, le 72186/7 Dunkerque - Gandrange se déploie dans une courbe au large d'Aubenton, sur l'artère Nord-Est, le 1er juillet 2008. Gilbert LAURENT.





Train lourd à l'International : brève présence sur la ligne 96 pour cette rame du 47829 de 2300 t reliant Dunkerque à Kinkempois. Masnuy-St.Pierre, 25 juillet 2006. Gilbert LAURENT.

cas pour la LN5 (Valence - Marseille) : de l'été 1999 à l'automne 2000, une demi-douzaine de convois de 3200 t ont convergé vers les bases travaux de Portes (près de Valence) et Cavaillon (entre Avignon et Marseille). Amorcé à Thouars dans l'ouest du pays, le plus remarquable d'entre eux effectuait un trajet de près de 1100 km, moyens de traction en rapport, à savoir : UM 25500 jusqu'à St.Pierre-des-Corps (Tours) avec pousse sur une partie du trajet, UM 7200 PV jusqu'à St.Jory, et UM 8100 au-delà.

Par ailleurs, quelques trains lourds dont la masse avoisine 2300 t font partie des échanges entre la France et la Belgique, à commencer par les mouvements Dunkerque - Kinkempois dont le nombre est aujourd'hui réduit à trois. Lesquels ont d'abord circulé via Aulnoye et Erquelines puis, à partir de décembre 2004 et parallèlement à leur prise en charge par les BB-36000, par Ath et Manage, d'abord via

Mouscron au prix d'un changement de front, puis un an plus tard via Baisieux. En marge de ce trafic central mais déclinant, d'autres émergent... et d'autres encore disparaissent. Sont dans le premier cas les 44865 Monceau - Woippy via Mont-St.Martin et 48848/9 Aalst - Neslesur-Somme (Picardie), ce dernier ayant subi un véritable traitement de choc : antérieurement chargé à 1800 t et tributaire de deux échanges d'engins à Lille et Longueau, il est désormais calibré à 2160 t et tracé via Somain et St.Quentin avec traction par UM 67400 de bout en bout. Du côté des disparus, certains n'auront finalement effectué qu'un rapide tour de piste, à l'image de deux allers-retours Châtelet - Isbergues via Erquelines (6/2000-12/2002) et du transport de houille Zandvliet - Creutzwald via Quévy (6/2002-12/2004).

On l'aura compris après ce bref aperçu : les trains lourds ne sont pas au mieux de

leur forme en France. De fait, la tendance s'est inversée au terme d'une longue période de prospérité : alors que leur nombre avait cru dans la proportion d'un tiers du début à la fin des années 90 pour atteindre la soixantaine (3), la moitié d'entre eux sont passés à la trappe en quelques années seulement. Une dégringolade qui n'est certes pas étrangère aux difficultés que traversent certains secteurs industriels, mais qui s'explique surtout par le renouvellement en profondeur du parc des locomotives destinées au fret. Avec d'un côté une déferlante d'engins puissants (26000, 27000, 36000, 37000), de l'autre la disparition massive de séries anciennes (8100, 8500, 16500, 25500), séries certes moins performantes à l'unité mais dont l'aptitude à l'UM et le rapport de réduction approprié en faisaient des engins parfaitement adaptés à la traction des trains lourds. Ainsi va le " progrès "...

Gilbert LAURENT.

(1) Train constitué d'une rame homogène spécialisée à certains trafics lourds, et comportant 22 wagons chargés à 20 t/essieu ou 20 wagons chargés à 22,5 t/essieu.

(2) Limite actuelle qui nécessite des atelages de type renforcé (135 t), tandis que les compositions sont limitées à 50 wagons et 750 m. Des trains de 4000 t ont néanmoins circulé dans le nord du pays dans les années 80.

(3) Record de 67 trains établi à l'été 2002. Mais c'est pendant l'été 1999 que les "plus de 3000 t" étaient les plus nombreux avec 19 exemplaires dont les parcours cumulés représentaient 6300 km.

La ligne Saint-Gervais - Vallorcine est centenaire

Les 5 et 6 juillet 2008, la SNCF et la région Rhône-Alpes ont fêté le 100e anniversaire de la ligne à voie métrique reliant Saint-Gervais à Vallorcine et la frontière suisse. Longue de 36 km, elle fut mise en service par la compagnie du PLM en trois étapes : Saint-Gervais - Chamonix le 25 juillet 1901, Chamonix - Argentière le 25 juillet 1906 et Argentière - Vallorcine le 1er juillet 1908. A Vallorcine, la ligne est reliée au réseau suisse du Martigny - Châtelard. Dès son origine, la ligne fut exploitée en traction électrique vu son profil très accidenté comprenant des rampes allant jusqu'à

90%. La tension choisie était le 550 V continu (aujourd'hui 750 V) alimenté par 3e rail (aujourd'hui, certaines sections en Suisse sont alimentées par caténaire).

Menacée de fermeture il y a une vingtaine d'années, la ligne est aujourd'hui entièrement rénovée et desservie par du matériel moderne; elle transporte annuellement pas moins de 500.000 voyageurs.

PHOTO 89-80 L'automotrice Z851 décorée pour le centenaire de la ligne, en gare de Chamonix le 18 septembre 2008. Elle fait partie d'une série de 6 rames triples panoramiques construites par Stadler de 2006 à 2008. William BOECKX.



Irlande

Transport 21 et nouveaux trains

Le 1er novembre 2005, le ministre des transports irlandais a annoncé un plan ambitieux de modernisation des transports publics en Irlande. La mise en action de ce plan métamorphose complètement le réseau d'*"Iarnród Éireann"*, les Chemins de fer irlandais.

