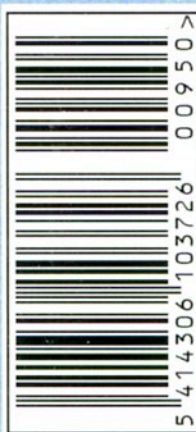


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 95 - FEVRIER 2010 - € 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



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Vous avez une nouvelle fois été très nombreux à prolonger votre abonnement pour 2010, et toute l'équipe souhaite la bienvenue aux nouveaux lecteurs qui ont choisi le PFT pour se tenir informés des nouvelles ferroviaires.

2010 est l'année anniversaire des 175 ans de rail en Belgique, et des 75 ans de la mise en service de la traction électrique.

A sa manière, le PFT fêtera ces événements, souvent d'ailleurs en collaboration avec le Groupe SNCB.

Comme les années précédentes, nous essaierons aussi de vous proposer des voyages, principalement à l'intention des amateurs; il ne reste qu'à convaincre la SNCB de revoir ses émoluments à la baisse pour que les traditionnels « adieux » puissent encore voir le jour. Du côté des publications, trois livres sont prêts pour la parution. Il ne faut toutefois pas s'attendre à ce que l'exploit de 2009 – six publications ! – soit renouvelé... Mais il est vrai que le PFT devient de plus en plus éditeur, c'est-à-dire accepte de publier – et de prendre à sa charge – des œuvres rédigées par des amateurs, qui font d'ailleurs partie des lecteurs de cette revue...

Deux ou trois DVD devraient en plus compléter la panoplie des productions.

Enfin, dès le printemps, nous ouvrirons plus fréquemment notre « boutique » du Musée du Rail de Saint-Ghislain, où vous pourrez acquérir, sans frais de port mais avec la réduction de 10% réservée aux lecteurs possédant la carte d'abonné, toutes nos productions, et celles des autres !

Bonne lecture.



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.

A VENDRE : trains miniatures, diff. marques, diff. échelles, matériel de vitrine, état neuf ou bon état. Renseignements : Levecq Daniel ☎ : +32.(0)10/80.58.73 ou +32.(0)487/43.44.86. Mail : daniellevecq@mobistar.be

A VENDRE : revues "Le Train" paraissant 4x/an du numéro 1 (1995) au numéro 59 (2009), Michel Herbiet, av. de la Citadelle, 31 B-5000 Namur. ☎ : +32.(0)81/30.22.54.

A VENDRE : diapositives originales des NS, DB, SNCB, PKP et PFT, ainsi que diverses vapeurs. Liste sur demande par mail : ton.machielsen@telfort.nl

CHERCHE : tout document ou souvenir concernant la réplique de la locomotive "Le Belge" se trouvant à Vresse-sur-Semois ainsi que sur les lignes vicinales Gedinne - Vresse - Alle/Bohan et Bouillon - Pussemange en vue exposition. ☎ : +32.(0)476/249.238 ou etbea@skynet.be

CHERCHE : Märklin réf. 5036 contrôle 80f - faire offre à P. MAHY, ☎ : +32.(0)82/74.49.17 (après 17h00).

PFT-agenda

- **27 mars** : voyage PFT - voir encart central.
- **8 mai** : grande bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain, de 10h00 à 17h00; entrée gratuite.
- **26 juin et 15 août** : deux dates à ne pas manquer et à déjà retenir dans vos agendas !
- **octobre 2011** : grand voyage PFT au Maroc.

LE P.T.A. *Petit Train des Ardennes*, organise le dimanche 13 juin sa 16e Grande Bourse Internationale de modèles réduits, trains, autos, soldats, matériel pour modélistes,... en la Salle de l'Union Mosane, rue d'Esneux, 19 à Poulseur, de 9h00 à 13h00. Renseignements :

☎ : +32 (0)4/369.24.74

☎ : +32 (0)472/34.77.72

☎ : +32 (0)496/43.34.75.

Rectification

EN LIGNES 93 : pages 25 à 29 : la date exacte de réforme des voitures-lits AB30 et T2 est le **28 avril 2009**; les 88 voitures T2 destinées à la SNCF et à la SNCB ont été construites entre **1973 et 1976**, et non en 1973 et 1974; au total, **20** voitures du type P (et non 17) ont été transformées en AB30.

EN LIGNES 94

- page 7 : roulement des 11, journées A 901 et A905 : c'est le même train au retour (P8969); en fait, le train est assuré par la journée A901 les lundi, mercredi et vendredi, et par la journée A905 les mardi et jeudi.
- page 12 : photo du bas, il ne s'agit pas de 9 voitures-ambulances mais bien de voitures-**couchettes**.
- page 37 : la date de radiation de la 6306 doit être 01-08-2007 et non 2003.
- page 44, la photo du bas montre le 653.05 et non 09.
- page 48 : la photo du bas montre l'autorail 77.0980 et non 77.0756;
- page 28 : la photo du haut montre le dynamitage du pont lors de la **Première** guerre mondiale.

LA GARE DE MAFFLE

James Pistrat, retraité du mouvement SNCB, a écrit un document de 120 pages sur la gare de Maffle, ligne 90, près d'Ath. Il y raconte l'histoire de la gare depuis la construction de la ligne Maffle - Jurbise en 1848 jusqu'à sa situation actuelle de point d'arrêt non gardé; la narration est émaillée de nombreux souvenirs, particulièrement sur les passages à niveau et les raccordements des carrières. Ce document peut être obtenu au prix de 10 € chez son auteur, rue des carrières, 6 à 7810 Maffle. ☎ : +32.(0)68/28.14.25 ou +32.(0)478/37.58.07.

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 DEFECHE-REUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, ALSTOM, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Corentin CAUWELIER, Thierry COCHIN, Roger CRICKELAIRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Freddy DELARBRE, les éditions DU CABRI, Vincent DUSEIGNE, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Michel HANSENS, Peter HONIG, Garrit JOOS, Gilbert LAURENT, Charlie LEJEUNE, John LIEKENS, Laurent JOSEPH, Danny MOENS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Philippe PIRNAY, Christian RUQUOY, Gérard SAND, la SNCB, Mario STEFANI, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Laurent WYNANT.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2010

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2010". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 95-01 La neige se fait de plus en plus rare dans nos contrées, preuve du réchauffement climatique. Le 17 décembre 1981, elle était bien présente dans l'est de la Belgique. Le 4901 assure les navettes pour le personnel entre Montzen et Welkenraedt, en passage à Henri-Chapelle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



EN LIGNES 95 - FEVRIER 2010

sommaire



10

Les 29 entrent en piste



18

Première venue d'une rame FYRA



22

La modernisation des Break



30

Deux nouveaux points d'arrêt

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

8 statistiques
6 locomotives
10 les 29 entrent en piste
18 première venue d'une FYRA
22 la modernisation des Break
28 le tunnel Schuman-Josaphat
30 deux nouveaux points d'arrêt
32 actualité diverses
36 radiations
38 sociétés privées

42 Actualité étrangère

42 Italie
45 France
48 telex - France
49 Grande-Bretagne
50 Autriche
52 Suisse - telex
53 Italie - Espagne - Luxembourg

54 Le rail en Nouv.-Zélande

58 Wagon Uaai 3000S2

61 Née en Belgique

62 Hier - aujourd'hui

64 Il y a ...

66 Souvenir d'enfance

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 95-02 Le 23 novembre, à la suite d'une panne de la 2002, l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Chur fut exceptionnellement remorqué par la 1186 entre Bruxelles et Arlon. Le "Vauban" en gare de Marloie. Philippe GOUSSET.

PHOTO 95-03 Une image devenue rare : la 1191 en tête de l'IC 9236 à destination de Bruxelles-Midi. Amsterdam CS, 7 novembre 2009. Tim VAN ROOY.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison s'est terminée avec brio à l'occasion des deux trains de Saint Nicolas qui affichaient «complet» déjà 3 semaines avant la date prévue. En 2010, il est plus que probable qu'une seconde journée de circulations soit organisée.

Pour la saison 2009, la fréquentation générale, aussi bien pour les groupes que pour les individuels, est restée équivalente à ce que nous avions connu en 2007 et 2008. Quoi qu'il en soit, le public reste ravi du produit touristique-historique que nous proposons dans la vallée du Bocq et la notoriété du CFB augmente d'année en année.

Afin de rencontrer l'attente des voyageurs, mais aussi pour d'attirer de nouveaux clients, les circulations pour le public seront étendues le samedi en juillet et août 2010. A cet effet, nous recherchons toujours des volontaires pour s'occuper épisodiquement de la buvette à Spontin, de la boutique, de la vente des billets à bord des trains et en règle générale de l'accueil des "touristes-voyageurs". Il va de soit qu'une petite formation de sécurité et commerciale est dispensée à chaque nouveau venu ! N'hésitez pas à nous envoyer un courriel (info@cfbocq.be) ou à téléphoner (0477/989.123) pour obtenir plus de précisions sur les tâches à accomplir.

Au niveau de l'infrastructure, l'équipe bénévole "Infrabocq" - comme elle se surnomme - a repris les travaux de prolongement de la ligne en direction d'Yvoir.

Le premier dimanche de novembre, 500 mètres de l'ancienne voie ont été détirefonnés au-delà de Purnode, suivis les dimanches suivants par l'enlèvement des rails et des traverses (enfin, ce qu'il en reste, vu leur état!). Par une méthode maintenant bien rôdée, s'en est suivi le nivellement de l'assiette, le marquage de l'axe de la voie la mise en place progressive des nouvelles traverses (d'occasion) et la pose des rails. Une fois la voie ferrée remontée "à blanc", les selles de fixation prévues pour des rails de 50 kg/m sont remplacées par des selles destinées aux rails de 40 kg/m utilisés sur la ligne 128. Après les derniers ajustements manuels sur leur dressage, les rails, sont progressivement tirefonnés à l'écartement de 1,435 m.

Malheureusement, les températures trop basses de décembre ont empêché la terminaison de cette dernière opération car les longueurs de rails s'étaient contractées, rendant impossible le ré-éclissage. Il faudra attendre un redoux (entre 12 et 20°C) pour conclure ce travail.



Parallèlement à cela, les tâches d'entretien général continuent d'être exécutées. Cela va de la coupe d'arbres dans les talus au peignage des parois rocheuses à l'aide de la nacelle élévatrice en passant par la préparation du terrain qui recevra la remise à locomotive, etc.

Encore une fois, n'hésitez pas à venir profiter de l'ambiance ferroviaire et amicale

des séances de travail. Aucune exigence physique ou manuelle n'est exigée, chacun travaille suivant ses possibilités, à son rythme. Seule obligation : venir avec sa bonne humeur pour compléter l'ambiance du groupe de travail !

A bientôt, sur un train, à la gare ou sur la voie ?



L'équipe d'Infrabocq au travail au-delà de Purnode vers Yvoir. La photo ci-dessus est prise en direction de Evrehailles-Bauche. L'ancienne voie est démontée et l'assiette est nivelée. Sur la gauche se trouvait la cour à marchandises qui était équipée d'une simple voie à double accès avec un quai de chargement latéral et une jauge de chargement. Une voie étroite complétait l'ensemble ferroviaire, raccordée à une carrière artisanale un petit kilomètre plus loin en direction du village. Ci-dessous : le grand froid n'arrête pas l'équipe d'Infrabocq, oeuvrant ici au remontage de la nouvelle voie. La gare de Purnode est visible dans le fond. PFT.





MATERIEL

64.169

Au début du mois de décembre 2009, notre P8 a subi avec succès son épreuve hydraulique, réalisée en présence d'un représentant qualifié d'AIB-Vinçotte. Cette épreuve, qui vise à vérifier l'étanchéité de la chaudière sous haute pression, doit être réalisée tout les 3 ans. Elle nécessite un travail considérable. Il faut en effet partiellement déshabiller la chaudière, retirer tous les organes raccordés (soupapes de sécurité, sifflet, robinets, débourbeurs, modérateur, etc.) et obturer leurs emplacements par des bouchons étanches. Vu que la pression monte à 18 bars, il faut s'y reprendre souvent à plusieurs reprises pour rendre la chaudière parfaitement étanche. L'épreuve réalisée, les opérations doivent être re-

commencées en sens inverse : démontage des bouchons étanches et remontage de tous les organes, un travail lourd et difficile vu l'accessibilité parfois très réduite à certains appareils, comme par exemple les débourbeurs qui se trouvent sous la chaudière dans le châssis. Et le froid qui a sévi en décembre a rendu ce travail encore plus pénible...

Parallèlement, les essieux de nos voitures K1 sont arrivés à la date limite de leur révision; ils doivent être démontés par levage de la voiture, envoyés à l'AC Mechelen pour y être vérifiés et recevoir un nouvel agrément valable pour 18 ans.

Vous désirez participer à l'entretien ou la restauration du matériel ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54 ou envoyez un courriel à pftsp@gmail.com.

SAINT-GHISLAIN

Tout le matériel présent à Saint-Ghislain a été mis en hivernage. Les conditions climatiques et l'humidité ambiante ne sont malheureusement pas propices aux travaux de peinture. Seul le 4602 est toujours en phase de finition.

Néanmoins, la grande salle de l'étage a pu bénéficier des derniers travaux de peinture, ce qui en fait maintenant un local bien agréable, notamment lors des journées «Portes Ouvertes».

Vous désirez participer aux activités de Saint-Ghislain ? Contactez Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93 ou envoyez un courriel à l'adresse pftsp@gmail.com.

Une nouvelle locomotive dans notre collection

Notre collection de matériel s'est enrichie en décembre d'une quatrième locomotive à vapeur cédée au PFT par l'Administration communale de Tournai. Il s'agit d'une locomotive à chaudière verticale du type IV, construite par Cockerill en 1901 sous le numéro 2331 pour la S.A. des Carrières et Fours à Chaux à Chercq-lez-Tournai.

Elle fut par la suite utilisée aux carrières CCB à Havinnes et fut mise hors service lors de l'arrivée des deux locomotives Diesel CCB 215 et 216, originaires de l'armée allemande (WR360C). En 1988, elle fut cédée au Musée d'Archéologie de Tournai qui l'a placée en monument sur le site récréatif de l'ancienne Carrière de l'Orient à Allain (Tournai). Craignant une vandalisation de ce témoin du passé, l'Administration communale a proposé sa cession au PFT, qui a bien sûr accepté.

Les amateurs qui nous ont rendu visite le 5 décembre dernier ont pu la découvrir.

Cockerill a construit plus d'un millier de locomotives à vapeur à chaudière verticale, livrées dans le monde entier. Bien peu de machines subsistent aujourd'hui; il en resterait sept en Belgique : la 2643 au BVS, la 2851 au CFV3V, une à Raeren, une à Ecaussinnes, la 7922/7 (numérotée 2) construite en 1904, ex-Cokerie de Willebroek, à Leuven, la 3145 (numérotée 3) construite en 1926, ex-Groot Darsen Dok, Gent, à Leuven, et celle du PFT. Elles font pourtant partie de notre riche passé industriel.



PHOTO 95-98 Le 26 novembre 2009, la locomotive quitte son piedestal de Allain pour être transportée par camion au Musée du Rail de Saint-Ghislain. PFT.

MISES EN SERVICE

2901 à 2905 : 11-09 FNND

RADIATIONS

1501, 1503, 1504 : 19-05-09 NK
7337 : 02-11-09 GCR
7341 : 02-11-09 MKM
7346 : 02-11-09 GCR
7349 : 02-11-09 GCR
7358 : 02-11-09 GCR
7361 à 7366 : 02-11-09 GCR
7374 : 02-11-09 GCR
7378 : 15-09-08 GCR
7387 : 15-09-08 FNND
7390 : 01-06-09 FNND
7391, 7395 : 21-07-08 FSR

SORTIES DE RÉVISION

308 : -10-09 MOD
330 : 23-11-09 RI
372 : 23-12-09 RI
413 : -10-09 RI
423 : 24-11-09 RI
434 : 15-10-09 RI
446 : 23-11-09 RI
489 : 23-12-09 RI
501 : 23-11-09 RI
514 : -11-09 RI
555, 560, 562 : 10-09 RI
563, 568 : 12-09 RI
622 : 23-12-09 RI

631 : -12-09 RI
637 : -10-09 RI
645 : -12-09 RI
814 : -12-09 GR
841 : -10-09 GR
961 : 23-12-09 M CR
988 : 20-10-09 M CR
187 : 14-12-09 GR
1192 : 08-12-09 RI
1206 : 16-12-09 GE
1348 : 26-10-09 RI
1350 : 18-12-09 RI
2018 : 12-11-09 GR
2134 : 29-10-09 GR
2135 : 21-12-09 GR
2136 : 24-12-09 GR
2315 : 18-12-09 LC
2614 : 20-11-09 GR
2625 : 10-12-09 LT
4111 : 23-11-09 RI
4133 : 15-10-09 RI
4134 : 15-10-09 RI
4139 : 20-11-09 RI
3020 CFL : 26-11-09 RI

RENUMÉROTATIONS

666 : → 961 : 23-12-09
719 : → 988 : 20-10-09

MUTATIONS

4142 : FHS → FKR 02-11-09

6256 : FSR → GCR 14-12-09
7710 : NK → FNND 14-12-09
7734 : FNND → GCR 02-11-09
7734 à 41 : GCR → FNND 14-12-09
7745 à 48 : NK → GCR 14-12-09
7807 : FNND → FKR 14-12-09
7834 : GCR → FNND 14-12-09
7861 : FKR → FNND 14-12-09
7862 et 63 : FKR → FNND 14-12-09
8269 : NK → FNND 02-11-09

MISES EN PARC

2301 : 13-10-09 FNND
2324 et 27 : -09 FNND
2327 : -09 FNND
2376 : 09-11-09 FNND
2378 : 13-10-09 FNND
4143 : 02-11-09 FKR
5301, 5305, 5311, 5320, 5401, et 5407 : 02-11-09 MKM
7701 : 14-12-09 FNND
7703 : 02-11-09 FNND
7710 : 14-12-09 FNND
7772 : 02-11-09 FNND
7834 : 14-12-09 FNND
7855 : 14-12-09 FNND
7862 : 14-12-09 FNND
7865 : 02-11-09 FNND
8265 : 02-11-09 FNND

SORTIES DE PARC

7706 : 21-10-09 FNND
7782 : 01-10-09 FNND
7803, 05, 17 : 14-12-09 FNND
7817, 70 : 14-12-09 FNND
7807 : 14-12-09 FKR

DÉMOLITION

2204, 13, 14, 21, 23, 24, 41 : Keiser, à Courcelles, 12-09

VENTE

8208 : Lotras (Italie) 12-09
8213 : Kolenspoor, As, 11-09
8217, 35, 48, 63, 64 : IFB 01-10

ABRÉVIATIONS

FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GE : grand entretien
GR : grande révision
IFB : Inter Ferry Boats
LC : révision confort
LT : révision technique
M CR : modernisation City Rail
MKM : Stockem
MOD : modernisée
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire

Locomotives

série 11

● Bien que les 11 ont officiellement perdu leur roulement sur Amsterdam le 13 décembre 2009, elles peuvent encore sporadiquement assurer des IC Bruxelles - Amsterdam. Il semblerait en effet que la SNCB souhaite maintenir leur homologation pour les Pays-Bas. Les 11 continuent donc à subir à intervalle régulier les essais de l'ATB.

série 18

● Toujours pas de 18 en service. Le programme d'essai se poursuit pour parvenir à leur mise au point. *Siemens*

semble éprouver beaucoup de difficultés à respecter le cahier des charges imposé par la SNCB.

Aucune date n'est annoncée pour leur mise en service effective.

série 27 GF

● Vu les grands problèmes toujours rencontrés lors des accouplements et découplements des 27 à attelage automatique GF, ainsi que la déformation constatée de leur châssis, la SNCB envisagerait de supprimer cet équipement. Une des solutions envisagées serait de former des rames avec deux voitures-pilotes, une à chaque extrémité, et le placement de la 27 au milieu de la rame.

L'accouplement de deux rames sera alors réalisées entre les voitures-pilotes, ce qui ne pose pas de problème. Une double rame comprendrait alors quatre voitures-pilotes et quatre sections de voitures sans intercommunication entre-elles !

série 23

● Il est prévu d'en faire subir une révision "confort" sur 4 locomotives de la série 23 (2309, 2311, 2315, 2376), et de les équiper du système de signalisation TBL1+. Ces quatre machines seront affectées à Kinkempois pour la pousse des trains dans les plans inclinés de Liège en remplacement des 2381 à 2383.



Le 14 novembre, en raison de travaux aux Pays-Bas, le train de chaux vide 49667 Veenendam - Hermalle-sous-Huy a été détourné via Roosendaal. Sa traction fut assurée au départ de Roosendaal par les 2326 et 2635.