La première ligne irlandaise fut inaugurée en 1834, entre Dublin et Dún Laoghaire, et à son apogée, en 1920, l'Irlande disposait d'un réseau de 5600km, chiffre qui fut progressivement réduit au fil des années pour atteindre 1915 km en 2004, avec seulement 38 kilomètres de lignes électrifiées en 1500V. Complètement isolé, le réseau irlandais a été construit avec un écartement de 1600 mm. Hors d'Irlande, cet écartement inhabituel ne se rencontre que dans certains états d'Australie et au Brésil.

Alors que d'importants travaux de modernisation des lignes et des gares sont en cours, le renouvellement com-



PHOTO 89-39 Le 17 avril, passage à Newbridge (entre Dublin et Kildare), d'un parcours d'écologie avec les autorails japonais 22022 et 22017. Philippe DE GIETER.

plet du matériel Intercity, prévu par le plan "Transport 21" est presque achevé. La livraison des nouveaux trains, qui va de pair avec un accroissement des fréquences et une diminution des temps de parcours, concerne deux

types de matériel : des rames tractées réversibles de type *Mark IV* et les autorails série 22000.

Les rames de voitures *Mark IV* ont été construites par CAF en Espagne

PHOTO 89-40 La locomotive 216 (série 201, n° 201 à 244, construite par General Motors) est en tête d'un train Dublin - Cork, composé de nouvelles voitures *Mark IV* de CAF. Newbridge, 17 avril 2008. Philippe DE GIETER.





PHOTO 89-41

Le 18 avril 2008, un train de zinc en provenance des mines de Tara passe à Balbriggan, à destination du port de Dublin. En tête, la 083. Cette Co'Co' fait partie de la série 071 comptant 18 unités (071 à 088) livrées par General Motors en 1976. Elles sont équipées d'un moteur GM 12 cylindres 645E de 1854 kW. Leur masse totale s'élève à 99 t.

Philippe DE GIETER.

en 2005 et 2006. Chaque rame est formée de huit voitures, cinq voitures Standard (seconde classe), une voiture CityGold (première classe), une voiture-restaurant et une voiture-pilote équipée d'une génératrice. La traction est assurée par une locomotive Diesel de la série 201. Ces 34 locomotives

ont été livrées par *General Motors* au début des années '90 et peuvent circuler à 144 km/h. Ces rames sont engagées exclusivement sur la relation Dublin - Cork, avec une cadence horaire.

Les autorails série 22000 reprennent à leur compte toutes les autres relations

Intercity. Ils ont été commandés chez *Mitsui*, au Japon, et sont fabriqués par *Tokyu Car Corporation* (bogies), également au Japon, et *Hyundai-Rotem* en Corée du Sud. Au total, 41 autorails Intercity sont en cours de livraison depuis mars 2007 : 31 rames triples et 10 rames sextuples.

PHOTO 89-42 La locomotive 086 habillée de la décoration "fret" à Kildare. La rame est formée de 5 voitures Mark 3.
Philippe DE GIETER, 17 avril 2008.



Les autorails triples seront utilisés, le plus souvent en unité multiple, pour les trains les moins fréquentés et pour tous les services de Dublin vers Sligo, Rosslare et Tralee. Les rames sextuples, qui comportent aussi une voiture CityGold et un restaurant, seront engagées de Dublin vers Limerick, Galway et Waterford. A ces 41 rames Intercity s'ajoutent 5 rames sextuples destinées aux trains de navetteurs à longue distance, de Dublin vers Portlaoise et Thurles. La commande a une valeur totale de €400 millions.

Les rames triples offrent 192 places, les rames sextuples, 378. La vitesse maximale est fixée à 160 km/h.

Les 22000 disposent d'une motorisation répartie sur l'ensemble de la rame (288 kW par voiture). Les moteurs sont des MTU 6H1800R83 et la transmission est hydraulique, du type Voith T211re4. *Iarnród Éireann* présente ces nouveaux autorails comme étant les autorails les plus "verts" d'Europe, vu qu'ils répondent déjà à la norme 3B concernant les émissions de particules, norme qui ne sera pas imposée avant 2012.

La mise en service commercial des 22000, entamée en décembre 2007, a déjà permis de spécialiser les locomotives GM de la série 071 (18 locomotives



PHOTO 89-43 La Bo'Bo' 170 garée à Mallow le 18 avril 2008. Cette locomotive, aujourd'hui démolie, faisait partie d'une série de 37 machines (141 à 177) construites par GM de 1962 à 1963. Elles sont équipées d'un moteur GM type 567CR de 8 cylindres de 709 kW. Masse totale : 67 t. A la mi-octobre 2008, il subsistait 12 machines de cette série en service. *Philippe DE GIETER.*

Co'Co' livrées par *General Motors* en 1976) aux services marchandises et elles n'apparaissent plus qu'exceptionnellement en tête de trains de voyageurs. Cette réaffectation a pour effet de permettre la radiation, d'ici la fin 2008, des dernières 'petites GM' des

séries 141 et 181 (36 et 12 locomotives Bo'Bo' respectivement, livrées en 1962 et 1966), d'autant plus que le trafic marchandises sur le réseau irlandais reste très limité.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 89-44 Arrivée à Balbriggan d'un train de ciment remorqué par la 075 en livrée "fret". *Philippe DE GIETER, 18 avril 2008.*





PHOTO 89-45 Le 20 août 2008, passage à Hettange-Grande d'un train de charbon remorqué entre Pont-à-Mousson et Bettembourg par la 185 555 de CFL Cargo. Pierre HERBIET.

TELEX.....