Michel DE ESCH.



← **PHOTO 95-04** Afin d'assurer l'écolage des conducteurs, plusieurs trains de marchandises ont été assurés par des 11. Ce fut notamment le cas le 10 décembre 2009. La 1184 remorqua d'abord un train du trafic diffus de Muizen à Gent-Zeehaven accompagnée par la 2377, ici en passage à Merelbeke. *Simon DERIDDER.*

↓ **PHOTO 95-05** Pour son retour vers Schaerbeek, la 1184 amena un train de coils de 1980 t de Gent-Zeehaven à Muizen, probablement le train le plus lourd qu'ait remorqué une 11 ! Le train prêt au départ à Gent-Zeehaven. *Simon DERIDDER.*

↓↓ **PHOTO 95-06** Passage en gare de Mechelen. *Tim HAESEVOETS.*





↑ **PHOTO 95-07** Les 11 ont officiellement perdu leur dernier roulement sur Amsterdam le 12 décembre 2009. Jusqu'à ce jour, deux locomotives étaient encore engagées journalièrement sur cette relation. Le 30 août, la 1188 quitte Amsterdam CS en tête de l'IC 9244. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 95-08** Le même jour, arrivée sous la marquise d'Amsterdam CS de l'IC 9229. Serge MARTIN.





Le 1er novembre 2009, la 1191 a remorqué un train spécial pour LUXOR entre Bruxelles-Midi et Amsterdam, baptisé "Eigenhaard Express". La rame était composée de quatre voitures I10, de deux voitures Resto et de la voiture Bar-Disco SR3. C'est la 1191 qui a tracté le parcours aller jusqu'à Roosendaal. Le lendemain, le trajet du retour fut repris à Roosendaal par la 1183.
 Passage du parcours aller à Antwerpen-Luchtbal. La machine est ensuite revenue à vide vers Bruxelles-Midi.
 Hans PAULUS.

Depuis le 13 décembre, les 11 sont engagées sur des trains P au départ de Bruxelles vers Gent, Zottegem, Oudenaarde et Kortrijk. Depuis le mois de septembre, elles assurent quelques trains afin de permettre l'écolage des conducteurs. La photo ci-contre montre trois de ces trains P en attente de l'heure de pointe du soir à Schaerbeek groupe R, le 28 octobre 2009.
 Armand BEERLANDT.



↓ Deux relations remorquées par les 11 sont des rames réversibles de voitures du type M5 (trains 7905/8906 et 7908/8904 Oudenaarde ↔ Schaerbeek, avec locomotive située côté Oudenaarde). Le 29 octobre 2009, passage à Welle (ligne 89 Denderleeuw - Kortrijk) du train P8904 Schaerbeek - Oudenaarde. Corentin CAUWELIER.





Le 26 novembre 2009, arrivée dans le port de Zeebrugge du train 32981 en provenance d'Antwerpen-Schijnpoort, remorqué par les 2901 et E186 350, qui ne portait alors pas encore son numéro SNCB 2905. *Danny MOENS.*

LES 29 ENTRENT EN PISTE

Depuis le mois de novembre 2009, SNCB-Logistics (ex. B-Cargo) a pris en location une série de 5 nouvelles TRAXX quadricourant auprès d'Angel Trains. Il s'agit des E 186 346 à 350, aptes à circuler en Belgique et en France.

Elles ont reçu dans l'ordre les numéros 2901 à 2905 (il avait d'abord été question de les numéroter 2871 à 2875).

Au moment d'écrire ces lignes, elles n'étaient pas encore homologuées par les autorités françaises. ECR se plaint d'ailleurs de cette situation jugée comme un acte de protectionnisme. Dès qu'elles le seront, elles circuleront en pool avec les TRAXX d'ECR (Euro Cargo Rail) entre la Belgique et la France, en remplacement des G2000 de B-Cargo (série 57) et d'ECR.

D'octobre à début décembre, les conducteurs des dépôts de Charleroi-Sud et Kortrijk ont suivi un écolage sur les TRAXX.



La E 186 349, future 2904, garée au gril de l'atelier d'Antwerpen-Noord le 29 novembre 2009. *Hans PAULUS.*

PHOTO 95-09

Le 17 novembre 2009, la E186 349-7, future 2904, stationne devant l'atelier de Charleroi-Sud, pour l'initiation des conducteurs. A droite se trouve la 7337 qui, bien que radiée depuis le 2 novembre 2009, est toujours utilisée en remplacement du locotracteur 9128 en panne.
 Philippe GOUSSET.

Voici la correspondance entre les numéros allemands et la numérotation SNCB :

- 2901 : ATC E186 346
- 2902 : ATC E186 347
- 2903 : ATC E186 348
- 2904 : ATC E186 349
- 2905 : ATC E186 350

ATC = Angel Trains Cargo



PHOTO 95-10 Le 17 novembre 2009, la 2606 a transféré la E 186 349-7, future 2904, de l'atelier d'Antwerpen-Noord vers celui de Charleroi-Sud, afin d'entamer l'écolage des conducteurs. Passage en gare de Schaerbeek. Tim VAN ROOY.

Le 5 janvier 2010, la 2905 a été transférée d'Antwerpen-Noord à Thionville. Le 6 janvier, après avoir assuré un parcours d'essai aller-retour Thionville - Basel, elle fut renvoyée à Antwerpen-Noord où elle est arrivée le 7 janvier, incorporée dans un train.

→ La 2902 a été transférée d'Antwerpen-Noord vers l'atelier de Charleroi-Sud le 29 novembre 2009. La 2701 l'accompagnait. Ci-contre, passage à Antwerpen-Noorderdokken. *Hans PAULUS.*



← La 2905 en route vers Thionville, derrière la 1318 et la 3018 CFL. Deurne, 5 janvier 2010. *Armand BEERLAND.*

Le 19 novembre 2009, la E 186 165 d'ECR stationne en gare de Brugge, pour l'écologie des conducteurs de Kortrijk. Rappelons qu'ECR a acheté 20 TRAXX à Bombardier, livrées à partir de 2008. Ces machines sont aptes à circuler en France, Belgique et Allemagne, mais ne sont pas encore homologuées en France. Elles sont numérotées E 186 161 à 180. *Armand BEERLANDT.*





← Le 1er décembre 2009, la E 186 348 (future 2903) stationne devant la remise de Kortrijk, pour l'écologie des conducteurs.
Armand BEERLANDT.

↓ Ci-dessous, le 18 novembre 2009, c'était la E 186 165-7 d'ECR qui servait à l'initiation.
Armand BEERLANDT.

PHOTO 95-70 ↓

En attendant leur homologation, les 29 et les TRAXX d'ECR sont garées et les G2000 continuent d'assurer les trains. Au moment de clôturer ce numéro, nous apprenons qu'une 29 assurera un premier train entre Ronet et Valentignat le 9 janvier.

Le 20 octobre 2009, passage en gare d'Is-sur-Tille du train 43115 Dijon-Perrigny - Antwerpen-Angola. A noter que, en raison des gros problèmes récurrents rencontrés avec le personnel de la SNCF très hostile aux sociétés privées, ECR a décidé de transférer les activités de Dijon-Perrigny à Chalon-sur-Saône, une soixantaine de kilomètres plus au sud.

Le contrat de location des 57 est prévu pour une période de trois ans, soit encore une quinzaine de mois. Pierre HERBIET.



série 62

● La 6255 d'*Infrabel* est entrée fin octobre 2009 à l'Atelier Central de Salzinnes pour y subir une révision générale de son moteur Diesel. Six autres 62/63 devraient être prises en main à Salzinnes.

Deux autres machines subiront une révision intermédiaire à Charleroi-Sud (la 6320) et à Antwerpen-Noord.

série 82

● IFB (Inter Ferry Boats) a racheté neuf 82. Rappelons qu'IFB possède déjà quatre 82 : les 8246 (chez Ford Genk), 8247 (en panne), et les 8271 et 8273 (utilisées par ALZ à Genk). Par ailleurs, la 8208 a été vendue à la société italienne Lotras qui possède déjà les 8206 et 8207.



PHOTO 95-71 La 8213 a été acquise par le train touristique "Kolenspoor", exploitant l'ancienne ligne 21B entre Waterschei et Eisden. Son transfert de Schaerbeek vers As s'est déroulé par camion le 8 décembre 2009. Une photo captée peu après son départ, sur le boulevard Lambermont à Schaerbeek. Freddy DELARBRE.

Que sont devenues les deux 59 de l'ex-Vennbahn ?

On se souviendra que les deux 59 de la *Vennbahn*, les 5922 et 5930, avaient été vendues à *Transport* (société travaillant étroitement avec le *Rurtalbahn*). Le 27 novembre 2007, elles avaient été transférées de Raeren à Montzen. Après des tracasseries administratives, elles ont finalement pu quitter Montzen à destination de Düren le 14 mars 2008. Depuis lors, elles sont garées sur un faisceau appartenant au *Rurtalbahn*. Vu leur âge (54 ans !) et les difficultés énormes qu'il faudrait affronter pour espérer obtenir leur homologation pour les réseaux allemand et belge, il est fort peu probable de les revoir un jour reprendre du service commercial.



PHOTO 95-72 Depuis leur arrivée à Düren, les 5922 et 5930 n'ont plus bougé. A gauche, le locotracteur "Daisy" du RTB (ex. 333 020 DB). Düren, 27 août 2009. P. HERBIET.

PHOTO 95-73 L'offensive hivernale de la mi-décembre a été catastrophique pour le trafic en général, et en particulier pour les trains à grande vitesse. De nombreux TGV ont été supprimés ou accusaient des retards importants, atteignant parfois plusieurs heures; les Eurostar et les IC Benelux ont été supprimés durant trois jours. De nombreux ICE ont également été supprimés. Dans l'ensemble, c'est surtout le matériel moderne qui n'a pas supporté ce premier coup de froid. Où est donc l'époque où les trains circulaient à l'heure en hiver ? Une rame ICE s'est retrouvée bloquée trois jours à Schaerbeek. Elle fut transférée vers l'Allemagne le 22 décembre, par les 6313 et 6225. Tim HAESEVOETS.



Une double traction plutôt rare.

Le 28 octobre 2009, les 6250 et 5531, toutes deux de TUC-Rail, ont tracté un train de wagons plats du type Res entre Antwerpen-Luchtbal et la base travaux TUC-Rail de Schaerbeek. Passage à Deurne.
John LIEKENS.



Retour de 55 à Aachen West →

Le 29 octobre 2009, le train de mesure B-Telecom a circulé pour les besoins du réseau GSM-R jusqu'à Aachen West, encadré par les 5523 et 5507 de TUC-Rail. Notre photo montre le convoi en gare d'Aachen West, côtoyant la 2805 de B-Cargo et la 155 017-7 de DB-Schenker. Hans PAULUS.

Parcours de mesure ↓

PHOTO 95-97 Le 12 novembre 2009, le train de gaz 62306 circulant entre Antwerpen-Noord et Antwerpen-Kallo était remorqué par les 7865 et 7818. Entre les deux locomotives était intercalée la voiture de mesure 0001-3, effectuant des mesures sur les deux machines. Le train est photographié dans la courbe d'Ekeren et va bientôt traverser le point d'arrêt d'Antwerpen-Noorderdoken. Tim VAN ROOY.





← **PHOTO 95-11**
Les deux locomotives en attente de départ, sur le grill de l'atelier d'Antwerpen-Noord.
 ← Pierre HERBIET, 23 novembre 2009.
 ↓ Hans PAULUS, 29 novembre 2009.

Les 5170 et 5185 prêtes pour leur seconde carrière

Après les 5167 et 5174 acquises par la société italienne *Ventura*, ce fut au tour des 5170 et 5185 d'être résuscitées à l'atelier d'Antwerpen-Noord. Les deux machines ont quitté la Belgique en janvier à destination de Paola dans le sud de la botte italienne. Ces deux machines sont ainsi les 26 et 27e de la série 51 à redémarrer une seconde vie, preuve de leur indiscutable qualité et fiabilité ! Les engins modernes auront beaucoup de mal à assurer une telle carrière.



La 5172 d'Holcim

← **PHOTO 95-12** La 5172 louée à Rails et Traction par la cimenterie Holcim d'Obourg (voir EL 94 p. 38-40) est munie d'un dispositif de fonctionnement par télécommande (la petite photo montre un gros plan de l'antenne). A la suite d'interférence constatée, il a été décidé de virer la locomotive. Cette opération a été réalisée le 2 décembre via le triangle de Manage. Notre photo la montre à Manage. Notons que la mise en marche intensive des circulations a pris du retard à la suite d'un incendie aux installations de déchargement de Rouen.



PHOTO 95-13 → Le 2 décembre, après son, virage, la 5172, sans conducteur à bord, refoule en télécommande 11 wagons vers la cimenterie. Cette prise de vue est très rare. En pratique, pour le chargement, la 51 se trouve toujours du côté opposé et tire les wagons sous la trémie de chargement visible à l'arrière. Pierre HERBIET.



Automotrices - autorails

automotrices série 800

Il serait envisagé de moderniser dans quelques années les automotrices quadruples de la série 800. Vu que l'Atelier Central de Mechelen est surchargé de travail, leur rénovation pourrait être partiellement confiée à l'Atelier Central de Cuesmes (caisse et remontage, Mechelen assurant la révision de la partie électrique). Cuesmes n'opère actuellement plus que la modernisation des voitures à double étage du type M5. La prise en main des 800 permettrait, si elle se réalise, de garder l'atelier en activité pour quelques années.

autorails série 41

Vu la fiabilité médiocre des autorails de la série 41, les trains P 7680-7682 / 8682 Bertrix - Namur et retour sont assurés depuis le 2 novembre 2009 par une rame de voitures 110 remorquée par une 13. Voir à ce sujet l'article "Electrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol", à la page 33.

TGV - ICE

Bientôt des TGV low-cost et des ICE vers London?

Veolia envisage de s'allier avec Trenitalia (Chemin de fer italiens) pour lancer à partir de 2012 des trains à grande vitesse au départ de Paris vers Bruxelles, London, Lyon, Lille et Strasbourg. Ces trains entreraient donc en concurrence directe avec les TGV, Thalys et Eurostar avec, à la clé, des prix beaucoup plus bas.

Par ailleurs, la DB a obtenu l'homologation de circulation des ICE3 dans le tunnel sous la Manche jusqu'à London.

automotrices type 96

Depuis le 13 décembre 2009, les automotrices type 96 bicourant 3 kV/25 kV attachées à l'atelier d'Oostende assurent les trains et parcours à vide suivants sur les lignes 34, 42 et 43 :

- ME 4016 @-Ⓜ Gouvy 13.22 - Liers 15.05 (à vide)
- 4016 Ⓜ-Ⓜ Liers 15.54 - Gouvy 17.40

- ME4017 Ⓜ-Ⓜ Gouvy 13.22 - Liers 15.05 (à vide)
- 4017 Ⓜ-Ⓜ Liers 17.26 - Gouvy 19.12
- 4028 Ⓜ-Ⓜ Gouvy 07.02 - Liers 08.46
- 7486 Ⓜ-Ⓜ Gouvy 07.44 - Trois-Ponts 08.06
- EM7486 Ⓜ-Ⓜ Trois-Ponts 08.50 - Gouvy 09.13 (à vide).



PHOTO 95-74 ↑ Chaque année, un train spécial "action de Noël" est mis en marche par les cheminots d'Antwerpen vers le camp militaire de Brasschaat, afin de venir en aide aux personnes handicapées. Le 20 décembre 2009, c'est le 4183 qui a assuré les navettes; il est ici photographié sur le raccordement du camp militaire. Charlie LEJEUNE.

PHOTO 95-75 ↓ Le 21 octobre 2009, une rame ICE 3 de la DB a procédé à des parcours d'essai entre Aachen West et Liège-Guillemins via les lignes 24 et 40. Le but était de s'assurer du bon fonctionnement des rames ICE 3 sur cet axe en cas de détournement accidentel du trafic. La photo montre la rame lors du franchissement du viaduc de Remersdael (ligne 24). Philippe GOUSSET.





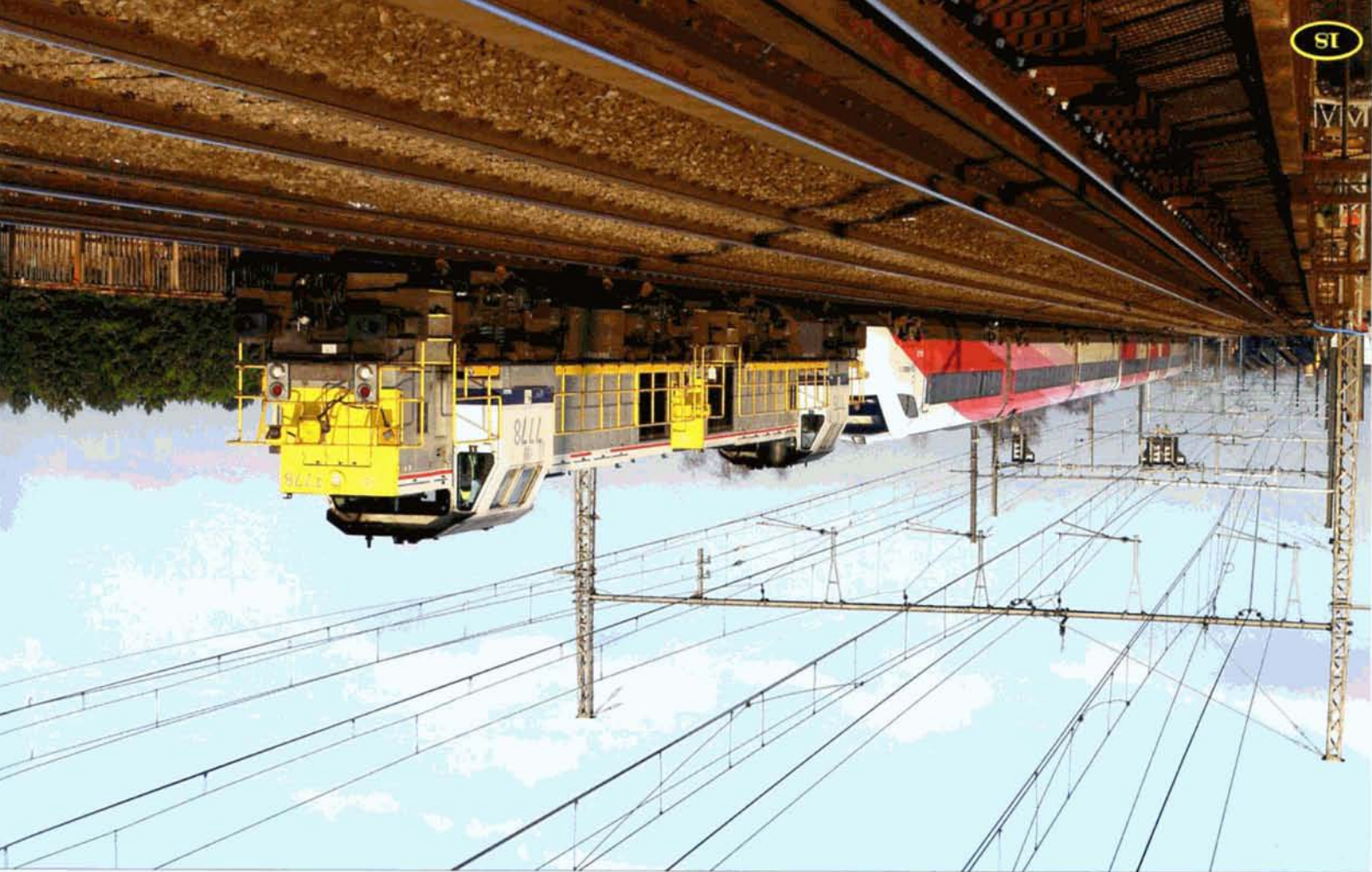
PREMIERE VENUE D'UNE FYRA EN BELGIQUE

PHOTO 95-80 Passage de la rame FYRA 4806 à Kijkuit (ligne 12 Essen - Antwerpen). Tim VAN ROOY, 14 décembre 2009.

On se rappellera que, pour assurer le trafic Benelux entre Amsterdam et Bruxelles, HSA a commandé à Ansaldo-Breda en Italie une série de 19 rames à grande vitesse (dont trois pour le compte de la SNCB).
Le 28 avril 2009, la rame 4806 est arrivée aux Pays-Bas afin d'entamer les premiers essais en vue de son homologation.