LUXEMBOURG

● Le mardi, 16 septembre 2008, Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, a présenté ensemble avec les représentants politiques d'Esch-sur-Alzette et de Sanem le concept de mobilité à court, moyen et long terme pour le site de Belval-Ouest. Cet événement s'inscrivait dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2008. Ont été présentés entre autres les résultats intermédiaires du groupe de travail chargé de l'analyse de la mise en place d'un tram léger sur le territoire des communes d'Esch-sur-Alzette et Sanem. Le tracé du tram léger, d'une longueur de 5 à 6 km, reliera la gare d'Esch-sur-Alzette à la mairie de Sanem en passant par les différents quartiers d'Esch-sur-Alzette ainsi que par la terrasse des hauts fourneaux et le square Mile sur le site de Belval-Ouest. Ce tracé permet une liaison directe de haute capacité entre les quartiers fortement urbanisés d'Esch-sur-Alzette et de Sanem, ainsi qu'une bonne intégration dans les réseaux existants du train et du bus.

CFL-CARGO

● Depuis le 17 septembre, CFL Cargo loue deux G1206 du *Mittelweserbahn GmbH*. Il s'agit des V2106 (Vossloh

5001726 / 2007) et V2107 (Vossloh 5001727 / 2007).

AUTRICHE

● Après 10 ans d'absence, le trafic marchandises a été rétabli le 24 novembre 2008 sur la "Pinzgaubahn", la ligne à voie étroite (0,760 m) reliant Zell am See à Krimml (voir EL 88 p. 45), exploitée par le *Salzburger Lokalbahn* (SLB).

POLOGNE

● La société ZNLE Gliwice élabore en collaboration avec EC Engineering de Krakau et Electrotechnical Institute de Varsovie une toute nouvelle génération de locomotives électriques. Désignées type E6ACT, ces Co'Co' fonctionnant sous 3 kV développeront 4980 kW et pourront circuler à 120 km/h. Elles seront équipées de 6 moteurs de traction asynchrones. Leur masse totale s'élèvera à 110 t. Les E6ACT seront avant tout utilisées pour remorquer des trains lourds de marchandises jusqu'à 3200 t.



SUEDE

● Après avoir passé le 31 janvier 2008 une première commande chez *Bombardier* pour la livraison de 6 TRAXX F140 AC2, *Greencargo* a commandé 16 unités supplémentaires. Elles seront mises en service entre avril 2009 et juillet 2010.

CHINE

● La Chine va investir pas moins de €234 millions dans l'infrastructure ferroviaire afin de faire face à la croissance fulgurante de l'économie du pays. Cette somme servira à l'établissement de 40.000 km de nouvelles lignes, la construction de 500 nouvelles gares, l'amélioration de la fluidité dans les grands noeuds ferroviaires. Parallèlement, 1,5 millions d'emplois seront créés, notamment des conducteurs, des chefs de train et du personnel de gare.

PAYS-BAS

● La société ACTS a racheté les locomotives électriques 1606 à 1610 et 1617 à 1621 à *Railion Nederland*. En outre, ACTS a pris en leasing chez MRCE l'ex. 189 096 de *Railion*. Les anciennes locomotives électriques de la série 1250 (ex. 1200 des NS) et les machines Diesel de la série 6700 (ex. 63 SNCB) seront de par ce fait réformées; il ne reste déjà plus que les 1251, 1254, 1255, 6703 et 6705 en service.

Danemark

Le NJ se sépare de ses gros nez !

Suite à un conflit entre *CFL Cargo* et son client à Skagen, la desserte du port de Skagen a été assurée par *CFL Cargo* pour la dernière fois le 31 juillet 2008, avec la MX1006 de *CFL Cargo* et la M11 du NJ. Le trafic marchandises à Skagen a repris le 12 août, mais cette fois avec comme opérateur *Railion Denmark*, qui utilise une locomotive Diesel du type MZ pour la traction du train entre Aarhus et Skagen.

Contrairement aux CFL qui plaçaient les wagons dans le port même, *Railion* se limite à la livraison des wagons en gare de Skagen. Les manœuvres dans le port sont ensuite assurées par le Köf T52 du *Nordjyske Jernbaner*, un locotracteur acheté d'occasion à la DB (ex-332 181).

Pour assurer le trafic vers Skagen, le SB (Skagensbanen), devenu en 2001 le NJ (Nordjyske Jernbaner) suite à la fusion avec le HP (Hjørring Privatbaner), disposait de 4 gros nez *Nohab* : les M9 (ex-MX1041 DSB), M10 (ex-



PHOTO 89-46 Le 14 juin 2006, la M11 (ex-MX102 OHJ-HTJ, ex-MX1009 DSB) arpente les rues de Naestved pour la desserte d'une usine à papier. Pierre HERBIET.

MX1038 DSB), M11 (ex-MX102 OHJ-HTJ, ex-MX1009 DSB) et M17 (ex-MY1146 DSB), revêtus d'une attrayante livrée blanche et bleue. Depuis la création de *CFL Cargo Danmark* en 2007, elles étaient opérées par *CFL Cargo* sur l'ensemble du réseau da-

nois; après la perte du trafic Aarhus - Skagen, le NJ a décidé de se séparer de ses locomotives et les 3 MX ont été vendues à *Contec*, une société active dans le domaine des travaux de voies, basée à Køge, la MY rejoignant le parc de *CFL Cargo Danmark*.

PHOTO 89-47 Le 13 juin 2006, dans les rues du port de Skagen, la M9 (ex. MX 1041 DSB) et la M10 manoeuvrent une rame de conteneurs. Depuis le 12 août 2008, ce trafic est repris par *Railion Denmark*, tandis que les manoeuvres à Skagen sont assurées par le locotracteur T52 du *Nordjyske Jernbaner*. Pierre HERBIET.





PHOTO 89-48 *Le 13 juin 2006, un train vient de quitter Skagen, tracté par la M10 (ex. MX 1038 DSB) et la M9. Pierre HERBIET.*

PHOTO 89-49 *Le 14 juin 2006, arrivée de la M17 (ex. MY 1146 DSB) en gare de Naestved. Pierre HERBIET.*





PHOTO 89-50 Le 19 septembre 1986, un caboteur en provenance de Luxembourg arrive à Goebelsmülhe.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

CFL : les 850 et 900 à la retraite

Au début de l'automne 2008, les CFL ont décidé d'arrêter les dernières représentantes des séries 850 et 900, après un demi-siècle de service !

Le 28 octobre 1955, le Conseil d'Administration des CFL décida la commande de 8 locomotives Diesel Bo'Bo' similaires aux BB 63500 de la SNCF et, comme ces dernières, construites par *Brissoneau & Lotz*, en France. Elles furent numérotées 851 à 858 et livrées en juin 1956 (851-852) et de juin à novembre 1957 (853-858).

Le 27 février 1956, une nouvelle commande pour 13 locomotives fut placée. Cette seconde tranche se différencie de la première par l'ajout d'un turbo-compresseur sur le moteur Diesel, portant la puissance à 680 kW (au lieu de 607 kW). Mises en service en 1958-59 (11 août 1958 pour la première), elles furent numérotées 901 à 913. Les deux séries étaient autorisées à circuler à 105 km/h.

Utilisées en début de carrière en service tant voyageurs (les express Luxembourg - Longwy - (Paris) et Luxembourg - Liège - (Maastricht) que marchand-



PHOTO BD-317 La 912 photographiée à Luxembourg le 18 février 1959, dans sa version d'origine, avec petits numéros. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO BD-318 Le 29 août 1956, deux mois après sa mise en service, la 852 s'apprête à quitter la rotonde du dépôt de Luxembourg.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT©.

ses, elles furent reléguées aux manœuvres et aux remotes de rames vides après l'arrivée des locomotives de la série 1800 vers 1964.

Les chaudières pour le chauffage à vapeur des trains de voyageurs équipant d'origine les 855 à 858 et 901 à 906 furent démontées et installées dans les 1800.

Les *Brissoneau & Lotz* étaient en général engagées à Luxembourg, Pétange, Ettelbrück, Wasserbillig, Mertert, Differdange, Bettembourg, Rodange, Dudelange et Esch/Alzette, ainsi que sur des caboteurs vers Troisvierges, Wiltz, Wasserbillig, Kleinbettingen, Steinfort et Bissen.

→ Longtemps, les 850 et 900 ont assuré les manœuvres en gare de Luxembourg. Le 15 août 1982, la 911 transfère la rame de voitures du type M2 de la SNCB; cette rame a assuré le train touristique "L'Ardennais" circulant les samedis et dimanches de Antwerpen-Centraal à Luxembourg et retour, durant la belle saison. Pierre HERBIET.

PHOTO 89-51 ↓ Le 27 avril 1999, la 855 en tête du train de dessert de Bissen passe dans les environs de Colmar-Berg et atteindra bientôt Ettelbrück. Bissen est située sur l'ancienne ligne qui reliait Ettelbrück à Kleinbettingen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





L'arrivée des locomotives G1206 de *Vossloh* prises en leasing par les CFL et la réduction des manœuvres nécessaires en gare de Luxembourg suite à l'arrivée du TGV, des nouvelles automotrices série 2200 et des rames réversibles, rendirent ces locomotives quinquagénaires surnuméraires et leur radiation s'étala de l'été 2005 à fin 2008.

Six locomotives échapperont cependant au chalumeau : la 856 rejoindra le parc de locomotives-musée du Service National des Sites et Monuments, tandis que les 853, 855, 909, 910 et 911 ont choisi une retraite active au soleil et seront remises en service par la *Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône* exploitant un réseau de 52 kilomètres dans les environs de Marseille et Avignon (F).

Philippe DE GIETER.



↖ **PHOTO 89-52**
Le 19 septembre 1986, la 911 assurait le trafic local sur la ligne du Nord. Le train est photographié à Michelau lors de son retour vers Luxembourg.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 89-53**
Durant toute leur carrière, les 850 et 900 ont conservé leur décoration d'origine. Seuls leurs numéros et les logos CFL ont évolué avec le temps. Le 15 février 2007, la 857 était en service à Pétange pour assurer les manoeuvres à l'atelier des wagons.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 89-54**
En 2006, le parc des 850 et 900 comprenait encore 11 machines (851, 853, 856, 857, 858, 904, 905, 906, 907, 909 et 912). Un an plus tard, l'effectif fut réduit à 9 unités, dont seules les 856, 904 et 907 étaient encore aptes au service, avec un roulement réduit à deux journées uniquement pour CFL Cargo; elles concernaient les manoeuvres à Esch-sur-Alzette et à Pétange. Avec l'application de l'horaire d'été du 15 juin 2008, les 850 et 900 perdirent leur roulement et n'assuraient plus que des remplacements. Le 20 août 2008, la 907 était ainsi utilisée au triage de Bettembourg.
 Pierre HERBIET.

Suisse

RVT-Historique

Deux automotrices, construite par SWS et BBC à la fin de la guerre, ont circulé dans le Val de Travers jusqu'en 2004. En 2005, des amateurs décidés fondèrent une association - *RVT-Historique* - pour sauver l'un des deux véhicules. Compte tenu de son état, c'est la ABDe 2/4 102 "L'Étincelante" (photo ci-dessous) qui échappa au chalumeau. Animée par de vrais cheminots enthousiastes, *RVT-Historique* est un succès immédiat. Les voyageurs se pressent pour profiter des nombreuses courses spéciales organisées à bord de l'automotrice qui circule entre Fleurier et Neuchâtel, voire autour des lacs de Neuchâtel, Morat et Bière.

Un locotracteur bimode Tem 2/2 est alors racheté aux CFF; il sert à sortir l'automotrice de son dépôt de Fleurier et parcourir la courte section non électrifiée qui mène à St Sulpice, base d'une autre association plus connue, le VVT, qui oeuvre pour la vapeur depuis bien longtemps.