Le 7 juillet, elle fut présentée à la presse à Amsterdam, et officiellement baptisée FYRA (voir EN LIGNES 93 page 11).
Selon les échos, les essais aux Pays-Bas se dérouleraient avec satisfaction.
Le 14 décembre 2009, cette rame a été transférée pour la première fois en Belgique afin d'entamer le programme d'homologation pour le réseau *Infrabel*. Elle fut remorquée entre Roosendaal et l'atelier de Schaarbeek par les 7778 et 7775.
Dès le lendemain, et ce durant trois jours, des essais de levage et de mise sur l'orbes furent réalisés par l'équipe du train de secours de Schaarbeek.

PHOTO 95-81 Passage de la rame FYRA sur le pont de la Nèthe. Duffel, 14 décembre 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 95-827** Vu les travaux actuellement en cours à la sortie de Schaerbeek côté Antwerpen, il n'est plus possible, en venant de Vilvoorde ou de la ligne 26, de se rendre directement vers les ateliers électrique et Diesel de Schaerbeek et les faisceaux de garage des trains de voyageurs. A son arrivée à Schaerbeek, la rame Fyra fut d'abord réceptionnée à Schaerbeek-Formation, puis transférée à l'aide de deux locomotives de la série 82 jusqu'en gare de Bruxelles-Nord (notre photo). De là, elle a pu rebrousser en direction de l'atelier Diesel. Pierre HERBIET.

↓ Le 17 décembre, essai de déplacement de la rame FYRA avec son premier bogie posé sur lories. Armand BEERLANDT.

Ces opérations sont indispensables afin de s'assurer que, en cas de problèmes futurs, la rame puisse être levée et mise sur lories avec les équipements actuellement disponibles, et de quelle manière ces opérations peuvent être exécutées. Ces essais exigent parfois le démontage de certains organes.

Le 18 décembre, la rame est retournée aux Pays-Bas. Elle est revenue en Belgique le 11 janvier, et a débuté le 13 janvier les essais de compatibilité électromagnétique sur le site du Bois du Coucou. Elle devrait ensuite débiter les premiers parcours en ligne, entre Tournai et Saint-Ghislain.

PHOTO 95-83 ↓

Le 16 décembre, la rame est sortie de l'atelier de Schaerbeek afin de procéder aux essais de levage à l'aide de la grue de 100 t. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 95-84 →

Encore une vue réalisée à l'atelier de Schaerbeek le 16 décembre 2009.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 95-85 ↓ - PHOTO 95-86 ↓↓

Photos du bas : la rame FYRA est retournée vers les Pays-Bas le 18 décembre. Afin de pouvoir rejoindre la ligne 27 en direction de Vilvoorde, elle fut amenée en gare de Schaerbeek pour y effectuer son rebroussement. Pierre HERBIET.





PHOTO 95-87 ↑ C'est la 7853 qui assura le retour de la rame vers Roosendaal. Le train est photographié sur la ligne 27, à hauteur du quai utilisé par le personnel de l'Atelier Central de l'Infrastructure de Schaerbeek. C'est sous la neige qu'elle a regagné les Pays-Bas. Simon DERIDDER.

PHOTO 95-13 → La rame en attente de départ en gare de Schaerbeek. Pierre HERBIET.

↓ Passage à Deurne, sous un beau soleil d'hiver. John LIEKENS.





PHOTO 95-14 Le 3 novembre 2009, la 308 a réalisé un parcours d'essai entre Bruxelles et Dinant et retour vers Liège, en effectuant tous les arrêts de la relation IC-M, afin de s'assurer du bon fonctionnement de l'afficheur d'informations. L'automotrice vient de traverser le tunnel de Lustin et continuera de longer la Meuse jusqu'à Dinant. Pierre HERBIET.

La modernisation des Break

L'automotrice 308 est sortie de modernisation durant le mois d'octobre 2009. On se rappellera qu'elle était entrée à l'Atelier Central de Mechelen le 9 janvier 2007, pour une sortie alors programmée en décembre 2007 ! C'est donc avec deux ans de retard que la première Break a été présentée, toute métamorphosée.

Mises en service il y a déjà 30 ans, de 1980 à 1983, les 139 automotrices (la 321 a été radiée accidentellement le 10 décembre 2006) méritent bien une modernisation en profondeur. Elles avaient déjà subi une petite cure de rajeunissement de 1991 à 1995, lors de l'insertion d'une voiture intercalaire; mais à part la couleur extérieure, l'aménagement intérieur des deux voitures d'origine n'avait pas été modifié.

Depuis plusieurs années, la SNCB consacre de gros efforts pour améliorer le confort de ses trains, parallèlement à l'acquisition de matériel moderne. Ainsi, après la rénovation des voitures du type M4 et des automotrices 601 à 782, elle a entamé la modernisation des voitures à double étage du type M5 et des automotrices Break.

C'est l'Atelier Central de Mechelen qui est chargé de réaliser cette remise en forme.



La 308 pendant sa rénovation à l'Atelier Central de Mechelen, le 16 janvier 2008. Frans DE GROOT.

L'investissement total s'élève à 216 millions d'euros. L'opération s'étalera jusqu'en 2016.

La modernisation porte avant tout sur le confort intérieur. Afin de conserver la capacité nécessaire en heures de pointes, le nombre de places assises a été maintenu, avec 5 places de front en seconde classe (banquettes de 2 + 3 places) dans les deux voitures d'extrémité, et 4 places de front en 1e classe ainsi qu'en seconde classe dans la voiture intermédiaire. On peut peut-être regretter ce choix de 5 places de front (on peut même dire qu'en réalité les banquettes disposent de 1,5 + 2,5 places...), mais la SNCB, confrontée à l'augmentation constante du nombre de voyageurs, s'est vue dans l'obligation de conserver cette disposition. L'automotrice a toutefois perdu 5 places assises, passant de 253 à 248 places, suite à l'aménagement d'un espace multifonctionnel (voir plus loin).

Pour réduire les coûts, les banquettes de seconde classe à 2 et 3 places d'origine ont été conservées, mais recouvertes d'un tissu neuf semblable à celui utilisé dans les voitures à deux niveaux du type M6. En première classe, les nouveaux sièges sont identiques à ceux que l'on trouve dans les voitures M6 et dans les M5 rénovées.

Dans ce même esprit d'économie, les porte-bagages ont également été réutilisés.

En première classe, la cloison centrale qui séparait auparavant les places fumeurs des non-fumeurs a été supprimée.

PHOTO 95-15 ↓ *La 308 en gare de Dinant. Pierre HERBIET, 3 novembre 2009.*



AVANT ↑ *L'aménagement du compartiment de première classe. La cloison qui séparait les fumeurs des non-fumeurs a été supprimée. Tous les fauteuils ont été remplacés par des sièges identiques à ceux des voitures du type M6.*



De nouvelles toilettes fonctionnant en circuit fermé ont été installées. La toilette adjacente au compartiment multifonctionnel est spécialement aménagée pour les personnes à mobilité réduite.

Chaque compartiment est équipé d'un écran électronique d'informations aux voyageurs. A l'extérieur également, des écrans d'informations ont été installés. En première classe, les voyageurs disposent de quelques prises 220 V.

Dans la voiture intercalaire, un espace multifonctionnel a été aménagé, avec 17 sièges rabattables, permettant ainsi de libérer de la place pour les chaises des personnes à mobilité réduite, ou pour placer des vélos. Ce compartiment est fort semblable à celui déjà aménagé dans les automotrices 960 à 999 City-Rail.

Les fenêtres, les stores, l'éclairage, les cloisons, les plafonds et le revêtement de sol ont entièrement été remplacés. De nouveaux boutons d'ouverture et de fermeture des portes ont été installés.

Le plus marquant est bien sûr la nouvelle décoration extérieure, apparentée à celle appliquée sur le matériel moderne et rénové, avec la teinte gris clair (RAL 7035) comme couleur de fond.

Si l'automotrice a conservé son chauffage à air pulsé, les cabines de conduite ont quant à elles été pourvues d'airco. En outre, les cabines de conduite ont été rafraichies et les pare-brise ont été équipés de nouveaux essuie-glaces.



AVANT ↑ *Après 30 ans, le confort des compartiments de seconde classe des deux voitures d'extrémité était devenu quelques peu désuet. Les banquettes ont toutefois été conservées mais ont été recouvertes d'un nouveau tissu.*

APRES ↓ *Désormais la teinte grise domine.*



Le nouvel espace multifonctionnel comprend 17 sièges rabattables et une toilette spécialement adaptée pour les personnes à mobilité réduite. Ce compartiment est aménagé dans la voiture intercalaire. Il permet de placer les chaises des personnes à mobilité réduite ainsi que des vélos.



Une des nouvelles toilettes en circuit fermé. Celle-ci est spécialement aménagée pour les personnes à mobilité réduite et est adjacente au compartiment multifonctionnel.

La voiture intercalaire ne comporte que des compartiments de seconde classe. Tous les sièges d'origine à 2 + 2 places de front ont été conservés et recouverts d'un nouveau tissu.

De même, le compartiment des accompagnateurs a lui aussi été rafraîchi et équipé d'un nouveau chauffage et d'une nouvelle installation de sonorisation.

Enfin, la rénovation s'accompagne d'une révision technique complète.

Actuellement, 5 automotrices sont en cours de rénovation. Il s'agit des rames suivantes (entre parenthèses, leur date d'entrée à l'atelier, et la date présumée mais fort improbable de sortie) :

- 380 (29-02-2008 - 15-12-2009)
- 378 (20-10-2008 - 26-02-2010)
- 391 (24-11-2008 - 31-03-2010)
- 313 (06-01-2009 - 30-04-2010)
- 383 (27-01-2009 - 28-05-2010)

Dès que la chaîne de rénovation sera bien rodée, une vingtaine d'automotrices devraient sortir annuellement.



PHOTO 95-88
Gros plan sur la 308 à Dinant.
Philippe GOUSSET.



Les trois étapes de la 308

En près de 30 ans, la 308 a porté trois robes différentes.

↑ **PHOTO 95-16** La 308 dans sa version d'origine, photographiée peu après sa livraison. Linkebeek, 15 mars 1982. J-L VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 95-17** La 308 rénovée, à l'atelier de Schaerbeek, le 4 novembre 2009. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 95-18** Le 16 mars 2004, la 308 assurait l'IR-j 3735 Bruxelles-National-Aéroport - Quévy. Elle est photographiée entre Cuesmes et Frameries. Serge MARTIN.



LES TROIS DECORATIONS DES 'BREAK'

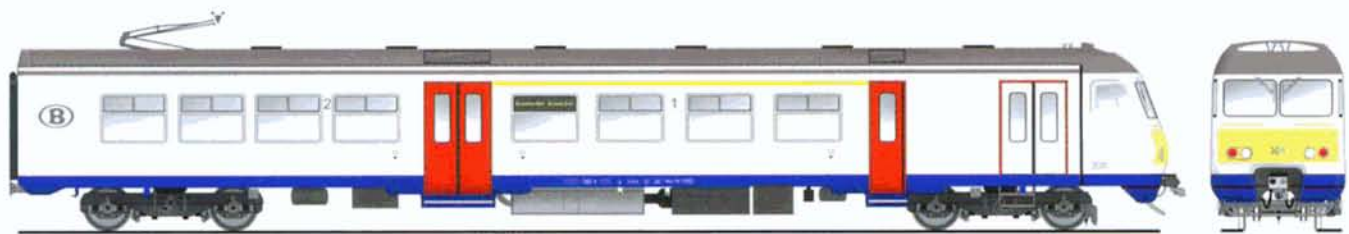
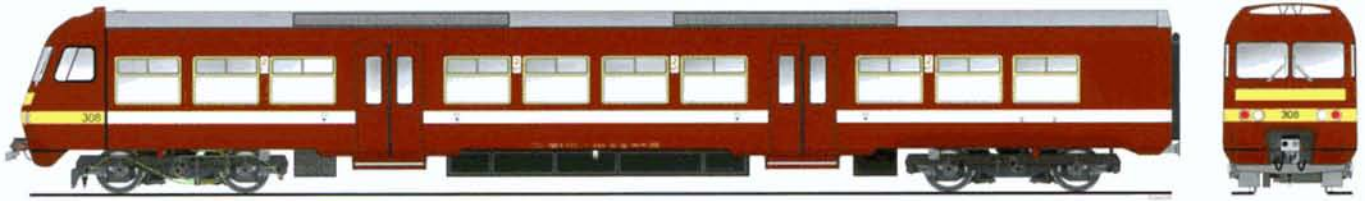


PHOTO 95-99 Le 3 novembre 2009, passage de la 308 à Anhée, lors de son retour de Dinant vers Liège. Tim VAN ROOY.



LE CHANTIER DU TUNNEL SCHUMAN – JOSAPHAT

Dans le cadre des travaux liés à la mise en service du RER bruxellois, un des ouvrages les plus importants du futur réseau est le tunnel Schuman – Josaphat, qui doit relier Bruxelles-Schuman au tunnel du Cinquantenaire de la ligne 26, un peu avant l'ancienne gare de Schaerbeek-Josaphat, à hauteur du boulevard Plasky.

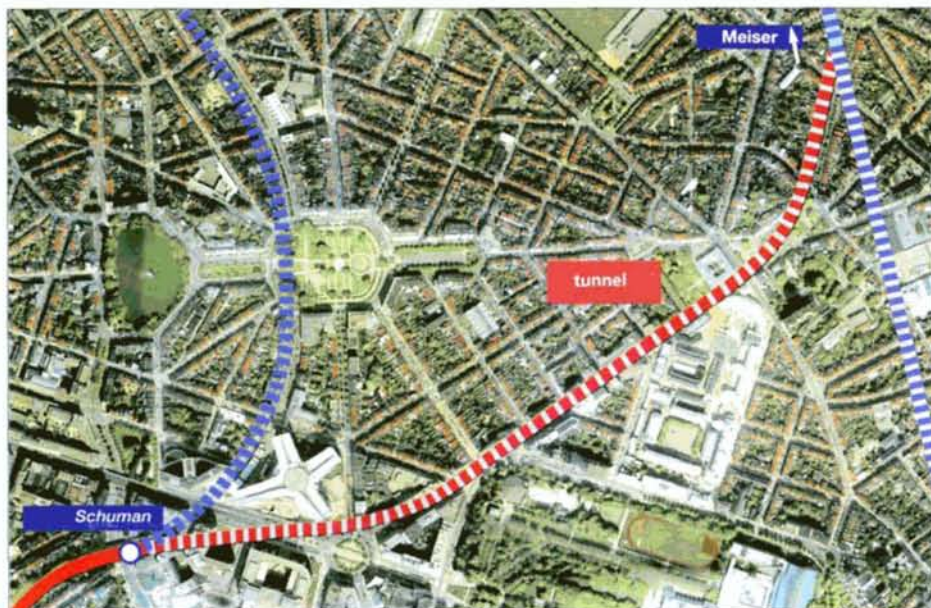


Le chantier a commencé en juin 2008 pour une durée annoncée de 1645 jours ouvrables. Il est réalisé en deux phases. La première est le creusement de la coque, c'est-à-dire le caisson qui recevra la superstructure (voies, caténaire, signalisation). Elle doit être terminée fin 2011. La seconde est l'équipement de la superstructure, prévue de fin 2010 à fin 2013.

Le tunnel doit être opérationnel en 2013 et le RER en 2016. Le montant des travaux d'infrastructure est estimé à 210 millions d'euros, financés par *Beliris*, le fonds de coopération signé entre l'Etat fédéral et la Région Bruxelloise. Le coût de la superstructure (équipement des voies) n'est pas encore connu.

La longueur de l'ouvrage souterrain est de 1250 mètres. Il est construit sous le tunnel routier Belliard (aussi appelé « de Cortenberg ») et passe ensuite sous la place de Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky.

Creuser un tunnel ferroviaire en dessous du tunnel routier peut paraître impossible. Heureusement, le tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat a été prévu à la conception même du tunnel routier « Bel-



liard ». Les fondations ont été conçues en ce sens : elles plongent à 15 mètres ! Quant à la dalle de béton du sol du tunnel routier, elle a été suffisamment armée à l'époque et est aujourd'hui adaptée.

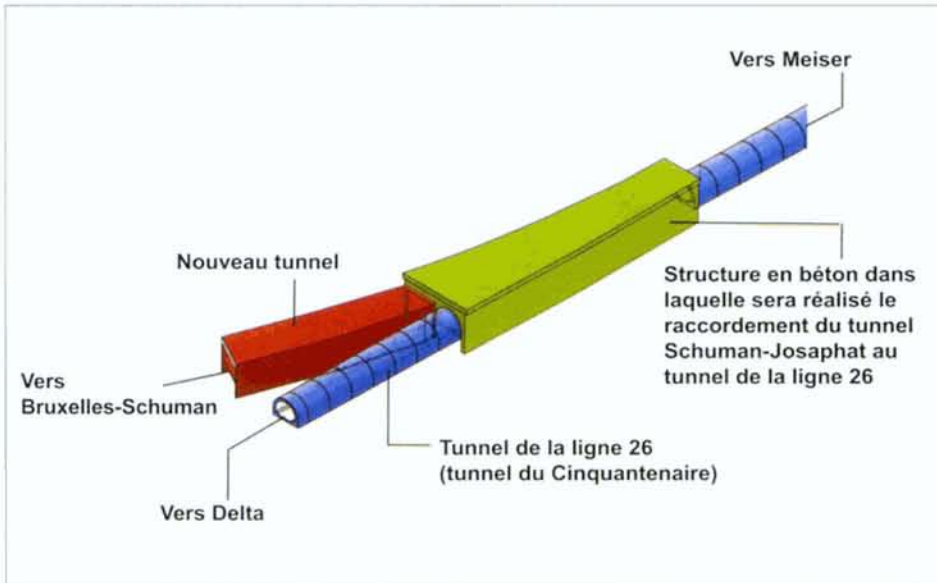
Lors du creusement, l'entreprise a découvert d'anciens vides de carrières, dont certains avaient déjà été mis à jour il y a une quinzaine d'années sous la place de Jamblinne de Meux. Il se confirme donc qu'une vaste carrière souterraine a existé jadis à cet endroit.

→ *Le creusement des fondations s'effectue à la main. Au fond d'un trou profond de 10,80 mètres, un ouvrier, à la pelle, charge le sable dans un cuffat, qui sera remonté. Ensuite, la fouille est blindée pour qu'elle ne s'écroule pas. L'ensemble sera ensuite bétonné et servira de pieu de fondation au futur tunnel.*



↓ *Le bout du chantier, c'est à dire le front de taille. Derrière, à quelques centaines de mètres, c'est Schuman. A ce niveau, le tunnel va obliquer vers la droite.*





← A hauteur de l'avenue Plasky, le tunnel Schuman-Josaphat sera raccordé à celui de la ligne 26. Les travaux consistent à poser une structure en béton armé autour du tunnel existant de la ligne 26 ainsi qu'à l'emplacement de son raccordement avec le nouveau tunnel. Une fois cette "boîte" en béton armé terminée, c'est sous sa protection qu'on pourra effectuer la démolition d'une partie du tunnel existant de la ligne 26 et construire le raccordement du futur tunnel Schuman-Josaphat. Depuis le mois de décembre, la voie en direction de Vilvoorde est temporairement mise hors service. L'exploitation se fait à voie unique entre Mérode (où un aiguillage a été placé) et Schaerbeek-Josaphat.

Document : Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

Les vides résiduels ont bien entendu été remblayés.

La particularité de ce chantier est que le creusement n'est pas réalisé au tunnelier ou à la haveuse; des techniques douces de creusement à la main ont été préférées pour diverses raisons : les fondations du tunnel existant doivent être conservées, le tunnel passe sous les caves de bâtiments, placer un puits de grande envergure aurait posé problème. Cette technique du creusement manuel en galerie a notamment été utilisée lors des travaux de la jonction souterraine passant sous la gare d'Antwerpen-Centraal.

Au départ du vide sanitaire se trouvant sous le tunnel routier, deux galeries longitudinales sont creusées. Au départ de ces galeries, manuellement, on creuse dans le sol sablonneux des fouilles blindées qui serviront de mur au tunnel. Dès qu'elles sont bétonnées, on les relie perpendiculairement entre elles pour former une voute ; il suffit alors d'excaver le sable pour dégager le volume dans lequel prendront place les voies de la future liaison ferroviaire.

L'association d'entreprises *Leophat* a été adjudicataire du marché, elle regroupe *Jan De Nul*, *Galère*, *Cei-De Meyer*, *Franki Geotechnics*, *Wass & Freytag*. C'est un marché dont *Beliris* est le pouvoir adjudicateur. *Votquenne* a été prise comme entreprise sous-traitante pour les travaux miniers.

Quatre puits d'accès au tunnel ont été créés; ils sont situés rue Archimède, dans le tunnel de Cortenberg, avenue Plasky et rue Emile Max. Le chantier travaille en deux pauses, de 6 heures à 22 heures, parfois également en 22-6.