En 2006, *RVT-Historique* acquiert à l'Orbe-



Chavornay une superbe voiture en acier léger, aménagée pour partie en salon et pour partie en restaurant. Elle est en parfait état et sera vite repeinte dans la même livrée rouge que l'automotrice. Toutefois, les CFF n'autorisent pas sur leur réseau le couplage de cette voiture avec l'automotrice. Les deux véhicules accouplés se contentent de circuler dans le vallon entre Buttes et Noiraigue, tandis que l'automotrice parcourt seule la section Noiraigue - Neuchâtel. La voiture-salon est sonorisée, comme l'automotrice. Les voyageurs qui y prennent place peuvent déguster les produits du terroir et la célèbre absinthe. Elle peut aussi être attelée à la locomotive Be 4/4 monocabine des TRN (photo ci-dessus) pour des parcours plus ambitieux. Cette dynamique association participe ainsi activement au tourisme dans le Jura suisse grâce à deux magnifiques véhicules ferroviaires parfaitement restaurés.

Toutes les informations peuvent être trouvées sur www.rvt-historique.ch

TELEX.....

ALLEMAGNE

● Depuis le 1er janvier 2009, le nouveau nom de *DB Schenker* (ex. *Railion*) est *DB-Schenker Rail*.

● *DB-Schenker Rail* espère atteindre d'ici 3 ans une part de marché de 20 à 25% dans le secteur fret en France, via sa filiale *Euro Cargo Rail*. Actuellement, ECR atteint déjà 10% du trafic français.

● Le 24 novembre 2008, la DB a com-

mandé chez *Siemens* 15 rames ICE3 quadritension aptes à circuler en Allemagne, Belgique, France et Pays-Bas pour un montant de €500 millions. Cette commande doit cependant encore être confirmée par le Conseil de Surveillance de la DB.

USA

● Lors d'un référendum organisé le 4 novembre, la Californie a dit "oui" au projet de construction d'un réseau à grande vitesse (1200 km). La première phase concernera la construction d'une ligne entre San Francisco et Los Angeles pour un montant d'environ 3 milliards de dollars, financés à parts

égales par l'Etat, le gouvernement fédéral et le secteur privé. Dans une seconde phase, la ligne sera prolongée vers Sacramento au nord, et San Diego au sud.

CCG

● Les six pays du Conseil de Coopération du Golfe (CCG) projettent de construire en commun une ligne de 1940 km qui relierait l'Arabie Saoudite, Bahreïn, le Koweït, le Sultanat d'Oman, le Qatar et les Emirats Arabes Unis. La ligne servira non seulement pour le transport des marchandises, mais également pour des liaisons voyageurs à 200 km/h.

il y a 60 ans ...



PHOTO BD-315 En 1939, la SNCB mit en service sa seconde série d'automotrices électriques (rames 13 à 20, numéros des voitures CD 7733 à 7742 et AB 7525 à 7532). Il s'agissait des huit automotrices doubles destinées aux omnibus Bruxelles - Antwerpen. En avril 1948, la série fut renumérotée 228.001 à 008 puis, en janvier 1971, 001 à 008. Ces rames, dont les banquettes étaient en bois, restèrent en service jusqu'en 1976 sur l'axe Charleroi - Bruxelles - Antwerpen - Essen. Voici une photo d'un train de plusieurs automotrices arrivant à Marchienne-au-Pont, mené par la 228.008. Cette automotrice fut prématurément réformée le 28 mars 1972, victime d'un incendie à Essen le 26 décembre 1971. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 89-55 Le 12 mars 1982, la 6005 sortit de l'Atelier Central de Salzinnes entièrement transformée, équipée d'un nouveau moteur Diesel ABC, pourvue d'un système de chauffage électrique des trains et habillée d'une splendide robe bleue. En 1988, la société ABC, à qui appartenait le moteur Diesel, décida de le récupérer. Le 18 janvier 1989, la 6005 fut pour la dernière fois utilisée pour remorquer le caboteur 79081 entre Ieper et Merelbeke. Elle fut radiée il y a 20 ans par le PV du 7 février 1989, mise hors écritures le 1er avril 1989 et démolie en 1992. Le 31 juillet 1987, elle assurait un train d'enfants partant en vacances "vivantes" vers Heer-Agimont. Le train est photographié à Bruxelles-Quartier Léopold, un site aujourd'hui complètement métamorphosé et rebaptisé Bruxelles-Luxembourg. P. HERBIET.

il y a 20 ans ...



il y a 25 ans ...



PHOTO 89-56 ↑ - PHOTO 89-57 ↓ Dans l'optique de la circulation des automotrices de la série 300 "Break" sur la section frontalière Visé - Maastricht, les NS effectuèrent des essais à l'aide de la 347 au début du mois de février 1985. Les tests furent réalisés durant une semaine, de nuit, sur la ligne Leiden - Schipol, après la mise hors service des voies parcourues. Le but était de déceler les éventuelles influences des Break sur les circuits de signalisation. La 347 fut transférée le 1er février d'Oostende à Essen et Roosendaal. Après montage d'appareils de mesures à l'atelier de Roosendaal, l'automotrice fut remorquée par la 1627 des NS jusqu'à Leiden. Lors de ce parcours, le pantographe de la 347 s'est levé inopinément (le personnel d'accompagnement aurait levé le panto en cours de route...) et, au passage du premier pont levant rencontré, arracha la caténaire ! Aux Pays-Bas, les pantographes des engins restent toujours levés lors des passages des ponts levants; les pantographes de tous les engins sont pour cela équipés d'une butée empêchant de se lever plus haut qu'une certaine hauteur. Un nouveau pantographe fut rapidement dépêché sur place par camion... Après les essais, la 347 regagna Roosendaal le 11 février. Ici aussi, ce parcours fut rocambolesque. En effet, l'accouplement de la 347 avec la 1637 des NS à l'aide de l'attelage de secours se révéla très difficile. Après de nombreux essais infructueux, il fut décidé de tenter de l'accoupler avec la locomotive Diesel 2295 des NS, ce qui réussit. Avec beaucoup de retard, le convoi, composé de la 1637 remorquant la 2295 accouplée à la 347, put enfin prendre le départ vers Roosendaal. La photo ci-dessus montre le départ de la 347 de Roosendaal vers Leiden, le 4 février 1989. La photo du bas a été prise à son arrivée à Leiden, sans son pantographe abandonné quelque part le long de la ligne.... Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Hier