Le reportage complet peut être visionné sur <http://tchorski.be/josaphat/>.

Vincent DUSEIGNE.



↑ Une partie du tunnel ferroviaire est déjà creusée.



↑ Le transport du personnel sur le chantier s'effectue dans des « wagonnets » attelés à un tracteur électrique.

Deux nouvelles gares

Le nouvel horaire appliqué le 13 décembre 2009 a vu l'inauguration, ou plus exactement la réouverture, de deux gares : Bruxelles-Ouest et Simonis, toutes deux situées sur la ligne 28 (ceinture Ouest de Bruxelles) et faisant partie du futur réseau RER bruxellois.

Actuellement, ces deux points d'arrêt sont desservis uniquement par deux relations CityRail circulant de et vers Dendermonde. La première a Bruxelles-Midi comme destination ou terminus, tandis que la seconde a Bruxelles-Ouest comme destination ou terminus (les trains de cette relation continuent à vide jusqu'à Forest-Midi avant de repartir vers Dendermonde).

Dans le futur, d'autres relations RER circuleront via Bruxelles-Ouest en correspondance avec le métro, en évitant la Jonction Nord-Midi. Reste à voir si les voyageurs apprécieront cette destination; nous n'en sommes pas convaincus...

Brussel-West Bruxelles-Ouest

Supprimé une première fois en 1920, le service voyageurs avait été réinstauré le 27 mai 1979. Ce point d'arrêt était alors situé 1250 m plus en amont, côté Jette, à proximité de la station de métro « Beekkant » et de la chaussée de Ninove. Cette halte fut déplacée à son emplacement actuel le 20 octobre 1980. Seules quelques rares trains y faisaient alors arrêt aux heures de pointe, et ce jusqu'au 1er juin 1984, date de la suppression de la desserte. La gare a été entièrement reconstruite; elle est commune à la SNCB et à la STIB. L'investissement réalisé par la SNCB s'élève à 3,5 millions d'euros.



PHOTO 95-19 Une vue de la gare de Bruxelles-Ouest, commune à la SNCB et à la STIB (voir EN LIGNES 84 page 52). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 décembre 2009.



PHOTO 95-20 ↑ Le 16 décembre 2009, arrivée du CR5412 à destination de Dendermonde.

PHOTO 95-21 ↓ En sens inverse, arrivée du CR 5332 Dendermonde - Bruxelles-Midi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



SIMONIS

Tout comme Bruxelles-Ouest, la gare de Simonis (alors appelée Koekelberg) fut desservie par des trains de voyageurs jusqu'en 1920. Un modeste service voyageurs fut réinstauré sur la ligne 28 le 20 octobre 1980. Un nouveau point d'arrêt "Simonis" fut construit à l'emplacement de l'ancienne gare de Koekelberg (voir la rubrique "Hier - Aujourd'hui" du EL 75 page 19). Mal desservie par seulement quelques trains aux heures de pointe, le trafic voyageurs y fut supprimé au soir du 1er juin 1984.

La réouverture du point d'arrêt a nécessité un investissement de 350.000 euros. Le 10 décembre, la SNCB a organisé un train spécial pour présenter à la presse ces deux points d'arrêt.

PHOTO 95-22

Le 16 décembre 2009, départ du CR 5313 Bruxelles-Midi - Dendermonde.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Démolition de la gare d'Essene-Lombeek

Située sur la ligne 50 entre Bruxelles-Nord et Denderleeuw, la gare d'Essene-Lombeek a vécu. Elle a en effet été démolie à la fin du mois d'octobre 2009. Elle avait été mise en service le 15 août 1869 (la section Bruxelles-Nord - Denderleeuw de la ligne 50 fut ouverte le 1er mai 1856).

PHOTO 95-23

La gare d'Essene-Lombeek photographiée le 23 avril 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Schaerbeek-Formation

Au milieu des vestiges de la gare de formation de Schaerbeek, une liaison à double voie permettait aux locomotives à vide de se rendre vers les différents faisceaux ou de sortir de la gare en direction de Vilvoorde ou de la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) en passant sous la bosse de triage par une tunnel à deux pertuis. Cette liaison très bucolique, devenue obsolète, a été mise hors service en septembre 2009 et désélectrifiée. La nouvelle ligne 25N passera précisément à l'emplacement du tunnel.

PHOTO 95-24 Le 30 décembre 2005, la 2243 va passer dans le tunnel.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



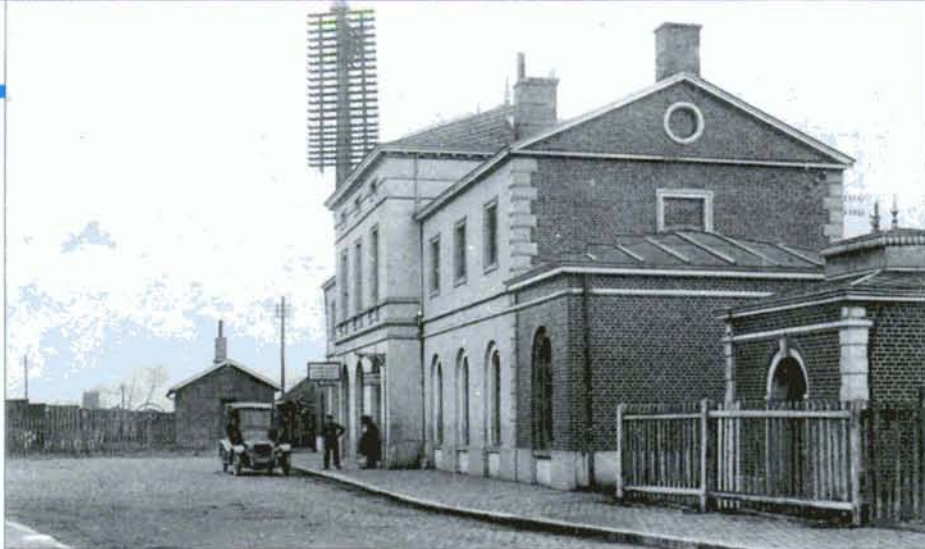
Une nouvelle gare à Gembloux

La SNCB a inauguré la nouvelle gare de Gembloux le 26 novembre 2009. L'édifice, résolument contemporain, comporte un bâtiment pratiquement carré de 29 x 27 m. Il est constitué d'un rez-de-chaussé de 700 m² comprenant notamment une salle d'attente de 360 m², 4 guichets et 3 commerces.

A l'extérieur, une impressionnante passerelle vitrée de 60 m de longueur permet l'accès aux quais et au parking est. Chaque quai est accessible par un escalier roulant et un ascenseur. Deux parkings ont été aménagés à l'est et à l'ouest; ils ont une capacité totale de 1200 places.

Il reste à parachever les abords de la gare ainsi que les quais, qui seront tous entièrement rénovés pour la fin 2010.

Quant à, l'ancienne gare, sa démolition a été entreprise le 7 décembre 2009. Elle avait été construite en 1857, soit près de deux ans après la mise en service de la ligne 161 (la section La Hulpe - Gembloux fut ouverte au trafic des marchandises le 7 juin 1855, et au trafic voyageurs le 14 juin 1855; la section Gembloux - Rhisnes fut ouverte au trafic des marchandises le 10 septembre 1855 et au trafic voyageurs le 14 avril 1856).



La gare de Gembloux vers 1921. Collection Jean-Claude DUMONT.



PHOTO 95-25 ↑

Au fil des ans, la gare avait su conserver son aspect d'origine. La voici le 8 septembre 1983.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← L'ancien passage souterrain qui donnait accès aux quais a été remplacé par une passerelle vitrée de 60 m de longueur.

Alain DEFECHEREUX, 7 décembre 2009.



PHOTO 95-26 →

La nouvelle gare au style résolument contemporain. Par rapport à la photo en haut de cette page, la gare a été construite sur l'espace visible à l'arrière de la voiture stationnant devant le bâtiment d'origine. 7 décembre 2009.

Alain DEFECHEREUX.





Artstations

Dans le cadre du projet "Passages - croiser les imaginaires" des services culturels de la Province de Liège, toutes les fenêtres de l'automotrice 161 ont été pelliculées de photos montrant des sites de l'Euregio. C'est une initiative de l'Atelier d'Art contemporain et de l'asbl Façons de voir, réalisée avec le concours de la SNCB, de DB Bahn, du département Culture et Créativité du Ministère de la Communauté française, de l'Euregio Meuse-Rhin, des Services culturels de la ville d'Aachen et de la Loterie Nationale. Cette automotrice circule normalement sur la relation IR-p Liège-Palais - Aachen Hbf.

Electrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol

Infrabel a décidé d'étendre l'électrification de la ligne 15 au-delà d'Herentals jusqu'à Mol.

Cette décision découle en partie de la situation peu reluisante des autorails de la série 41. L'acquisition de ces engins se révèle un très mauvais choix. Les problèmes de motorisation et de sécurité (incendie) ne cessent de survenir. Des trains doivent être supprimés, d'autres circulent avec des compositions réduites. Les moteurs subissent les un après les autres des avaries très graves. Comme il n'y a pas de moteurs de rechange, le nombre de 41 garés ne cesse d'augmenter.

De plus, la SNCB ne peut plus acquérir de moteurs identiques vu qu'ils ne répondent plus aux normes européennes en matière d'émissions polluantes. Une solution serait de les remotoriser à l'aide d'autres moteurs. La SNCB étudie l'adaptation de moteurs IVECO ou CATERPILLAR, peu coûteux à l'achat, qui remplaceraient simplement les anciens moteurs arrivés à leur limite kilométrique (solution moins chère que de réviser les anciens moteurs).

Plusieurs solutions ont été envisagées pour remédier à la situation, comme le remplacement de certains trains par des rames tractées, ce qui nécessiterait la location de locomotives Diesel; cette solution nécessiterait beaucoup de temps puisqu'il faudrait d'abord homologuer

ces engins. Il a finalement été décidé d'électrifier rapidement la ligne 15 au-delà d'Herentals jusqu'à Mol. En attendant, une rame tractée (voitures I10 + locomotive de la série 13) assure depuis le 2 novembre 2009 les trains P7680-7682 / 8682 Bertrix - Namur et retour, en remplacement de deux 41; ce qui a permis à l'atelier de Stockem de prêter deux autorails à celui d'Hasselt.

Infrabel a entamé les premières études de l'électrification le 11 décembre 2009. Les premiers travaux devraient débuter fin 2010, pour une mise en service prévue en 2014. L'investissement que devrait réaliser Infrabel s'élèvera à 24 millions d'euros. D'ici là, les 41 devront tenir encore 4 ans sur cette relation !

Les 4 et 5 novembre 2009, un train d'essai pour tester l'ETCS a parcouru la ligne à grande vitesse HSL-Zuid / L4 entre Rotterdam et Antwerpen. La rame, composée de 4 fourgons Dms (17412 + 17414 + 17424 + 174928) et de deux voitures I6 (11610 et 11618), était encadrée par deux TRAXX de HSA : les 186 113 et 186 114. Notre photo montre le train en passage tout près de la frontière belge, le 4 novembre 2009. Peter HONIG.



Augmentation des tarifs

Comme chaque année, la SNCB adaptera ses tarifs le 1er février prochain. Une fois n'est pas coutume, la hausse moyenne ne sera que de 0,57%, conséquence de la faible évolution de l'indice santé sur lequel sont basées les augmentations. Seront concernés par une hausse : les abonnements et cartes Campus (0,66%); les Rail Pass (qui passeront de 73 à 74 € en 2e classe et de 112 à 113 € en 1e); les billets Senior (5,20 € au lieu de 5 €). Le prix des autres produits ne subira pas de modification. A noter qu'à partir du 1er février, la SNCB proposera un billet Senior en 1e classe, pour le prix de 12 €.

Projet Diabolo

Pour financer la construction du « Diabolo », à savoir la jonction de la ligne 36C au départ de l'aéroport national vers la nouvelle ligne 25 en direction de Mechelen et de Schaerbeek, un PPP (Partenariat Public Privé) a été mis en place et la société *Northern Diabolo NV* créée.

Le financement du projet s'opère notamment par une redevance payée par les opérateurs qui emprunteront les nouvelles voies; *SNCB-Mobility*, l'opérateur belge en service intérieur, a décidé de répercuter le montant de cette redevance sur le prix des billets au départ et à destination de la gare de Bruxelles-National-Aéroport. Ainsi, depuis le 1er no-



Accident à Mons

Le jeudi 19 novembre à 23h30, l'IC-D 922 Tournai – Charleroi a déraillé à l'entrée de la gare de Mons en venant de Saint-Ghislain, sur la ligne 97. L'automotrice 454 (AM 96) a arraché deux poteaux caténaire avant de s'immobiliser en travers des deux voies de la ligne 96. Sous le choc, l'élément de tête, s'est couché tandis que les deux autres voitures ont terminé leur course dans le talus.

La remise à rail des trois voitures s'est déroulée jusqu'au samedi 21; Infrabel a ensuite procédé aux réparations à la voie et à la caténaire.

Les deux voies de la ligne 96 ont été rendues au trafic le dimanche tandis qu'une seule voie de la ligne 97 était parcourable jusqu'au lundi 23.

L'accident serait dû à une vitesse excessive, la vitesse autorisée à l'endroit du déraillement étant de 60 km/h.

Outre deux blessés, l'accident a malheureusement fait une victime : l'accompagnatrice de train, du dépôt de Charleroi, compagne d'un membre actif du PFT. Nous lui présentons, ainsi qu'à la famille de la victime, nos plus sincères condoléances.

vembre 2009, chaque billet simple est augmenté d'un montant fixe de 2,05 €, qui sera adapté annuellement. Sur le billet est inscrite la mention « Redevance Infrastructure Diabolo incluse ».

La majorité des billets émis reprendra ce

montant dans le prix total; au cas où le titre de transport n'inclut pas la redevance, il existe un billet « Stand alone » appelé « Redevance Infrastructure Diabolo » d'un montant équivalent à celui de la redevance.

Inauguration des services Thalys via les L3, L4 et HSL-Zuid.

Depuis le 13 décembre, les Thalys Bruxelles - Köln et Bruxelles - Amsterdam empruntent les L3, L4 et HSL-Zuid, avec à la clé un gain de temps significatif : 51 minutes sur Amsterdam et 36 sur Köln. Le premier jour de circulation sur la HSL-ZUID, passage du Thalys 9326 Amsterdam - Paris, assuré par la rame PBKA 4305, dans les environs de Moerdijk. Peter HONIG.



Qu'en est-il des Pendolino pour la ligne du Luxembourg?

La SNCB tarde à prendre une décision quant à l'acquisition éventuelle de rames pendulaires pour la ligne du Luxembourg. Selon les dernières études, le marché est favorable pour la mise en service de *Pendolino* entre Bruxelles et Luxembourg, avec prolongement vers Strasbourg et Basel. La question est d'autant plus urgente qu'*Infrabel* est retardé dans l'évolution des travaux en cours de réalisation sur la ligne du Luxembourg. La SNCB doit faire un choix rapide afin qu'*Infrabel* puisse effectuer les travaux supplémentaires nécessaires.

En cas de décision positive pour le pendulaire, *Infrabel* devra en effet adapter les travaux, notamment l'écartement entre les voies dans les courbes et la signalisation. Le surcoût pour ces adaptations ne sera que de € 21,5 millions, sur un budget total de € 550 millions. Selon une étude technique réalisée par *Infrabel*, les travaux actuellement en cours sur la ligne permettront un gain de 20 minutes entre Bruxelles et Luxembourg. L'engagement de rames pendulaires permettrait de réaliser un gain supplémentaire de 12 à 16 minutes. Le temps de parcours serait ainsi réduit à 1h51 au lieu de 2h30 aujourd'hui. Le 18 novembre 2009, des députés des provinces de Namur et de Luxembourg

ont déposé une motion demandant à la SNCB la mise en place du train pendulaire pour 2014.

Voitures M5

Depuis la fin de 2009, une troisième rame de voitures M5 modernisées a été mise en service. Elle assure les trains P 7300 Genk 06.37 - Bruxelles-Midi 08.20 et P8300 Bruxelles-Midi 16.43 - Genk 18.25. Elle a la particularité d'être composée de 6 voitures M5 modernisées, renforcées avec 3 voitures I10; une composition hétéroclite qui ne s'est jamais vue par le passé.



↑ Le 11 décembre 2009, passage à Neerwinden du "Climatejusticetrain" en direction de Kobenhavn. Tim VAN ROOY.



↑ Toutes les voitures DB étaient décorées pour la circonstance. La voiture WWF était de noir vêtue tandis que la bleue était aux couleurs de United Nations Environment Program (UNEP). Tim VAN ROOY.

PHOTO 95-28 →

Le 5 décembre 2009, passage à Angleur du premier train, composé de voitures allemandes et remorqué par les 2725 et 2715. Tim VAN ROOY.

Conférence sur le Climat

A l'occasion de la Conférence sur le Climat qui s'est tenue du 7 au 18 décembre 2009 à Kobenhavn, deux trains spéciaux ont été mis en marche au départ de Bruxelles. Le premier, qui a circulé le 5 décembre, était composé de 12 voitures de la DB, décorées pour la circonstance, remorquées par les 2725 et 2715. Le second train, baptisé "Climatejusticetrain", a quitté Bruxelles le 11 décembre, avec retour le 14. Il était cette fois composé de 11 voitures type I10 et d'une voiture Bar-resto de la SNCB.



8202

Livraison à la SNCB : 11-1965

Numérotation : 262.002 : -11-1965
8202 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Antwerpen-Dam : 11-1965
Brugge (Oostende) : ?
Merelbeke : 01-02-1997
Schaerbeek : 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-03-2008, vendue au ferrailleur Keizer à Courcelles en 11-2008

PHOTO 95-29 *Atelier de Schaerbeek, 2 janvier 2005.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8206

Livraison à la SNCB : 03-01-1966

Numérotation : 262.006 : 03-01-1966
8206 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Antwerpen-Dam : 03-01-1966
Brugge (Oostende) : ?
Merelbeke : 01-02-1997
Schaerbeek : 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-03-2008, vendue à la société italienne Lotras en 05-2008

PHOTO 95-30 *Brugge, 22 mai 1985.*



8207

Livraison à la SNCB : 10-01-1966

Numérotation : 262.007 : 10-01-1966
8207 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 10-01-1966
Brugge (Oostende) : ?
Merelbeke : 01-02-1997
Schaerbeek : 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-03-2008, vendue à la société italienne Lotras en 05-2008

PHOTO 95-31 *Atelier de Schaerbeek, 10 août 2007.*



8208

Livraison à la SNCB : 17-01-1966

Numérotation : 262.008 : 17-01-1966
8208 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Antwerpen-Dam : 17-01-1966
Brugge (Oostende) : ?
Merelbeke : 01-02-1997
Schaerbeek : 15-12-2002

Mise hors exploitation : 01-03-2008 (vendue à Swiss Rail pour la société italienne Lotras)

PHOTO 95-32 *Atelier de Schaerbeek, 17 juillet 2006.*



8227

Livraison à la SNCB : 31-05-1966
Numérotation : 262.027 : 31-05-1966
8227 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 31-05-1966
Monceau : 01-06-1992
Kinkempois : 26-04-1994

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 95-33 *Ronet, 6 octobre 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8229

Livraison à la SNCB : 13-06-1966
Numérotation : 262.029 : 13-06-1966
8229 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 13-06-1966
Monceau : 01-06-1992
Kinkempois : 26-04-1994

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 95-34 *Mons, 11 octobre 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8233

Livraison à la SNCB : 15-07-1966
Numérotation : 262.033 : 15-07-1966
8233 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 15-07-1966
Antwerpen-Dam : ?
Brugge (Oostende) : ?
Merelbeke : 01-02-1987
Schaerbeek : 08-03-2002

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 95-35 *Schaerbeek-Formation, 18 août 2006.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8238

Livraison à la SNCB : 07-09-1966
Numérotation : 262.038 : 07-09-1966
8238 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 07-09-1966
Kinkempois : 23-06-1974

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 95-36 *Flawinne, 30 juin 2001.*
Pierre HERBIET.



FRET SNCF

Comme déjà indiqué dans notre précédent numéro, *Fret SNCF Benelux* loue deux nouvelles Class 66 :

- la 6605 depuis le 9 septembre 2009; elle était auparavant louée par ERS sous le même numéro). Cette machine a été rendue à CBRail le 21 novembre;
- la 6606 depuis le 2 novembre 2009, il s'agit de l'ex. 266 452 de *DB Schenker Nederland* (ex. *Railion Nederland*) qui portait des logos DE GM-Opel. Cette machine a en fait été échangée avec la 6604 qui a été rendue à CBRail.

↓ Le 19 novembre 2009, les 6606 (ex. 266 452 de *DB Schenker*) et 6605 (ex. ERS 6605) de *Fret SNCF Benelux* stationnent à *Antwerpen-Schijnpoort*. Johnny Brauns.



Un locotracteur en monument à Moerbeke

En souvenir de la sucrerie de Moerbeke qui a été fermée en 2007, un locotracteur *Deutz* a été placé fin novembre 2009 en monument devant la gare de Moerbeke-Waas. Il s'agit de la machine construite en 1954 par *Deutz* sous le numéro 55815 (*Deutz* type A4L514R - voir *EL* 43 p. 12). Elle avait été livrée le 5 juillet 1954 à la sucrerie d'Escanaffles, et par la suite cédée à la sucrerie de Moerbeke-Waas. *Moerbeke-Waas*, 17 décembre 2009. Charlie LEJEUNE.

En bref...

- Trois Class 66 ont quitté *Crossrail* en 2009: la DE6303 à la fin juillet (reprise par ERS depuis le 5 octobre sous le numéro 513-10), la DE6304 (reprise par ERS depuis le 8 novembre sous le numéro 561-4, puis par le rurtal-bahn n° V262) et la DE6305 (noire) en décembre. *Crossrail* dispose encore de 14 Class 66 : les PB03, 12 à 15, 18 à 20 et les DE6301, 6302, 6306 à 6309.

- Le 23-12-2009, le SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) a délivré l'autorisation pour la circulation des locomotives diesels-hydrauliques *Voith Maxima 40CC* sur le réseau ferré belge. Compte tenu de la charge à l'essieu et des concentrations de charges liées au faible empatement des bogies à 3 essieux, ces locomotives sont cependant soumises à des restrictions au niveau des itinéraires parcourables. Depuis le début du mois de janvier, *Crossrail* utilise une *Maxima 40CC* pour la traction d'un train entre Ruhland et Antwerpen.

↓ Une MAXIMA 40CC louée par *Crossrail* en tête du train 43556 Ruhland - Antwerpen-Angola. Warsage, 12 janvier 2010. Peter VAN GESTEL.





PHOTO 95-38 Afin de pouvoir assurer la traction des trains de ciment Holcim au départ d'Obourg et des trains de pierrailles au départ de Lessines (qui devraient démarrer d'ici peu), Veolia Cargo organise depuis plusieurs mois des parcours d'étude de ligne pour ses conducteurs, d'une part vers Obourg, et d'autre part vers Lessines. Le 24 septembre 2009, la G2000 (n° UIC 92 87 002 023-5 E - VL) de Veolia Cargo est prête en gare de Lessines pour son retour vers la France. Philippe GOUSSET.

PHOTO 95-39 C'est le lundi 12 octobre 2009 que le premier train de ciment a quitté la cimenterie Holcim d'Obourg à destination de Rouen. Vers 01h39, le train a procédé à un changement de front en gare de Mons pour prendre ensuite la direction de Lille via Ath et Tournai. En tête, la même G2000 que la photo du haut. Philippe GOUSSET.



Nouvelles des 5101 et 5146 en Algérie

Les travaux de modernisation de la ligne Béjaïa - Beni Maçour (88 km) (voir *EN LIGNES 86 et 87*) se sont terminés en juillet 2009.

Les projets de modernisation de la ligne Mostagadem - Mohammedia ont échoué pour des raisons obscures de l'Etat algérien. De ce fait, la société *Colas Rail* a décidé d'abandonner le projet algérien et a rapatrié en France les trois locomotives ex-V211 allemandes et la BB 63000, ainsi que tout l'outillage lourd. Seuls restent à ce jour quelques conteneurs et les 5101 et 5146. Au terme du délai de garantie sur les travaux effectués, *Colas Rail* devrait avoir totalement quitté le Maghreb pour le 15 janvier 2010. Le sort des 5101 et 5146 restées sur place n'est pas encore définitivement scellé. En effet, la société *Infra-Rail* (l'équivalent d'*Infrabel* en Belgique) est en négociation pour les racheter. *Infra-Rail*, organisme d'Etat aussi démuné qu'important, a un besoin récurrent de locomotives puissantes. Si l'achat se réalise, les deux 51 seraient intégrées dans le parc des locomotives algériennes et renumérotées dans la série 060 DC. Elles seraient alors rapidement engagées dans le Sahara pour la mise à voie normale des lignes à écartement étroit (1,055 m). A suivre...

PHOTO 95-41 ↓ Toujours à Bejaïa, avec en arrière-plan le port, la 040 DJ 09 des SNTF en nouvelle décoration, côtoie les deux 51 (5101 + 5156). Construite par GM (type GL-18), elle fait partie d'une série de 15 machines mises en service en 2000. Pierre HERBIET, 8 novembre 2009.



PHOTO 95-40 ↑ Après avoir subi un petit entretien, les deux 51 (5146 + 5101) évoluent à Bejaïa, gare entièrement modernisée par Colas Rail. Pierre HERBIET, 7 novembre 2009.



PHOTO 95-42 ↑ Les Chemins de fer algériens (SNTF) réceptionnent depuis 2008 une série de 17 autorails Diesel triples série 2200 construits par CAF, dérivés de la série 598 de la RENFE. Départ de la rame ZZ 22-16 de la gare de Beni Maçour le 7 novembre 2009. Pierre HERBIET.



Les 91 de Culoz à vendre

Les quatre 91 utilisés au chantier de démolition de Culoz en France sont à vendre. Depuis le début de l'année, ils ont été remplacés par des locotracteurs Jung. Il s'agit des 9118, 9130, 9131 et 9137.

On se rappellera qu'ils avaient été acquis en juin 2004 (9118 et 9131) et en novembre 2004 (9130 et 9137) par la société française *Swiss Rail France S.M.E.* d'Épernay pour être affectés au chantier de démolition de Culoz. Seuls les 9118 et 9131 ont réellement été utilisés, les deux autres servant de pièces de rechange (voir *EN LIGNES* 68 pages 60-61).



PHOTO 95-43 Le 21 octobre, le 9118 manoeuvre un wagon. Le chantier de ferrailage Culoz est un des plus importants de France. Des centaines de véhicules de la SNCF ont ici été réduits en miettes... Pierre HERBIET.



PHOTO 95-44 Petit parallèle entre les 9118, 9130 et 9137, le 11 décembre 2009. Pierre HERBIET.

Italie

Les E645 et E646 des FS se retirent

L'histoire des locomotives des séries E645 et E646 commence en 1953, lorsque les Chemins de fer italiens (FS) décidèrent de développer une nouvelle série de locomotives électriques 3000 V, suite à la hausse du trafic. Constituant une évolution des E636 en production depuis 1942, elles disposent de 12 moteurs de traction (disposition d'essieux: Bo'Bo'Bo'), fournissant une puissance totale de 3780 kW, la rendant plus performante que la E636. Leur masse totale s'élevait entre 110 et 112 t.

En octobre 1958, cinq prototypes (E646.001 à 005) furent livrés par TIBB et servirent à l'élaboration de deux sous-séries : une version voyageurs apte à 140 km/h, et une version limitée à 120 km/h pour le service marchandises.

La première commande fut livrée à partir de juin 1959 (E646.006 à 020 "voyageurs" et E646.021 à 037 "marchandises"). En 1962, pour mieux les distinguer, les E646.021 à 037 furent reclassées E646.201 à 217 puis, pour faire de la place en vue de l'arrivée de plus de



PHOTO 95-45 Le 30 juin 1990, la E645.002 (ex. E646.022, ex. E646.202 - OM/CGE 10-1959) se met en tête du "Freccia del Sole" Ancona - Bruxelles-Midi en gare de Milano Centrale. Les 42 premières E645/646 étaient pourvues d'une caisse fort semblable à celle des E636, avec des faces frontales à trois pans. La E645.002 a été radiée à Verona le 30 juin 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

200 locomotives, E645.001 à 017. Entre 1962 et 1964, les E646.006 à 020 furent modifiées pour la traction des trains de marchandises et reclassées E645.018 à 032. Ainsi, en 1967, après la livraison de la deuxième tranche, l'effectif consistait en 204 E646 (E646.001 à 013 et 020 à 210, les numéros E646.006 à 013 étant attribués pour la seconde fois) et 93 E645 (E645.001 à 093). Les numéros E646 014 à 019 ne furent pas réutilisés, les locomotives initialement

désignées ayant été livrées dans la version E645). Ensuite, les prototypes E646.001 à 005 furent également modifiés et renumérotés E645.101 à 105 en 1979-1980; en fin de carrière, 53 E646 furent reclassées E645.300 et affectées à la division Cargo.

Les E645/646 donnèrent entière satisfaction et, dans les années '60, assuraient la remorque des trains les plus prestigieux en Italie.

PHOTO 95-46 Le 22 mai 1985, passage à Rubiera, sur la grande artère Bologna - Milano, d'un direct tracté par la E645.037 (TIBB 01-1963) toujours habillée dans sa livrée à deux tons de brun d'origine. Elle a été réformée le 24 août 2001 à Verona. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 95-47 Un train local longe la mer Adriatique, dans les environs de Roseto Capo Spulico (ligne Bari - Reggio Calabria), le 2 octobre 2008. En tête, la E646.108 (Breda 02-1964), repeinte dans la nouvelle décoration "XMPR" blanche et verte. Michel HANSSSENS.

PHOTO 95-48 Un direct passe à Cavi, sur la ligne Genova - La Spezia, le 24 août 1994. La E645.040 (TIBB 04-1964) arbore toujours sa belle robe d'origine. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Toutes les E645 et la E646.001 sont sorties d'usine en livrée brune, à l'exception des E645.002 à 020 en gris et vert. Destinées à la remorque du "Treno Azzurro", les E646.035 et 037 arboraient une livrée particulière, gris et bleu. A partir de 1976, les E646 furent transformées pour la circulation en réversibilité et revêtirent la livrée caractérisant le matériel possédant cette aptitude : gris avec bandeaux orange et mauve. Les FS décidèrent d'unifier les livrées du matériel dans la deuxième moitié des années '90 et, dès lors, aussi bien les E645 que les E646 arborent maintenant la livrée "XMPR" blanche et verte.

Le 15 avril 1978, la E645.016 fut impliquée dans la catastrophe de Murazze, près de Bologna, et fut la première locomotive à quitter les effectifs. A partir de l'an 2000, l'arrivée massive des E646 décima l'effectif, jusqu'à la date fatidique du 30 juin 2009, date à laquelle les E646 sont interdites de circulation. Les E645 avaient déjà cessé leurs services le 31 décembre 2008.

↖ Le 1er octobre 2005, passage à Doslo de la E645.027 (ex. E646.016 - Breda 05-1959). La machine arbore la nouvelle livrée verte et blanche et est pourvue de phares blancs et rouges. Thierry COCHIN.

← La E645.040 (TIBB 04-1964) a été repeinte en juillet 2002, dans la décoration bleue et blanche qu'arboraient dans le passé les E646.035 et 037 pour la remorque du "Treno Azzurro". Cane, 1er octobre 2009. Thierry COCHIN.

↓ PHOTO 95-49 Le 22 mai 1985, arrivée à Monterosso d'un direct remorqué par la E646.085 (Breda 10-1962) arborant la livrée peu esthétique grise avec bandeaux orange et mauve distinguant les engins équipés pour la marche en réversibilité. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



France

L'irrésistible progression du cadencement

S'il est un domaine où la France n'est pas à la pointe, c'est bien celui du cadencement des services voyageurs. Mais tout a une fin : l'un des principaux îlots de résistance au cœur de l'Europe succombe enfin aux charmes et surtout aux avantages de ce mode d'exploitation.

Ce qui ne s'est pas fait sans résistances : depuis des temps immémoriaux, la façon de concevoir les horaires dans l'Hexagone reposait sur le même principe ancestral qui consiste à adapter l'offre par petites touches à une demande réputée peu évolutive. Une posture d'arrière-garde qui ferme la porte à toute véritable innovation. Et en particulier au cadencement, cette organisation qui mise résolument sur une offre abondante et d'usage aisé, et joue donc à fond la carte de l'attractivité du service afin de susciter en retour une croissance de la demande. Pari risqué au départ qui se révèle payant à l'arrivée. Encore faut-il oser.

À décharge, il faut dire que la densité de population de la France n'est pas celle de la Belgique, que la tâche n'est pas mince, et que les embûches ne manquent pas. Obstacle de taille : les "plages travaux", cette disposition de principe sur laquelle repose l'organisation de la maintenance courante de l'infrastructure qui, en interdisant toute circulation pendant 1h50, se heurte frontalement à la notion de cadencement horaire. Autre frein, toute considération technique mise à part : une réticence de fond au changement, nourrie par cette



Voiture-pilote B5uxh flambant neuve en tête, le 891026 Laroche-Migennes – Paris est en route pour la capitale pour le compte de la région Bourgogne. Une desserte cadencée aux deux heures depuis décembre 2008. Gilbert LAURENT.

tendance qu'ont les Français à regarder de haut ce qui se fait ailleurs...

La donne a toutefois changé en 1997 avec la création du Gestionnaire d'infrastructure (RFF = Réseau Ferré de France) et surtout le processus de régionalisation qui a transféré aux Conseils régionaux la responsabilité des dessertes voyageurs locales. L'argent étant, comme l'on sait, le nerf de la guerre, le face à face qui s'en est suivi entre "conservateurs" (au sein de la SNCF) et "novateurs" (RFF et Régions) a tourné à l'avantage des derniers qui sont aussi les financiers.

Les Régions n'y sont d'ailleurs pas allées avec le dos de la cuiller et n'ont eu de cesse d'investir massivement dans les matériels dernier cri dont elles sont d'ail-

leurs les instigatrices. Un préalable nécessaire : étriqué, hétérogène et suranné, le parc voyageurs régional n'était déjà plus à la hauteur de ses missions antérieures. Principale "brique" de ce renouveau : la famille AGC et ses différentes déclinaisons Diesel, électrique et mixte (X-76500, Z-27500 et B-81500/82500, dits XGC, ZGC et BGC). Liste non limitative, puisque sont également de la partie les autorails X-TER (X-72500) et A-TER (X-73500), ainsi que les automotrices à un niveau (Z-21500 dites Z-TER) ou deux niveaux (Z-23500 et Z-24500/26500 dites Z2N et Z2N-NG). Soit au total un bon millier de rames permettant d'obtenir :

- l'abondance nécessaire à la densification des dessertes;

Vue par l'arrière d'une rame assurant le même service : c'est une BB-7200 de Dijon-Perrigny rendue apte à la réversibilité qui assure la pousse. Gilbert LAURENT.



- l'homogénéité technique qui permet l'uniformisation des marches;
- la réversibilité généralisée et tous les avantages qui en découlent en matière de productivité et en terme de simplification de l'exploitation;
- un niveau de performances autorisant un resserrement des marches, avec à la clé, outre des gains horaires, une évolution favorable en terme d'impact sur la capacité de l'infrastructure (par réduction des différentiels de vitesse);
- un niveau de confort qui renchérit l'attrait commercial.

La composante "matériel" ne constituant plus un souci majeur, restent les facteurs "environnementaux". Or, de ce point de vue, tous les indicateurs sont au vert : la saturation croissante du réseau routier, les remous qui ont agité le marché des produits pétroliers et les premières réactions enthousiastes de la clientèle sont autant d'éléments favorables qui ne peuvent que stimuler le développement du cadencement.

Revers de la médaille, les premières applications ont mis en évidence un problème majeur : le réseau français est en partie inadapté. D'où un changement de cap en matière de projets d'infrastructure : alors qu'il s'agissait principalement dans les années 90 de favoriser l'écoulement du trafic marchandises, ce sont les projets liés à la mise en place du cadencement qui font aujourd'hui l'actualité. Et les exemples, dont certains sont réalisés ou en passe de l'être, ne manquent pas. Avec des créations de troisième voie (en plaine d'Alsace, à l'est de Marseille, à l'ouest de Nice...), de quadruplement (au

nord de Bordeaux), de transformation partielle de voie unique en double voie (au nord-est de Lyon vers Bourg, au nord de Marseille vers Aix-en-Provence, au nord-est de Toulouse...), d'aménagements divers visant à augmenter la capacité de l'infrastructure (gare de Paris-Bercy, secteurs de Villeneuve-St-Georges et Brétigny au sud de Paris...). Parallèlement, la maintenance de l'infrastructure devrait évoluer à terme vers une organisation différente dans laquelle la "plage travaux" quotidienne serait réduite à une heure, ce qui ferait évidemment sauter un verrou de taille. Moyennant quoi, en dépit des obstacles, la mise en place du cadencement avance à grands pas. Qu'en est-il donc aujourd'hui ?

C'est elle qui a ouvert le bal en développant une offre qui fait encore référence aujourd'hui : dès la fin des années 90, la Région Alsace a franchi le pas et entamé l'application du cadencement sur son réseau, et en particulier sur la pièce maîtresse que constitue l'axe Strasbourg – Mulhouse – Basel. Résultat : dix ans après : 17 relations à cadence horaire sans aucune discontinuité (1), ce dispositif de base étant complété par 7 mouvements intermédiaires positionnés en heures de pointe. Particularité : toutes les circulations sont assurées par rame Corail réversible avec BB-26000 et classées en catégorie V200... à l'exception notable des EC *Vauban* et *Iris* qui sont intégrés à la trame et limités, eux, à 160 km/h.

Autre Région et non des moindres à relever le défi, Rhône-Alpes a emboîté le pas à l'Alsace en décembre 2007. Pari gagné pour cette Région à la géographie complexe et au trafic dense, bien que

quelques fausses notes viennent ternir le tableau : si le résultat est remarquable sur Lyon – St.-Etienne et Lyon – Grenoble, lignes parcourues par une trentaine de mouvements (Z-24500 dans le premier cas et rames Corail avec BB-22200 dans le second), le résultat est moins probant sur Lyon – Genève où les dix relations (Z-9500 et rames réversibles avec BB-25200) sont plus souvent cadencées aux deux heures (de 9h04 à 17h04) qu'à l'heure simple. Mais plus que toute autre, c'est la desserte passablement brouillonne de Lyon – Bourg qui fait tache : si la qualité du matériel est bien là, les B-81500 ayant avantageusement remplacé les X-4630 des années 60, les irrégularités de la trame et les vides horaires ternissent grandement l'image d'une desserte par ailleurs bien fournie.

Une situation contrastée donc, que l'on trouve également en Aquitaine. Car si cette Région se flatte de la mise en place du cadencement au sud de Bordeaux, force est de constater qu'il s'agit là d'une vision optimiste : si l'antenne qui conduit à la station balnéaire d'Arcachon entre parfaitement dans le moule (24 relations assurées par B-81500 épaulées par Z-21500), la notion de cadencement paraît largement usurpée pour la direction de Mont-de-Marsan desservie par sept relations espacées au mieux de deux heures et au pire de quatre.

Reste que, même dans ses applications les plus approximatives, le principe du cadencement apporte partout ses bienfaits, parfois même de façon spectaculaire : entrée dans la course en décembre 2008, la Bourgogne a profondément transformé la desserte de l'axe Paris – Dijon et son antenne vers Auxerre.

Immortalisés sur la même ligne, deux BGC (version mixte électrique/Diesel de l'AGC) assurent le 891155, l'une des liaisons cadencées aux 2 heures de la relation Paris – Auxerre. Gilbert LAURENT.



Là où les trains se comptaient il y a peu sur les doigts de la main, le cadencement fait aujourd'hui merveille : chacune des deux directions est desservie (par B-81500 pour l'une et rames Corail réversibles avec BB-7200 pour l'autre) sur le principe d'un train toutes les deux heures en alternance, ce qui procure une fréquence horaire sur le tronçon commun Paris – Laroche-Migennes. Également converties : la Normandie (autour de Rouen et Caen), PACA (Marseille – Toulon et Aix, secteur de Nice), en attendant le Centre (Paris – Orléans – Tours), les Pays de Loire, la Franche-Comté... Ainsi le cadencement se répand-il à travers l'Hexagone, parfois de façon radicale mais plus souvent par étapes, y compris aux portes de Paris dans le cadre d'opérations menées conjointement par les Régions et le STIF (l'équivalent parisien des Régions). Derniers exemples en date : Paris – Mantes (ligne Paris – Rouen) et Paris – Dreux à l'ouest (rames à 2 niveaux VB2N avec BB-27300 dans les deux cas) ainsi que Paris – Montereau/Montargis au sud (Z-5600). Ceci étant, l'évolution est plus hésitante et les résultats plus nuancés sur les relations nationales et interrégionales : si certains axes très fréquentés comme Paris – Le Havre bénéficient à plein du cadencement, d'autres n'ont droit qu'à une simple uniformisation des marches. À l'image de Paris – Cherbourg et Paris – Clermont-Ferrand, deux relations exploitées avec rames Corail et BB-26000 à V200. Dans le premier cas, le client doit composer avec un total de sept mouvements circulant le plus sou-



La Normandie, une région réputée pour ses pâturages, l'est désormais aussi pour son cadencement : deux A-TER (X-73500) titulaires du 850340 Le Havre – Fécamp évoluent sur la ligne Paris – Le Havre. Gilbert LAURENT.

vent par intervalles de deux ou trois heures, tandis que dans le second, les huit relations quotidiennes sont réparties dans le temps de façon très hétérogène. Avec pour résultat, des départs qui se succèdent à cadence horaire de 16h01 à 19h01... et à l'inverse un vide sidéral entre 9h01 et 13h01.