La première gare de Blankenberge était disposée parallèlement aux voies, le long de la route de Brugge (Kerksstraat). A la suite des grands projets d'aménagement routiers, avec notamment la construction de la Koning Albert I laan, il fut décidé en 1928 de construire une nouvelle gare. Le bâtiment d'origine se trouvait en effet partiellement sur le tracé projeté de la nouvelle avenue. De ce fait, toutes les voies furent raccourcies d'une certaine de mètres et le nouveau bâtiment construit cette fois devant les voies, le long de la nouvelle Albertlaan. Sur la photo ci-contre, on voit l'aile droite de la nouvelle gare, qui abritait à l'origine la Poste et les télégraphes, et aujourd'hui un magasin Multimédias. On comparera également les deux documents par l'aile gauche de l'église St. Antoine visible à l'extrême droite, ainsi qu'une maison située au fond de l'image à droite de la gare, dont la façade est aujourd'hui peinte en bleu. Collection PFT.

Aujourd'hui



Hier



Voici une autre vue de la gare d'origine, prise en sens opposé vers le centre de la ville. Aujourd'hui, il est bien difficile de reconnaître le site, les installations de la gare ayant reculé d'une centaine de mètres; la route venant de Brugge a été portée à quatre bandes. En fait, un seul bâtiment est encore reconnaissable : il s'agit de la maison blanche visible au-dessus du tram. En venant d'Oostende (à gauche), le tram se dirige aujourd'hui en droite ligne, en passant entre les deux ailes de l'ancienne gare.

Collection PFT.

BLANKE

Blankenberge est devenue la station balnéaire la plus importante de la côte belge. En saison, les trains touristiques se succèdent à quelques minutes d'intervalle, en provenance de toute la Belgique et même de Luxembourg (le célèbre "Luxembourg - Blankenberge Express").

Aujourd'hui





Hier

Le 22 août 1868, Blankenberge fut reliée à Heist-sur-Mer. Ce tronçon fut déjà supprimée en 1906 et démontée en 1907, lors de l'ouverture de la ligne (Brugge) - Y Brugge Blauwe Toren - Zeebrugge (- Heist) (ligne 51A). Elle fut remplacée par une nouvelle courbe de raccordement vers Zeebrugge; la gare de Blankenberge étant en cul-de-sac depuis ce moment. Cette courbe disparaissait peu après la deuxième guerre mondiale.

La ligne 51 fut exploitée en traction électrique dès le 17 juillet 1954, simultanément avec la ligne 50A entre Gent-Sint-Pieters et Oostende.

La nouvelle gare de Blankenberge fut dessinée par Henry Van de Velde (le père du logo "B"). Elle a été inaugurée le 3 avril 1937 mais ne fut accessible aux voyageurs que le 20 juillet. La photo ci-dessus montre l'intérieur de la gare. A droite, la locomotive 2141 du type 12 de l'Etat Belge manoeuvre sous l'oeil intéressé de quelques voyageurs. Cette 1-2-1, construite par Anglo-Franco-Belge en 1864 (n° 962), fut réformée entre 1921 et 1925. Entre les deux guerres, la longueur des voies a été raccourcie de plusieurs dizaines de mètres, tandis que la nouvelle gare fut construite face aux voies. Collection PFT.

ANKENBERGE

51



Aujourd'hui

Hier



Ces documents montrent la place devant la gare, aujourd'hui baptisée "Koning Leopold III plein". L'aile gauche de l'ancienne gare est visible à gauche, devant le clocher de l'église. La gare vicinale était alors située au milieu de la place. Aujourd'hui, elle se situe une cinquantaine de mètres plus à gauche, derrière le dos de l'objectif ayant immortalisé le site aujourd'hui.

Seules sont encore reconnaissables sur ces deux documents la maison dont la façade est aujourd'hui peinte en rose, ainsi que le clocher de l'église. Tous les autres bâtiments ont été reconstruits ou entièrement rénovés. La motrice à bagage 9474 (Dyle et Bacalan, 1911) stationne à gauche, tandis qu'une motrice de la série 9212-9215, 9228-9251 (Ragheno 1906, 1908-1909) attend à droite, accouplée à une remorque de la série A 11564 à 11593. Tout ce matériel fut construit pour l'électrification de la ligne Oostende - Blankenberge. Collection PFT.

Aujourd'hui



Nées en Belgique

PORTUGAL

020 T n° 005

A la fin du 19e siècle, Cockerill livra à la *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses* (Chemins de fer royaux portugais) 5 locomotives à chaudière verticale à deux essieux, à écartement large de 1,676 m. Elles furent numérotées 001 à 005 :

001 : Cockerill ?

002 : Cockerill ?

003 : Cockerill 1601/1890

004 : Cockerill 1602/1890

005 : Cockerill 2342/1901

Il semblerait qu'elles aient survécu jusqu'après 1972.

Les 003, 004 sont préservées à Entrocamento, et la 005 au musée d'Evora.



La locomotive 005 "Maria Alice" au musée d'Evora, le 26 septembre 2006.
Tomas MEYER-EPPLER.



PORTUGAL

locotracteurs Diesel

La société chimique portugaise *Quimigal S.A.* a acquis chez *Cockerill Mechanical Industries* en 1984 et 1985 une série de trois locotracteurs à deux essieux. Ils portent les numéros de construction 4335/1984, 4347/1985 et 4348/1985.