En définitive, le cadencement est bien en marche, et sa généralisation, c'est pour bientôt et en principe pour 2013. Mais un cadencement "à la française". Car si l'évolution des mentalités et la volonté politique sont choses acquises, si le matériel roulant ne demande qu'à rouler et

si les clients se bousculent, certaines contraintes techniques perdurent, les vides horaires persistent, et plus généralement les entorses au principe de cadencement se banalisent au point que l'exception devient souvent la règle. Bref, il y a encore du pain sur la planche.

Gilbert LAURENT.

(1) Résultat rendu possible par la présence d'IPCS (Installations permanentes de contresens) et leur utilisation d'office par certains trains pendant les périodes réservées à la maintenance.

Arrivée en gare de Niolon d'un TER Marseille - Miramas, mené par la 67580 du dépôt de Marseille. Cette ligne a vu sa desserte s'étoffer avec une fréquence de 14 allers-retours cadencés, avec espacement aux 30 minutes aux heures de pointe. Laurent WYNANT.



France

VFLI transforme des BB63500

VFLI (*Voies Ferrées Locales et Industrielles*) débute les essais d'une locomotive thermique de manœuvre totalement reconconditionnée sur la base de la série monocabine BB 63500. A moins d'un million d'euros, la filiale de la SNCF compte en moderniser pour ses propres besoins mais aussi la proposer à la vente. Dans un premier temps, une quinzaine d'engins vont ainsi passer entre les mains des agents *CFD Industrie* de Montmirail, site appartenant à VFLI.

La locomotive est déclinée en deux versions :

- ITE (Installation terminale Embranchée) : BB 401 à 409;
- RFN (*Réseau Ferré National*) : à partir de la BB 410.

Les BB 63500 sont désossées et seuls le châssis, les extrémités des capots courts et longs, ainsi que les bogies et moteurs de traction à courant continu sont conservés. La chaîne de traction est toute nouvelle : le moteur Diesel MGO d'origine est remplacé par un *Iveco Vector V8* de 565 kW à 1 800 tr/min satisfaisant à toutes les



La BB 402 est engagée sur la base travaux du TGV Rhin-Rhône de Villersexel. Pierre HERBIET, 20 octobre 2009.

normes en vigueur, notamment d'anti-pollution. Il entraîne un alternateur *Leroy Somer* fournissant une tension alternative qui est ensuite redressée. La puissance en sortie est régulée à 510 kW. Accusant une masse de 68 tonnes, la locomotive peut évoluer à la vitesse maximale de 80 km/h (90 km/h à vide). L'ancien pupitre de conduite unique et central laisse la place à deux postes modernes.

VFLI prévoit l'homologation de la BB 400 RFN par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) pour le début de 2010. L'opérateur envisage d'utiliser cette série pour le transport de déchets dans l'Oise (entre Creil, Compiègne, Noyon, Verberie, Ormoy-Villers et le centre de traitement de Villers-Saint-Paul). Ce contrat, a été conclu pour cinq ans avec le *Syndicat Mixte de la Vallée de l'Oise* (SMVO).

TELEX....

NORVEGE : des EURO 4000

● *CargoNet*, l'équivalent de B-Cargo en Belgique, a loué chez HBS Rail 6 locomotives Diesel *Vossloh* du type EURO 4000. Elles sont en cours de construction dans l'usine de Valencia en Espagne. Ces machines remplaceront les Class 66 de la série 66 401 à 406 (voir *EL 91* page 53) dans le nord du pays, et permettront d'augmenter la charge des trains entre Trondheim et Bodø. La première sera livrée en mai 2010. Elles seront spécialement équipées pour affronter le grand froid et la neige.

CHINE

● En octobre 2009, le ministère chinois des chemins de fer a commandé chez *Nanche Sifang Locomotive Works* en partenariat avec *Kawasaki Heavy Industries Ltd* une série de 140 rames à grande vitesse aptes à 350 km/h, basées sur les rames développées par *Kawasaki* pour la ligne japonaise Tohoku - Shinkansen. La valeur du contrat atteint 4,4 milliards d'euros. Les premières rames, dont la livraison débutera en 2011, seront en gagées entre Pékin, Guangzhou et Shanghai.

FRANCE : des commandes à foison

● Fin octobre 2009, la SNCF envisageait de commander une série de 35 rames à grande vitesse d'une valeur approximative d'un milliard d'euros, assortie d'une option pour 65 trains supplémentaires. Ces rames seront destinées au trafic international, et viendront renforcer la flotte des *Thalys*.

● *Alstom* a remporté le marché pour la fourniture d'une nouvelle génération d'automotrices baptisée provisoirement "Porteur Polyvalent" (potentiellement d'un milliard de rames d'une valeur de plus de 7 milliards d'euros) du type *Coradia* d'*Alstom*, matériel qui va succéder à l'AGC de



La nouvelle rame *Coradia* d'*Alstom*, dont 1000 rames devraient être mises en service entre 2013 et 2021. ALSTOM.

Bombardier (700 unités commandées). La première commande porte sur une tranche de 100 rames, assortie d'une option pour 35 unités supplémentaires. Elles seront engagées dans les régions d'Alsace, Aquitaine, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire et Picardie. Les livraisons débuteront en 2013.

Ce matériel à plancher surbaissé est destiné aux relations à arrêts fréquents sur les axes à fort trafic. Il pourra circuler aussi bien sous une tension de 25 kV que sous 1,5 kV, à 160 km/h. Une sous-série pourra circuler en trafic transfrontalier vers l'Allemagne et la Suisse, sous 15 kV. Certaines seront pourvues d'un équipement bi-mode, électrique/Diesel. Trois aménagements intérieurs seront disponibles, pour le trafic local, régional ou Intercity.

● De son côté, *Bombardier* a décroché le 16 novembre 2009 un contrat pour la construction de 860 rames à deux niveaux d'une valeur de 8 milliards d'euros. La première tranche de 80 rames sera livrée à partir de 2013; elles seront affectées dans 7 régions (Bretagne, Aquitaine, Centre, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, PACA et Rhône-Alpes).



GRANDE-BRETAGNE PHOTO 95-50 Le train royal de Sa Majesté circule régulièrement sur le réseau anglais. En 1977, ce train fut fortement modifié afin de le moderniser pour son utilisation à l'occasion de la célébration du Silver Jubilee de la reine Elizabeth II. Plusieurs nouvelles voitures furent ajoutées et certaines anciennes modernisées ou radiées. Depuis cette date, tous les véhicules du train royal ont été repeints dans la couleur Royal Purple et numérotés dans une série spéciale commençant à 2900. D'autres modifications ont été apportées à la fin des années 1980, plusieurs nouvelles voitures étant alors ajoutées au parc. Depuis lors, le train royal est composé uniquement de voitures type Mark 3, dont la vitesse maximum est de 200 km/h. Le 23 octobre 2009, passage du train royal en gare de Cardiff, encadré par les 67005 et 67006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 95-51 La ligne London - Plymouth - Penzance longe sur plusieurs kilomètres la côte de la Manche, entre Dawlish et Teignmouth. Enclavée entre la mer et les falaises ocre, la ligne est régulièrement fouettée par d'énormes vagues passant au-dessus des trains. Le 22 octobre 2009, un service IC London Paddington - Penzance, assuré par une rame HST encadré par les locomotives 43303 et 43304, est la proie des vagues, alors qu'il roule à pleine vitesse, peu avant la gare de Dawlish. Il arrive que la ligne soit fermée au trafic lors des grandes tempêtes. Au mois d'août, le Prince de Galles a spécialement fait circuler la rame royale sur cette ligne pour admirer le spectacle des vagues se brisant sur le train. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Autriche

La reconstruction de la section Mittersill - Krimml a débuté

Depuis le reprise de la ligne à voie étroite Zell am See – Mittersill (- Krimml) des ÖBB par le *Salzburger Lokalbahn* (SLB) le 1er juillet 2009 (voir *EN LIGNES* 88, page 45), beaucoup de choses ont changé :

- toutes les gares et points d'arrêt ont été modernisés;
- il y a de nouveau des agents d'accompagnement dans les trains;
- le matériel roulant a reçu une nouvelle décoration;
- après 10 ans d'absence, le trafic marchandises a été réactivé;
- les horaires ont été améliorés, si bien qu'un train circule chaque heure sur la section Zell am See - Mittersill, complété par des trains d'écoliers. Le service de banlieue instauré par les ÖBB entre Zell am See et Bruckberg Golfplatz a été prolongé jusqu'à Fürth-Kaprun et, depuis le 13 septembre, jusqu'à Piesendorf Bad (9 km), avec un train toutes les 30 minutes;
- mise en service de voitures plus confortables, remorquées par la nouvelle lo-



Pour le déchargement des traverses en béton, un portique est utilisé, lequel peut soulever simultanément toutes les traverses présentes sur le wagon et ensuite les placer sur l'assiette de la voie. Photo prise entre Mittersill et Rettenbach le 22 septembre 2009. Walter PINET.

comotive Vs81 (ex. ÖBB 2096 001) sous la forme d'une rame réversible. Une seconde machine, la Vs82, est arrivée le 11 novembre 2009.

Le succès est au rendez-vous, puisque le SLB a enregistré en un an une augmentation de 40 % du nombre de voyageurs par rapport aux ÖBB...!

A remarquer également que la section Mittersill - Krimml, gravement endommagée par des inondations en 2005, a été partiellement rouverte au trafic le 13 décembre 2009 entre Mittersill et Bramberg (11 km). Ces inondations avaient d'ailleurs été un prétexte pour les ÖBB pour tenter de supprimer ce réseau. Les tra-

PHOTO 95-52 Le 21 septembre 2009, en gare de Fürth-Kaprun, un train vers Mittersill remorqué par la Vs81 du SLB (ex. ÖBB 2096 001) croise l'autorail n° 11 (ex. ÖBB 5090 001), lequel arbore encore la livrée ÖBB. Wim DE RIDDER.



vaux de reconstruction avaient débuté le 4 septembre 2009. Le SLB espère atteindre en été 2010 le terminus de Krimml, lequel se trouve à proximité des célèbres chutes d'eau du *Krimmler Wasserfälle* dont la dénivellation atteint 380 mètres. Pour ces travaux, les grands moyens sont utilisés. A certains endroits, l'assiette est entièrement reconstruite et prévue pour résister aux inondations futures. L'envoi des matériaux de construction est réalisé le plus possible par train. Les nouvelles traverses en béton sont expédiés sur des wagons plats à voie normale posés sur des trucks porteurs. Le ballast, provenant d'une carrière près de Kitzbühel, est amené par camion jusqu'à Mittersill où il est transvasé dans des wagons-trémies à voie étroite. Trois wagons-trémies et quelques trucks porteurs sont loués au *Zillertalbahn*. De plus, la locomotive Diesel 2095.008 des ÖBB du dépôt de Waidhofen, arrivée sur le réseau le 23 septembre 2009, a été utilisée par le SLB jusqu'en décembre 2009. Afin de pouvoir manoeuvrer les wagons à voie normale sur les voies de chargement de *Tischlerhäusl*, la machine à voie normale SLB 86 (ex. ÖBB 2048 004, ex. DB 211 100) a été utilisée.



PHOTO 95-53 La Vs73 (ex ÖBB 2095 006) remorque deux wagons plats à grand écartement placés sur trucks porteurs. Mittersill, 22 septembre 2009. Wim DE RIDDER.

PHOTO 95-54 Trois wagons de ballast vides, loués au Zillertalbahn, ont été incorporés au convoi qui retourne vers Mittersill, tracté par la Vs73 (ex. ÖBB 2095 006). Mittersill, 23 septembre 2009. Wim DE RIDDER.



Suisse

RhB : les Allegra arrivent

Le 14 octobre 2009, aux ateliers RhB (Rhätische Bahn – Chemins de fer Rhétiques) de Landquart (Grisons) a eu lieu la présentation de la toute nouvelle automotrice pour voie métrique, baptisée « Allegra ».

Ce matériel, construit par Stadler, est conçu pour le trafic régional des RhB et devrait remplacer les anciennes Ge 4/4 I, ABe 4/4 II et Be 4/4.

Les rames sont construites sur châssis d'aluminium avec faces avant en matériau composite; la remorque intermédiaire est à plancher bas et dispose de toilettes en circuit fermé. L'ensemble dispose de l'air conditionné.

Quinze automotrices du type ABe 8/12 – deux voitures motrices encadrant une remorque – ont été commandées et sont livrées en 2009 et 2010 ; elles seront suivies de cinq automotrices ABe 4/14 montées sur quatre caisses : une voiture motrice, deux voitures intermédiaires et une voiture-pilote. Un maximum de trois automotrices peuvent être accouplées.

Les rames à trois caisses sont plutôt destinées au parcours Chur (CH) – Tirano (I) par les lignes de l'Albula et de la Bernina (cette



La première "Allegra" ABe 8/12, photographiée lors de sa présentation à l'atelier de Landquart, le 14 octobre 2009. Mario STEFANI.

dernière est inscrite au Patrimoine Mondial de l'Unesco), tandis que les rames à quatre caisses rouleront sur la ligne principale Landquart – Chur – Thusis.

Les rames ABe 4/14 sont monocourant, alimentées en 11.000 V 16 2/3 tandis que les 15 rames ABe 8/12 sont bitension 11kV 16,7 Hz/1000 V CC.

La puissance développée est de 2600 kW

pour les ABe 8/12 et 1300 kW pour les ABe 4/14. Les premières ont une longueur de 49,5 m, un poids de 99 tonnes et peuvent accueillir 100 voyageurs ; les secondes mesurent 74,9 m, pèsent 105 tonnes et ont une capacité de 189 voyageurs.

Elles peuvent rouler toutes deux à 100 km/h.

ports a décidé d'augmenter temporairement le soutien qu'il apporte au trafic combiné non accompagné (TCNA) de conteneurs et de caisses mobiles, par une augmentation des indemnités d'exploitation versées aux opérateurs. Il leur sera ainsi possible d'offrir des prix plus compétitifs par rapport à la route et d'acquiescer de nouveaux transports.

AUTRICHE

● Malgré la crise, l'année 2009 aura été très bénéfique pour la RoLa via le Brenner. La RoLa est l'autoroute roulante exploitée par la société Ökombi (filiale de Rail Cargo Austria, l'équivalent de SNCB-Logistic, ex. B-Cargo) sur la ligne du Brenner. Durant les 11 premiers mois de l'année, 210.000 camions ont été transportés sur cet axe, soit un chiffre déjà plus élevé que pour toute l'année 2008. Le taux d'occupation moyen par train s'est élevé à 89%. Ce succès est surtout engendré par l'interdiction de transit à travers le Tirol des camions transportant certaines marchandises (essentiellement des vracs). Pour 2010, Ökombi espère une croissance de 10%, et portera la capacité à 300.000 camions. Actuellement, 54 trains RoLa empruntent chaque jour le Brenner.

TELEX....

ALLEMAGNE

● Une nouvelle société baptisée *Hamburg-Köln-Express GmbH* (HKX) a été créée en octobre 2009. A partir du 15 août 2010, elle mettra en route trois trains allers-retours entre Hamburg et Köln. Les voyageurs pourront choisir entre différents confort et bénéficieront de prix attractifs. Pour assurer ces trains, HKX utilisera les rames électriques de la série 4010 ex. ÖBB (Chemins de fer autrichiens - voir *EN LIGNES 90* pages 48-49).

HONGRIE

● Au changement d'horaire de décembre 2009, les MAV (chemins de fer hongrois) ont fermé 25 lignes. La société austro-hongroise GySEV (Gyor-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn) envisage de reprendre l'exploitation de 600 km de lignes voyageurs des MAV (Chemins de fer hongrois) dans l'ouest du pays, ainsi que 1200 cheminots.

SUISSE

● Le BLS projette de construire un nouveau tunnel à Rosshäusern sur la ligne

Bern - Neuchâtel. Il s'agit de remplacer le tunnel actuel, à simple voie et âgé de 108 ans. Le nouveau tunnel permettra de créer un nouveau tronçon de 4,1 km à double voie entre Rosshäusern et Mauss. Le coût du projet s'élève à 117 millions d'euros. Cent millions seront financés par le réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements LGV), tandis que les cantons de Bern, Neuchâtel et Fribourg prendront en charge la somme résiduelle. La mise en service est prévue pour 2015. Le tunnel servira à assurer la liaison TGV entre Bern et Paris, mais aussi le trafic entre Bern et Neuchâtel ainsi que le RER bernois. Il s'agit du plus important projet individuel en Suisse réalisé dans le cadre du raccordement du réseau suisse aux lignes à grande vitesse.

● La crise économique entraîne une forte diminution du volume transporté en trafic marchandises transalpin, touchant davantage le rail que la route. Cette évolution de la répartition modale au détriment des chemins de fer est contraire au mandat constitutionnel concernant le transfert du trafic lourd sur le rail. Aussi, afin d'éviter que davantage de marchandises ne quitte le rail, l'Office fédéral des Trans-

Italie

Les E464 en service sur le FER

Depuis le 6 juin 2009, la ligne Poggio Rusco - Ferrara de la société FER (Ferrovie Emilia-Romagna), est exploitée en traction électrique, à l'aide de rames réversibles à deux niveaux, tractées par des E464. Le service était auparavant assuré par des autorails.

Le FER a acquis 10 machines de ce type, identiques aux E464 des FS, et numérotées E464.901 à 906 et 890 à 893, les 4 dernières étant équipées de l'attelage automatique.

Par ailleurs, les Chemins de fer italiens (FS) ont commandé auprès de *Bombardier* 100 locomotives supplémentaires du type E464 pour le trafic voyageur régional, ce qui portera leur effectif à 638 unités,



Le 8 août 2009, à Regio Emilia, deux rames réversibles récemment livrées attendent leur mise en service. Garrit JOOS.

dont 480 étaient en service fin octobre 2009. Une option pour 50 machines supplémentaires a été également contractée.

La valeur de cette commande est de 258 millions d'euros. Leur livraison s'étalera de 2010 à 2012.



Le 26 mai 2006, la 279-014-5 remorque un train d'autos, en passage dans les environs de Tudela. Cette machine a été radiée à Zaragoza en septembre 2008. Felipe ARANDA.

Espagne

Réforme des 279

Les 16 locomotives de la série 279 des RENFE (Chemins de fer espagnols) ont été livrées de 1967 à 1968 par *Mitsubishi* (les deux premières), et CAF et CENEMESA sous licence (pour les suivantes). Ces Bo'Bo' étaient bitension 1,5 et 3 kV continu. Elles développaient une puissance de 2700 kW et avaient deux rapports d'engrenages permettant d'atteindre une vitesse de 80 ou 130 km/h suivant le service à assurer. Initialement numérotées 7901 à 7916, elles reçurent par la suite les numéros 279.001 à 016.

La dernière machine a été réformée au dépôt de Zaragoza le 2 juillet 2009.

Ces locomotives, les premières d'origine japonaise, donnèrent naissance à une longue lignée de locomotives semblables, les séries 269 et 289, comptant plus de 300 unités.

Luxembourg

Le Z105 restauré

L'autorail *De Dietrich* Z105, appartenant au Service des Sites et Monuments Nationaux luxembourgeois, a entièrement été restauré chez *Arriva Werke Nord GmbH* à Neustrelitz (D). Du 25 et 27 novembre 2009, l'autorail a effectué des parcours d'essais sur la ligne Neustrelitz - Feldberg. Ces essais, qui se sont déroulés d'une manière concluante, ont précédé le retour de l'autorail au Luxembourg où il circulera de nouveau après une absence de 10 ans. **Feldberg, 27 novembre 2009.** Serge PLETGEN.



Le rail en Nouvelle-Zélande



Située au sud-ouest de l'océan Pacifique, la Nouvelle-Zélande est constituée de deux îles principales. Sa superficie est de 268.680 km² (9 x celle de la Belgique), pour 4 millions de personnes. Les Chemins de fer nationaux NZR (New Zealand Railways) furent vendus dans leur entièreté en 1993 à la société américaine *Wisconsin Central* et renommés *Tranz Rail*. Cette privatisation se révéla catastrophique pour le rail et l'infrastructure fut à nouveau nationalisée en 2004, tandis que l'exploitation était acquise par la société australienne *Toll Rail*.

PHOTO 95-55 A Auckland, les services suburbains sont entièrement assurés en traction Diesel et l'exploitation est concédée à *Veolia Transport*. Aux heures de pointe, *Veolia* engage un couple d'autorails "Silver Fern" entre Auckland et Pukekohe. Les "Silver Fern" ont été construits en trois exemplaires en 1972 par *Kawasaki* et *Toshiba* au Japon pour les services longues distances Auckland - Wellington. Le 3 avril 2009, les RM24 et RM18 arrivent à Auckland. La numérotation des engins, appliquée depuis 1980, a comme particularité d'inclure le chiffre d'autocontrôle dans le numéro complet, comme dernier chiffre : le RM24 est donc en réalité le RM2, la DC4951 est la DC495, la EO74, la EO7, etc. *Philippe DE GIETER*.

PHOTO 95-56 Les autres services sont assurés par une flotte de 19 autorails doubles acquis d'occasion en Australie (*TransPerth*) et par des rames tractées constituées de voitures Mark2 ex-British Rail achetées d'occasion en Grande Bretagne et transformées pour les services de banlieue. Les Mark2 sont utilisées en composition réversible avec des locomotives série DC. La gare centrale d'Auckland est une gare en cul-de-sac implantée en tunnel : les nombreux mouvements assurés par les DC, équipées de moteurs GM 12-645C (similaire à celui des 62 SNCB), leur confèrent une ambiance unique. Le 3 avril 2009, la DC4951 marque l'arrêt à Orakei, à la sortie de Auckland. La Sky Tower, achevée en 1997, est haute de 328 m (4 m de plus que la tour Eiffel). *Philippe DE GIETER*.





PHOTO 95-57 *Kiwi Rail a été créée le 1er juillet 2008, lors du rachat de Toll Rail par le gouvernement. Kiwi Rail opère sur un réseau de 3898 km de voie à écartement de 1,067 m, dont environ 500 km sont électrifiés. Le 20 mars 2009, les DC4565 et DFT7239 remorquent un train de charbon à Omokoroa, sur la ligne Mount-Maunganui - Hamilton. Philippe DE GIETER.*

PHOTO 95-58 *Il reste trois relations voyageurs longues distances, assurées par Kiwi Rail sous le label Tranz Scenic : Auckland-Wellington (Overlander), Christchurch-Picton (TranzCoastal) et Christchurch-Greymouth (TranzAlpine). Elles sont principalement destinées aux touristes. Le 29 mars 2009, la DC4559 passe à Sefton en tête du TranzCoastal Picton-Christchurch. Les DC sont des A1A A1A construites par General Motors entre 1961 et 1967. Philippe DE GIETER.*





PHOTO 95-59 Afin d'alléger les trains de marchandises lourds (principalement des rames de charbon) dans le tunnel de Otira, long de 8500 m et en rampe de 3%, la ligne fut électrifiée en 1500 V continu, tandis que cinq locomotives électriques Bo'Bo' série EA (plus tard EO) furent construites en 1968 par Toshiba. Mais, en 1997, après la privatisation, le maintien de ces allèges et l'entretien des installations électriques furent considérés comme des dépenses inutiles - alors que la vente du cuivre de la caténaire apportait un profit immédiat - et les EO furent mises hors service. La longueur et le profil difficile du tunnel étaient peu compatibles avec la traction Diesel et de nombreux problèmes survinrent, mais il était trop tard... Pour faire face à la hausse de fréquentation des services suburbains TranzMetro à Wellington depuis la renationalisation, Kiwi Rail a modernisé et remis en service temporairement depuis le 8 décembre 2008 trois des cinq locomotives. Le 1er avril 2009, la EO74 et une rame de voitures Mark2 ex-British Rail stationnent en gare de Wellington. Philippe DE GIETER.

PHOTO 95-60 Excepté les trains de banlieue à Wellington et Auckland, les seuls services voyageurs ayant survécu à la période de privatisation sont à vocation touristique. Le 28 mars 2009, la Ab778 (une Pacific construite par NZR Addington en 1925 et radiée en juillet 1969) est en tête du "Kingston Flier" Fairlight - Kingston (14km). Philippe DE GIETER.





PHOTO 95-61 Le Weka Pass Railway est basé à Waipara et exploite une ligne de 12 km jusque Waikari. Il possède deux des quatre DG préservées. Ces 42 locomotives A1A A1A ont été construites en Grande-Bretagne par English Electric, Vulcan Foundry et Robert Stephenson & Hawthorn, en 1955 et 1956. Elles disparurent en 1983. Le 30 mars 2009, les 791 et 770 se reposent devant le dépôt à Waipara.

PHOTO 95-62 Une soixantaine de sociétés sont actives dans le domaine du tourisme ferroviaire. Une des plus importantes est le TGR (Taieri Gorge Railway) opérant entre Dunedin et Middlemarch (18 km). Le parc moteur se compose de 5 locomotives du type DJ (Bo'Bo'Bo' diesels-électriques construites en 1968 et 1969 par Mitsubishi au Japon et utilisées par les NZR jusqu'en 1989). Le 27 mars 2009, la DJ 3286 marque l'arrêt à Hindon lors du retour vers Dunedin. Philippe DE GIETER.



WAGON TYPE Uaai 3000S2

Après la Seconde guerre mondiale, la SNCB incorpora dans son parc une série de 30 wagons évidés ex. DR pour transports exceptionnels, répartis en 11 types différents, tous à châssis évidés, et pouvant supporter des charges de 30 à 105 t.

Seize de ces wagons, de 7 types différents, avaient tous environ la même forme et étaient équipés de bogies de 2, 3 ou 4 essieux. Ils pouvaient transporter entre 50 et 105 t. Après leur mise hors service, pour la plupart dans les années '80, ces wagons ont soit été vendus à la ferraille, soit réutilisés comme véhicule de service incorporés dans des trains bétonneurs de la SNCB puis vendus pour être utilisés dans des trains bétonneurs privés, soit encore comme wagon de service vraiment spéciaux comme ce fut le cas pour le véhicule qui nous concerne.

Quelques bogies furent toutefois réutilisés pour la construction de nouveaux wagons surbaissés.

Le wagon unique qui nous intéresse dans ce numéro a été construit en 1938 pour l'effort de guerre de l'Allemagne nazie. Il était constitué de deux énormes bogies à 4 essieux chacun, sur lesquels était posé un châssis d'une longueur de 21,014 m.

Les bogies, d'un empattement de 4,500 m, supportaient les traverses de tête et les organes de choc et de traction. Ils étaient pourvus d'une passerelle amovible, avec un frein à main.

La longueur totale du wagon était de 27,700 m.

Il pouvait transporter des charges de 105 t, augmentées plus tard à 110 t maximum. Sa masse à vide s'élevait à 46,3 t.

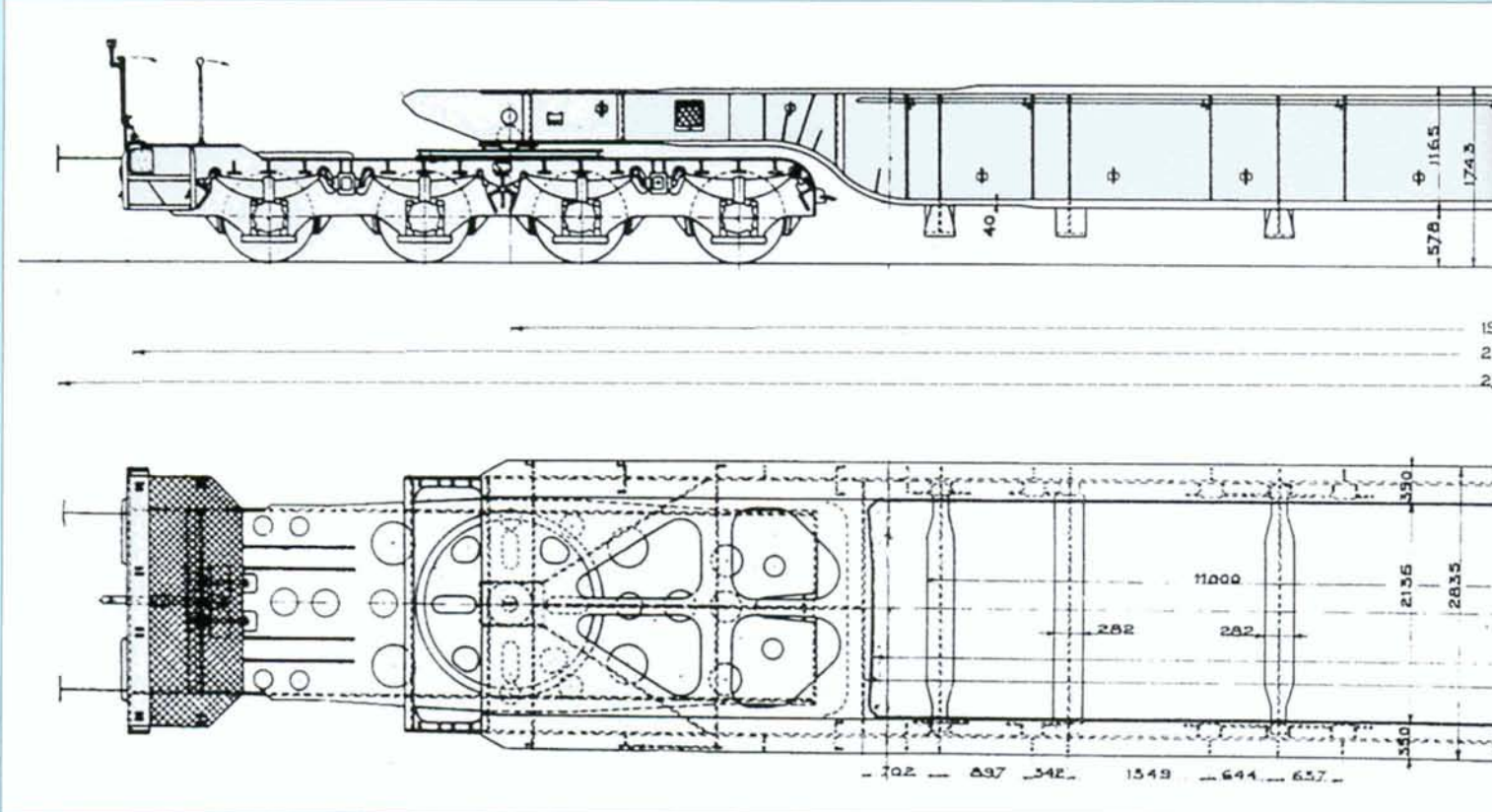
Il était possible de retirer quatre traverses amovibles, suivant la taille du chargement à transporter.



Une vue du wagon réalisée au début des années '80 à Leuven. Il porte alors le numéro 31 88 994 0 001-2, et est classé dans le type 3000S2.
Roger CRIKELAIRE.

type 3000S2

Effectif :	1
Année de construction :	1938
N° et type SNCB :	
- en 1946 :	377.488 type 3000b
- en 1956 :	1.099.910 type 3000B
- en 1964 :	20 88 999 0 003-x type 3000S2
- en 1981 :	31 88 994 0 001-2 type 3000S2
- en 1984 :	80 88 984 0 602-6 type 9840B2
Code lettres :	Uaai
Masse à vide :	46,3 t
Chargement maximum :	105 puis 110 t
Longueur totale :	27,700 m
Largeur totale :	2,760 m
Hauteur totale :	1,745 m
Diamètre des roues :	0,945 m



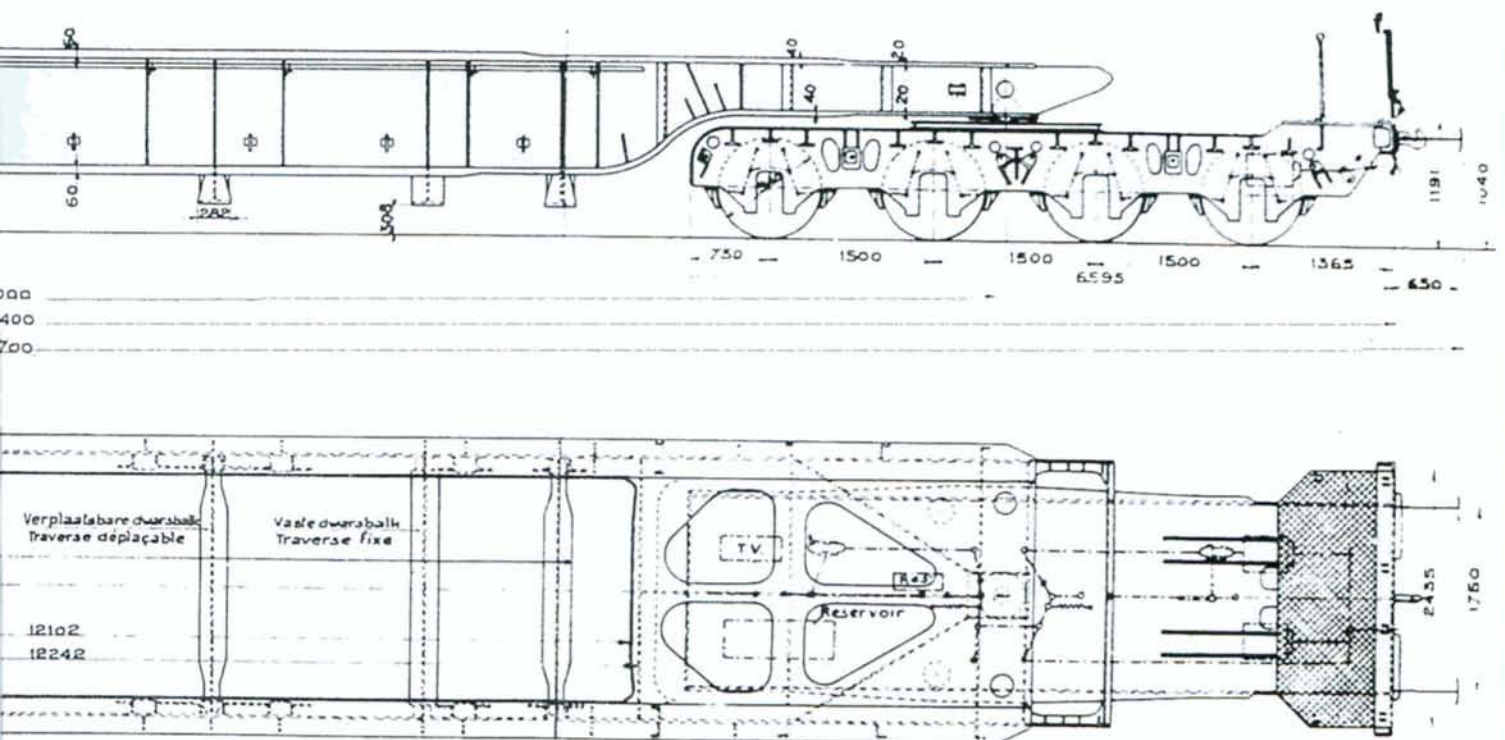


↑ Le wagon fut utilisé pour transporter les tabliers du nouveau pont de Bois-de-Breux (ligne 38 Chênée - Montzen), d'une masse de 40 t, et construits aux Ateliers de Constructions de Jambes-Nord. La photo a été réali sée en gare de Namur. Les deux passerelles d'about ont été retirées pour permettre le placement de ce chargement dépassant de beaucoup la longueur du wagon. A cette époque, il portait le numéro 1.099.910 et était du type 3000B.

Collection PFT.



→ Une vue en gros plan du bogie à 4 essieux. Antwerpen quai 115, juillet 1978. Eddy VERVOORT.



PORTRAIT



↑ Le wagon photographié dans le port d'Antwerpen, au quai 115, en juillet 1978. Eddy VERVOORT.

A son arrivée à la SNCB, il fut d'abord numéroté 377.488 et classé dans le type 3000b. Par la suite, il reçut le numéro 1.099.910.

Lors de l'application de la nouvelle numérotation UIC, il fut immatriculé 20 88 999 0 003, puis 31 88 994 0 001, et classé dans le type 3000S2, avec le code lettre Uaai (U = wagon spécial; aa = wagon à 6 essieux ou plus, charge de plus de 60 t; i = aménagé pour le transport d'objets qui engagent le gabarit s'ils étaient chargés sur des wagons surbaissés de type courant).

Le wagon fut retiré du service commercial en 1984 et réutilisé comme véhicule de service, avec le numéro UIC 80 88 984 0 602-6, et classé type 9840B2. Il servait alors comme wagon d'essai, pour tester sous charge les ponts roulants des ateliers. Son frein pneumatique avarié fut supprimé, le wagon fut alors équipé d'une conduite blanche.



Deux photos du wagon réutilisé comme véhicule de service. Il portait alors le numéro 80 88 984 0 602-6 et servait pour l'essai sous charge des ponts roulants. Ci-dessus à Ronet au milieu des années '80. Roger CRİKELAIRE. Ci-dessous le 8 septembre 1984. Eddy VERVOORT.



Nées en Belgique

INDE : 1-4-1 type WG

En 1952, l'Anglo-Franco-Belge signa le contrat le plus important jamais offert à l'industrie belge, pour les chemins de fer des Indes. Il portait sur la construction de 80 locomotives à vapeur du type "Mikado" 1-4-1 de 95 t à voie large (1,676 m), accompagnées de leur tender et de quelques chaudières de rechange. Cette commande se révéla empoisonnée par des conditions inacceptables, mais quand même acceptée, si bien que la livraison fut interrompue après la 16e machine. Une pénalisation en nature fut infligée à l'usine : la fourniture de deux locomotives identiques, ce qui entraîna la ruine de l'Anglo-Franco-Belge. Les 64 unités restantes furent achevées par Henschel en 1953. Ce géant allemand eut lui aussi de grosses difficultés et dût être sauvé par les finances de son Land.

Les WG furent produites au total à 2450 unités, en Inde, Allemagne, Japon, Italie, USA, Autriche et Grande-Bretagne. Elles étaient destinées au trafic marchandises.



La chaîne de montage des 1-4-1 type WG pour les Chemins de fer indiens. Ci-dessus, la WG-8502. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



ARGENTINE : locomotives EFEA n° 7052-7101

Les Chemins de fer argentins (EFEA - *Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino*), très satisfaits d'une série de 514 locomotives à cabine unique construites en 1953 par Baldwin-Westinghouse, commandèrent une seconde série de 50 unités équipées du même moteur Baldwin 608A chez Cockerill. La machine fut basée sur l'équipement technique des types 201 de la SNCB (future série 59), mais avec une caisse beaucoup plus spacieuse et des bogies à trois essieux. Les caisses furent assemblées par La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles. Elles furent numérotées par l'EFEA 7052 à 7101, à la suite des 51 premières.



A gauche, la photographie officielle Cockerill de la première locomotive, la 7052. Ci-dessus : la chaîne de construction chez Cockerill à Seraing. Cockerill livra les machines à partir de 1958, avec les numéros de construction 3605 à 3654. Ces engins étaient utilisés sur le chemin de fer Général Roca des EFEA.

Photos COCKERILL, collection PFT.



Hier...