Ils sont équipés d'un moteur Diesel d'une puissance de 525 CV. Leur masse totale s'élève à 40 tonnes et leur vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

Ils sont équipés d'un dispositif de télécommande à distance.

Deux machines sont utilisées dans le complexe de Barreiro (les 4335 et 4348), tandis que la 4347 est en service sur le site de Gitarresa.

Photos CMI.



Voiture 85.318 (ex. 27.264)

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, quelques voitures inscrites à la DR, dont on n'avait pas reconnu immédiatement l'origine autre que DR, restèrent encore un certain temps sur le réseau de la SNCB. Certaines achevèrent même leur vie en Belgique. Ce fut le cas pour une voiture à deux essieux de 3e classe dont on ne s'était pas rendu compte qu'il s'agissait en fait d'un véhicule originaire des CSD (Chemins de fer Tchécoslovaques). Cette voiture avait été immatriculée par la DR sous le numéro 211113 (série 210000 à 211275) après l'invasion de la Tchécoslovaquie par le Reich en mars 1939.

Ce type de voitures a été construit par différents constructeurs autrichiens (Simmering, Graz, Nesseldorf, Ringhoffer et Stauding) de 1909 à 1917, pour le compte de la k.k.St.B. (Kaiserlich-königliche Staatsbahnen - Chemins de fer autrichiens) et fut livré également aux CSD en 1921.

Elles avaient le frein à vide, l'éclairage au gaz et étaient chauffées à la vapeur (ou électrique à partir de 1941 pour une petite série de 21 voitures autrichiennes).

La voiture 211113 Oppeln fut trouvée à Schaerbeek et reçut le n° CIRI 64 (1). La voiture fut prise en écritures par la SNCB le 31 décembre 1945 et mise en service commercial un peu plus tard, avec le numéro 27.364. Etant restée en Belgique après la période des échanges, elle devint donc propriété de la SNCB et fut renumérotée 85.318; elle devint une voiture de 2e classe lors de la suppression de la 1e classe le 3 juin 1956 (la 2e classe devenant la 1e, et la 3e classe devenant la 2e). Elle acheva sa carrière commerciale le 10 avril 1959 par le PV 139, et fut proposée à la vente pour être démolie.

(1) la CIRI était une organisation qui recherchait les véhicules étrangers sur les réseaux de chemins de fer de l'Europe occidentale afin de les répertorier et procéder aux échanges de matériels éparpillés à travers l'Europe après la fin des hostilités. Les échanges étaient prévus à partir de mai 1950 et se termineraient à la fin de cette année. Le matériel qui n'avait pas été échangé à la fin de cette période devenait propriété du réseau sur lequel il se trouvait.



La voiture Ci 31341 des BBÖ (Chemins de fer autrichiens), de même type, construite en 1909 par Stauding, photographiée en 1938 après la mainmise sur le véhicule par la DR. Elle recevra peu après le numéro DR 205447. En 1951, cette voiture sera reconstruite par la Grazer Waggonfabrik; une nouvelle caisse fut montée sur des cadres préfabriqués en forme de portique (d'où le nom de Spantenwagen - "voitures à entretoises" - qui fut donné à ces véhicules modernisés). La nouvelle caisse fut fixée sur le châssis original, dont on avait enlevé la bonbonne pour le gaz d'éclairage et ajouté une dynamo et un bac à batteries. Elle reçut le numéro ÖBB 38883 et restera en service jusqu'en 1973. Collection Charles OCSINBERG.

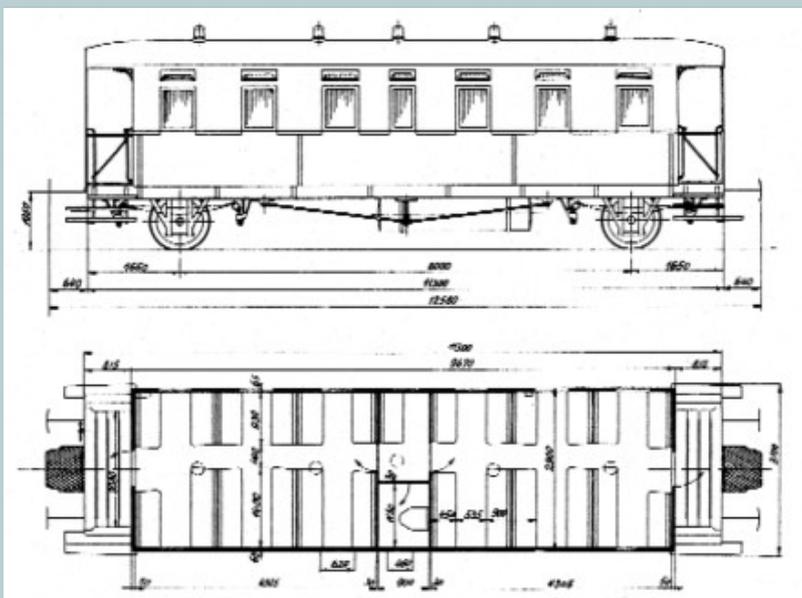


PHOTO BD-316 La voiture 85.318 photographiée à Schaerbeek groupe R le 29 juillet 1958. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



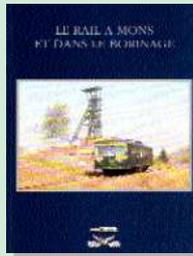
Livres PFT-éditions



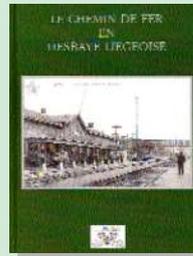
IC-IR 1984-2004
 Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou ouvertes durant cette période.
 A4 - 216 pages
 400 photos
 € 35,00 - kp 2



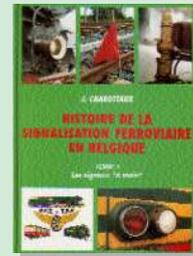
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.
 A4 - 280 pages
 540 photos



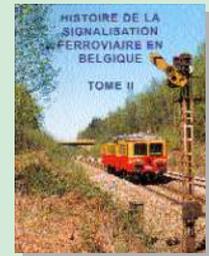
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
 Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
 A4 - 160 pages
 258 photos
 € 23,50 - 750 g



LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
 Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
 A4 - 168 pages
 276 photos
 € 14,40 - 750 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome I
 Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.
 A4 - 191 pages
 278 photos et plans
 € 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome II
 Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.
 A4 - 252 pages
 220 photos
 € 35,00 - kp 2



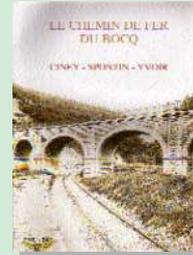
NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
 132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée
 € 27,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 2 Autorails - motorwagens 1980-2005 - tome 1
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.
 112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée
 € 25,00 - 700 g



NOS CHEMINS DE FER 3 Autorails - motorwagens 1980-2005 - tome 2
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques..
 112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée
 € 25,00 - 700 g



LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 La ligne 128 de hier à aujourd'hui.
 A4 - 82 pages
 107 photos
 € 16,95 - 550 g



INDICATEUR DE 1940
 Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.
 A4 - 48 pages
 € 6,50 - 250 g



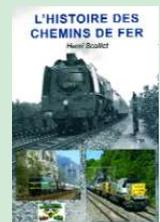
UN SIECLE DE VAPEUR II
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
 21 x 27 cm - 134 photos N-B
 € 27,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR III
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
 21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs
 € 32,00 - 750 g



LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
 A4 - 288 pages - 500 photos, dessins et plans. couverture cartonnée
 € 59,00 - kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 racontée par H. Scaillet
 A5 - 208 pages
 200 illustrations
 € 20 - 600 g

En Lignes

EN LIGNES

- abonnement 2009 (débuté au 01-01-2009)
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) sur demande



- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 88 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 kp 2

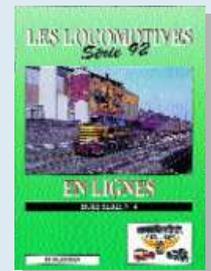
EN LIGNES - hors série



hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pages
 100 photos
 € 9,75 - 255 g

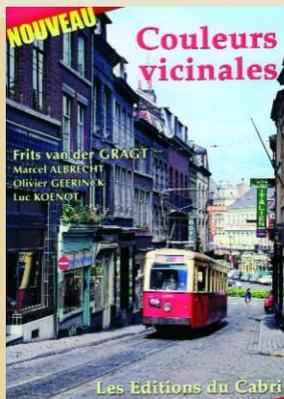


hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pages
 80 photos
 € 12,25 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pages
 100 photos
 € 14,75 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Editions) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique tome I (Phil Dambly) € 66 kp 5
- Vapeur en Belgique tome II (Phil Dambly) € 55 kp 5
- Le chemin de fer Bruxelles-Tervueren (Blanchart) € 57 kp 5
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 38 400 g
- volume II € 38 550 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 30 kp 2
- En type S sur les rails du Hainaut (Cabri) € 39 kp 2
- Le rail au Congo Belge (3 tomes) par tome € 59 kp 5
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Couleurs vicinales € 49 kp2



NOUVEAUTÉ

COULEURS VICINALES

Un livre entièrement en couleurs rassemblant des photographies inédites de l'amateur hollandais Frits van der Gragt. L'ouvrage comprend 176 pages, 10 photos sépias et 280 photos couleurs, complétées par une carte de Belgique, huit cartes des réseaux décrits et une aquarelle.

Prix €49 - communication "Couleurs Vicinales". Frais d'envoi : kp2

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 89-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 89-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-03-2009; date de livraison: +/- 15-05-2009. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.51.07.76 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ martinserge59@skynet.be (Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

- Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponible sur notre site Internet : www.pftsp.be

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 6 : Locos Diesel SNCF en Belgique € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g
- N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique € 10,00 75 g
- N° 80 : La P8 et la 1603 CFL sur la L128 € 10,00 75 g
- N° 81 : Les automotrices Benelux € 10,00 75 g
- N° 82 : Les 1181 à 1192 avec des Benelux € 10,00 75 g
- N° 83 : La ligne Liège - Gouvy Diesel € 10,00 75 g
- N° 84 : Voitures I10 en orange € 10,00 75 g
- N° 85 : Embarquement des 51 SecoRail (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 86 : Dix photos de 22 vertes € 10,00 75 g
- N° 87 : Les dernières 60 radiées en 1988 (EL 87 p. 8) € 10,00 75 g
- N° 88 : Les 20 sur l'axe Antwerpen-Montzen € 10,00 75 g

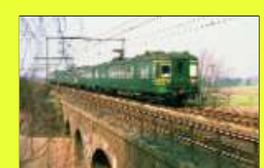


PHOTO-THEME 89
Dix photos d'automotrices de la série 600 en décoration verte.
Prix € 10 + frais de port (100 g.)
Communication PHOTO-THEME 89

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolor € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy : € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 cartes des gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :
par calendrier : € 5,00 envoi € 5,80

LOCO 2009 : €10 envoi : €5,80



DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g
- La 26.101 du PFT 128 : € 21,00 150 g
- LES VOYAGES PFT : € 25,00 150 g**



La 26.101

NOUVEAU !

Les voyages PFT



Commande Frais d'envoi

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain.

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande (kp = kilopost)

	BELGIQUE	EUROPE
jusque 100 g	€ 1,10	€ 2,50
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,90
jusque 1000 g	€ 2,80	€ 8,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 17,70
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 5,80	€ 18,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 7,80	€ 26,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 7,80	€ 39,00

ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