A la fin du 19e siècle, les transports par rail et le commerce avaient pris une extension considérable. A Bruxelles, les capacités d'entrepôt et douanières étaient devenues insuffisantes. Après concertation avec les communes limitrophes du port de Bruxelles, un nouveau site fut trouvé, sur un terrain marécageux en bordure du canal appartenant à l'illustre famille Tour et Taxis. Ce terrain fut acquis par la ville de Bruxelles en 1897. La même année, le gouvernement adopta les plans d'un nouvel entrepôt organisé autour d'une future gare en remplacement de celle de l'Allée Verte devenue trop petite. Le projet comprenait également un vaste bâtiment pour la douane. Les premiers locaux sont occupés à partir de 1907. A cette époque, ces installations sont appelées "gare maritime". En 1922, pour faire face à l'insuffisance de l'entrepôt, une nouvelle construction constituée d'une grande halle fut construite. Simultanément, les installations ferroviaires devinrent de plus en plus importantes, pour devenir une des plus grandes gares du pays. A cette époque, plus de 1400 wagons sont manutentionnés chaque jour, 24h sur 24. A son apogée, la longueur totale des voies atteignait 23 km ! La gare de Bruxelles-T.T. était accessible par la courte liaison 28A qui était embranchée sur la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles) à hauteur de Pannenhuis. La gare de Bruxelles-T.T. fut accessible en traction électrique dès le 13 janvier 1958. La nuit, l'arrivée et le départ des trains, surtout de messageries, étaient intenses. Les trains se succédaient l'un derrière l'autre et reliaient toutes les grandes gares de Belgique. Avec la suppression progressive du transport des colis par rail et la création d'ABX, les activités de Bruxelles-T.T. déclinèrent très rapidement pour cesser en 1994. Jusqu'en 2000, seul le raccordement vers le terminal rail-route TRW resta utilisé. La photo du haut, prise entre 1925 et 1939 montre les installations de Bruxelles-T.T. à son apogée. A l'avant-plan, on voit deux locomotives du type 58. Une dizaine de machines étaient nécessaires pour assurer les manoeuvres. Aujourd'hui, toutes les voies extérieures ont disparu. L'entrepôt principal aurait pu accueillir le musée des chemins de fer, mais la valeur des terrains et des bâtiments était trop importante et attisa des projets bien plus lucratifs... Collection Gérard SAND, photo ci-dessous : 20 avril 2007, Gérard SAND.

Aujourd'hui



Les plus beaux sites de Belgique

LISSEWEGE

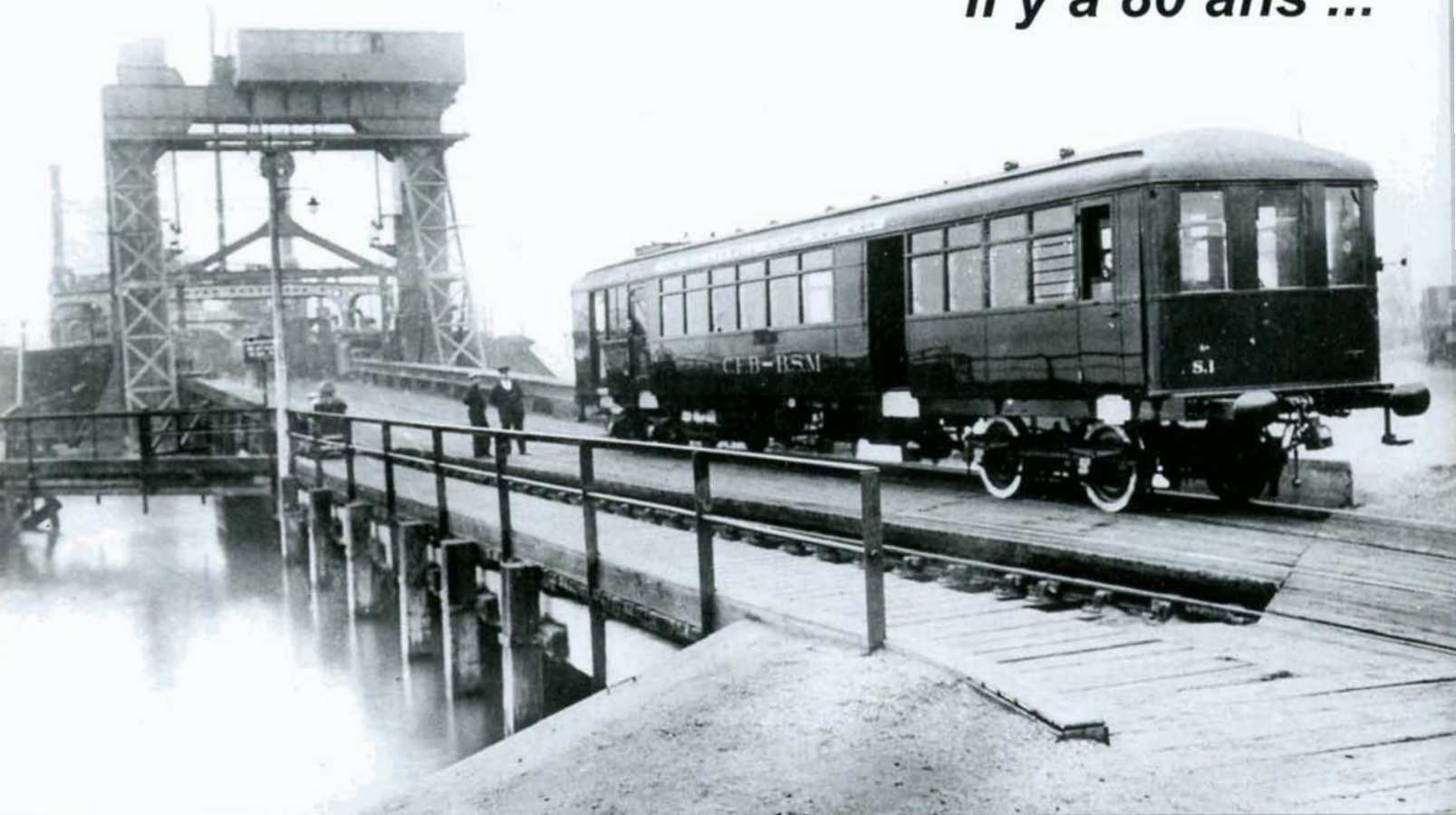
Sur la ligne 51A (Brugge) - Y Dudzele - Zeebrugge, un kilomètre avant la gare de Lissewege, la voie longe un petit canal. Si ce genre d'endroit est très courant au Pays-Bas, il est exceptionnel en Belgique. Le soleil est bien placé toute la journée et le trafic marchandises est important.

PHOTO 95-90 ↑ Le 2 avril 2009, passage du train 39285 Zeebrugge - Antwerpen-Noord remorqué par les 2367 et 2618. Le clocher de l'église de Lissewege est visible au milieu de la photo. Serge MARTIN.

Le 26 août 1991, la 5132 remorque un train de coke en provenance de la cokerie de Zeebrugge, en direction de Gent-Noord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 80 ans ...



A la fin des années '20, à l'instar des réseaux voisins, la SNCB décida d'expérimenter des autorails dans le but de réduire les coûts d'exploitation des petites lignes locales. Deux séries furent testées : une à vapeur et l'autre à moteur Diesel (type 600). Le modèle à vapeur fut construit à 3 exemplaires par la firme Sentinel à Shrensbury en Grande-Bretagne, avec chaudière verticale Field. Ces autorails furent d'abord numérotés S.1 à S.3 puis, à partir de 1933, ils reçurent les numéros 500.01 à 03. Ces voitures assurèrent un service remarquable dans la région liégeoise, d'abord au dépôt de Liège, puis à celui de Visé. Tous trois n'échappèrent pas aux désastres de la Seconde guerre mondiale. Notre document montre le déchargement de l'autorail S.1 au port de Zeebrugge. Auteur inconnu, collection PFT.

A la fin des années '50, pour faire face aux nouvelles électrifications (ligne 50 Bruxelles-Nord - Gent-St-Pieters via Aalst, et la ligne 96 Bruxelles - Mons), la SNCB commanda une série de 22 locomotives fort semblables au type 122 (future série 22). Les 16 premières furent numérotées 125.001 à 125.016, tandis que les six dernières, qui avaient été conçues pour circuler à 140 km/h, reçurent les numéros 140.001 à 006 (puis 125.101 à 106). En 1971, les deux séries furent renumérotées 2501 à 2516 et 2517 à 2522. Plus tard encore, les 2515 à 2522 furent transformées en 2551 à 2558. Les premières 125 furent livrées il y a juste un demi-siècle, en 1960. Voici une photo de la 125.001 en tête du train 897 Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters, prise le 5 avril 1961 à Essene-Lombeek sur la liaison permettant de relier la nouvelle ligne 50A à Denderleeuw (la L50A passe au-dessus des trois voies, au fond de l'image). A gauche se trouvent les deux voies de la ligne 50. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

il y a 50 ans ...



21

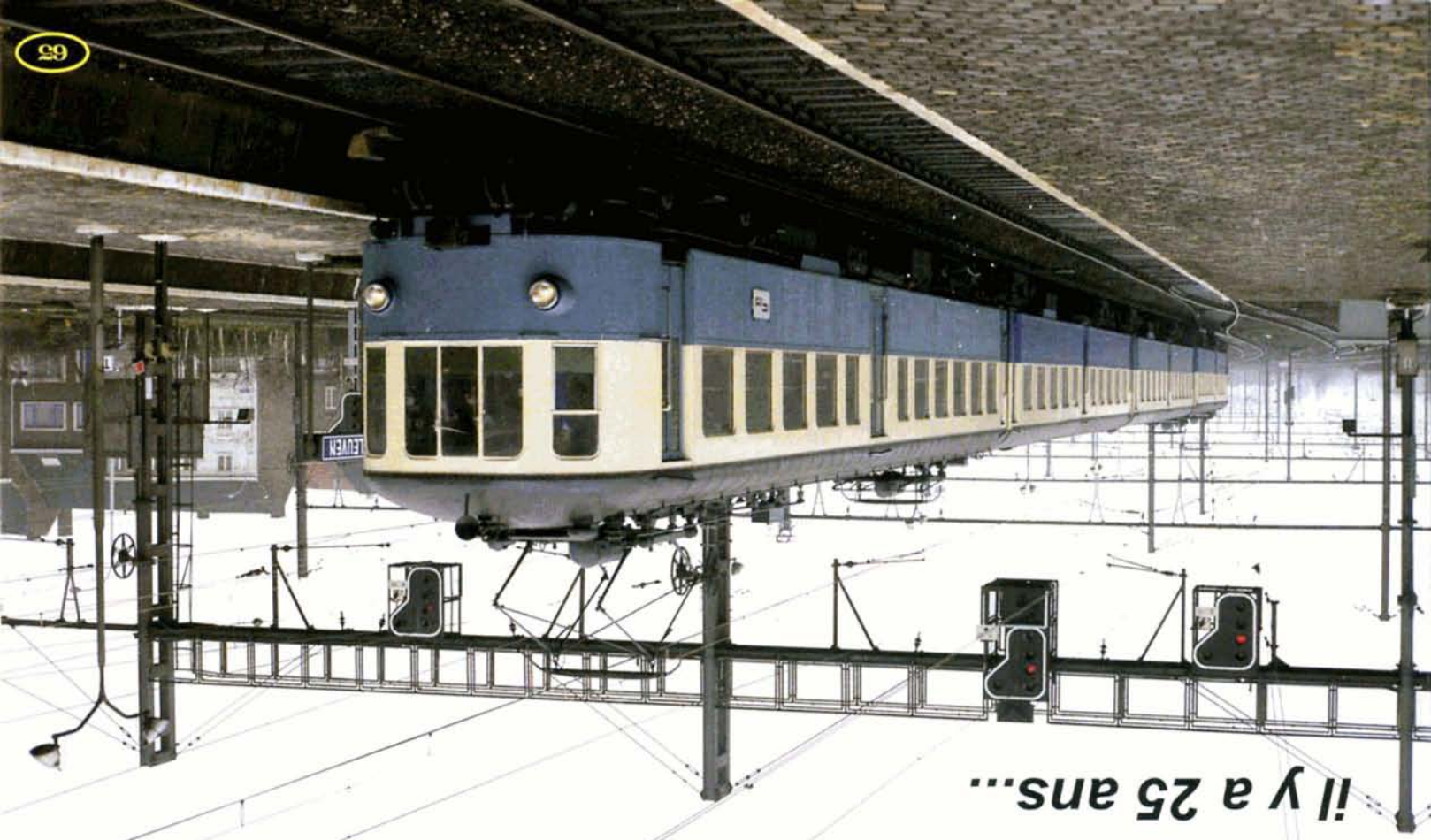


il y a 30 ans...

PHOTO 95-64 En 1979, la SNCB décida de transformer 8 voitures du type M2 B en voiture-pilote Bdx, afin de former des rames réversibles avec les locomotives électriques de la série 25. La première voiture, la 49241, est sortie en décembre 1979 de l'Atelier Central de Mechelen, partiellement modifiée. Sa caisse était recarrossée, mais les blocs portant les phares ne comprenaient alors que les feux rouges. Le pupitre de conduite n'était pas encore monté et la face avant de la cabine n'était pas encore peinte en jaune. Au moins trois voitures se sont trouvées dans cet état inachevé avant d'être transformées définitivement un an plus tard. Cette photo montre la voiture 49210, inachevée, à Schaarbeek-Formation. A l'issue de sa modification, elle sera renumérotée 49610. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 95-65 En prélude aux festivités liées au 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique, la SNCB restaura en état de marche une automotrice de 1935. Elle accomplit son premier parcours d'essai au départ de l'Atelier Central de Mechelen le 31 janvier 1985. Jusqu'au mois de mars, elle effectua chaque jeudi un parcours de rodage entre Mechelen et Landen. Ce fut le cas le 14 mars 1985; elle est ici photographiée à l'entrée de la gare de Leuven. Ce n'est qu'au mois d'avril qu'elle reçut sa couche de peinture définitive. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans...



Une grande gare

Dans le passé, l'importance d'une gare était souvent liée, aux yeux des voyageurs, à la grandeur de son bâtiment. Et de ce point de vue, la gare de Turnhout m'impressionnait beaucoup. Je ne sais ce qu'il en reste car tant de gares monumentales ont disparu pour faire place à des constructions fonctionnelles que je n'ose espérer que cet imposant souvenir d'enfance existe encore.

C'est en juillet 1954 que j'ai pris, à Herentals, l'omnibus qui devait me conduire à Turnhout. C'était la première fois que je voyageais seul, si loin de mon village wallon, mais ma passion pour le chemin de fer me permettait de me préparer un parcours et les correspondances adéquates en utilisant l'indicateur officiel, sans crainte de me perdre en route. Il arriva, ce brave petit train, composé de deux voitures d'origine allemande – arrivées après 1918 – et d'une type 15 – la 15.020, pour être précis – qui achevait un bref séjour à la remise d'Aarschot (1) avant d'être remplacée par un autorail du type 603 (future série 43), fraîchement livré. Mais il faut l'avouer : ces nouveaux véhicules ont mis bien du temps à s'adapter à leurs services. À Bertrix, par exemple, il fallut faire appel temporairement à des locomotives type 97 (2) pour tirer les trains de voyageurs, comme au bon vieux temps, puisque les autorails du type 603 étaient défectueux.

Par Lichtaart et Tielon, mon convoi se dirigea vers le nord, au rythme des poteaux SF 05, qui protégeaient les passages à niveau non gardés et imposaient au machiniste de siffler (fluiten) et de réduire sa vitesse à cinq kilomètres à l'heure, pour franchir ces points dangereux. Mes compagnons de compartiment étaient des ouvriers de la voie, qui rentraient chez eux et tapaient la carte avec des rugissements de bonheur ou de déception au gré des hasards de la partie.

L'année suivante, le romantisme avait perdu un peu de terrain. La 15.020 avait trouvé une nouvelle raison de vivre en se réfugiant à Walcourt et le train aseptisé qui m'emmenait pour ma visite estivale à la famille se composait, entre Herentals et Turnhout, de deux autorails du type 603.

En 1957, je me laissai tenter par l'observation des locomotives en attente, toutes proches, près de la plaque tournante, pompe à eau et fosse à piquer, de la gare, au point que la cousine de ma mère, venue m'accueillir, s'en retourna chez elle, persuadée que je n'avais pas pris le bon train.

C'est pourtant elle qui me proposa, le lendemain, une promenade à vélo jusqu'à Weelde, le vrai terminus de la ligne belge, à ce moment-là, car la voie qui semblait continuer sa route vers Tilburg,

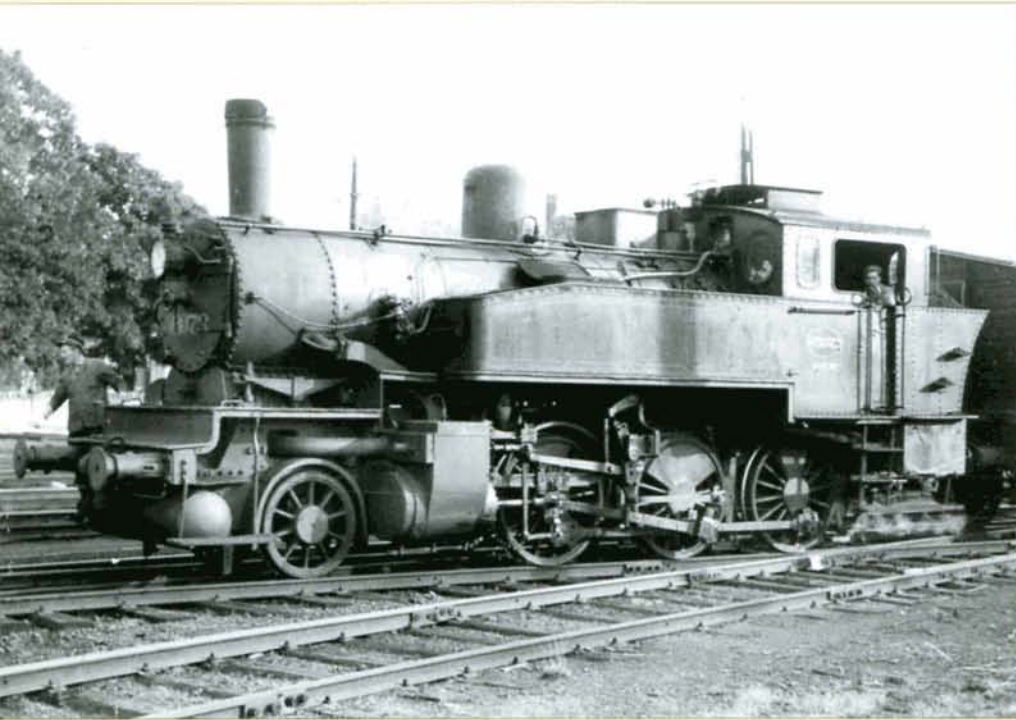


La gare de Turnhout photographiée vers 1925. La gare a malheureusement perdu sa belle marquise dans les années '50. À l'origine, elle recouvrait les voies de la gare d'Antwerpen-Centraal, à ne pas confondre avec l'actuelle gare d'Antwerpen-Oost). Collection Eric PAULUS.



Deux vues de la gare prises côté rue. Ci-dessus en 1921, ci-dessous vers la fin des années '20. Un bus attend le départ vers Antwerpen. Cet imposant bâtiment fut construit en 1896. Aujourd'hui, il existe toujours, entièrement rénové en 1996 à l'occasion de son centenaire (voir EN LIGNES 41 page 13). Collection PFT.





← Ci-contre : le 29 septembre 1955, la 93.073 du dépôt de Berchem assure les manœuvres à Turnhout.

Auteur inconnu, collection PFT.

↓ Ci-dessous, le 18 février 1960, la 93.002 du dépôt d'Antwerpen-Dam, assure la desserte du raccordement "De Dok". Pour atteindre ce faisceau établi le long du canal Dessel - Schoten, le train devait circuler au milieu de la rue, en procurant quelque frayeur aux habitants. Cette T9.3 prussienne (KPEV "Altona 7302"), construite par Orenstein & Koppel en 1908, termina sa carrière le 23 mai 1963 à Brugge.

Photo H.G. HESSELINK, collection du CABRI.

aux Pays-Bas, me parut bien rouillée. Revenu chez moi, j'entrepris de reconstituer les services qui desservaient, il y a cinquante ans d'ici, cette gare alors un peu oubliée.

Il me reste à évoquer le service assuré par une locomotive type 93 prêtée par la remise de Berchem et conduite par une équipe de Turnhout : dès 07.45 heures, elle quittait la gare pour rejoindre De Dok, un faisceau desservant des raccordements privés le long du canal Dessel - Schoten. Dans la famille, on craignait ce train

qui roulait en rue, même si les plus âgés se voulaient rassurants : n'avaient-ils pas connu les trains de voitures vicinales tirés par de bonnes petites machines à vapeur qui trottinaient de village en village ?

Je n'ai plus de famille dans la région et n'y suis plus retourné depuis bien longtemps, mais je ne peux oublier cette atmosphère enfumée où les locomotives semblaient surgir du passé et ne jamais pouvoir disparaître de ce paisible coin de Campine. Là, comme ailleurs, je n'ai-

mais pas voir un autorail remplacer une de mes chères machines. Mais comme me disait un jour l'inoubliable Monsieur Huysman, quand il n'y en aura plus, nous ferons comme les amoureux déçus : nous vivrons de souvenirs.

(1) : la 15.020 fut affectée à Aarschot du 08.02.1953 au 31.05.1955.

2 : deux engins furent affectés à Bertrix : la 97.012 du 27.06.1957 au 27.08.1958, et la 97.032 du 27.06.1957 au 15.02.1958..

Philippe PIRNAY.



