

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 99 - OCTOBRE 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

# INOUBLIABLE !

*Sans conteste ce qualificatif peut-il être utilisé pour définir les deux journées vapeur sur la ligne du Bocq les 14 et 15 août.*

*Cinq locomotives à vapeur le samedi et quatre le dimanche se sont relayées en tête des deux rames de quatre voitures pour offrir un spectacle époustoufflant.*

*Un ballet superbement organisé avec des compositions à chaque fois différentes dans des décors majestueux.*

*Et l'occasion aussi de rassembler presque tous les chemins de fer touristiques - plus la SNCB-Holding - représentés par une de leur locomotive. Même le Grand-Duché s'était invité avec sa locomotive Energie, une pure construction belge.*

*Merci à tous les acteurs, bénévoles, organisateurs, chauffeurs, conducteurs, signaleurs, tenanciers de la buvette, agents d'accueil, ... d'avoir participé à cette grande fête du rail, qui commémore en Belgique ses 175 ans.*

*Sans conteste l'un des plus beaux événements de cette année anniversaire !*

*Et merci surtout à vous, public, qui êtes venu en masse découvrir la vapeur et ses acteurs sur la ligne du Bocq.*

*Le président, Baudouin DIEU.*



## 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** : revues *Op de Rails* et autres revues ferroviaires 1980-2008. Cornelis VAN DER LOO, Rue des Confédérés, 59 - 1000 Bruxelles. ☎ : +32.(0)2/733.10.32.

**PERDU** : le 14 août sur la ligne du Bocq, appareil-photo de marque *Traveller*. Dans la prairie sous l'E411 ou sur le parking de la gare de Dorinne, ou à la gare de Purnode. Rik GORLEER, Struisvarenweg 3, 9031 Drogenen, ☎ : +32.(0)9/236.24.12 GSM +32.(0)498/24.40.44.

## AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 3 octobre 2010 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 59e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** ☎ et fax : +32-(0)4 367.55.55 en soirée.

## PFT-agenda

- **samedi 27 et dimanche 28 novembre** : train de Saint-Nicolas sur la ligne 128. Autorails. réservation souhaitée
- **samedi 4 décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain : voir encart central.
- **dimanche 12 décembre** : marché de Noël à Spontin. Circulations VAPEUR (P8) sur la ligne du Bocq : voir encart central.

L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl) organisera une grande exposition de trains miniatures le samedi 6 et le dimanche 7 novembre 2010, de 9 à 17h, dans ses locaux, 77 rue de la Gare, B-4102 Ougrée. Entrée : €2,5. Infos : [www.alaf.be](http://www.alaf.be) ☎ : 0032(0)479.32.41.72.

Le PFT cherche les amateurs ayant réalisé des séquences vidéos de très bonne qualité sur la ligne du Bocq lors du Grand Spectacle de Trains à vapeur, afin de réaliser un DVD. Contacter Alain BREYSEM ☎ : +32.(0)476/930898 ou le PFT (voir page 3).

## Rectifications

**EN LIGNES 98** : page 21 : Les Amis du Rail d'Halanzy nous communiquent que le 4304 qui leur appartenait a été échangé contre le 4510 qui se trouve garé en parfait état à Stockem. Il devrait finalement être placé sur un coupon de voie en gare d'Halanzy, dès que la décision de l'emplacement exact aura été prise. Le 4510 est le dernier autorail régulier à avoir parcouru le tronçon Bastogne - Libramont de la défunte L163 en mai 1993.

**EN LIGNES 97** : page 59. Monsieur Dieter Schopfer de Bern nous communique les précisions suivantes : les deux photos du bas montrent des motrices de la série 1 - 15, construites de 1917 à 1930 par différents constructeurs espagnols et représentant les motrices d'origine de l'électrification. De cette série, une partie des motrices a été modernisée avec une caisse métallique de forme arrondie, et une partie a conservé sa caisse en bois d'origine. C'est cette dernière version que montrent les deux photos. Les automotrices WUMAG de la série 501 - 510 étaient plus courtes que les motrices 1 - 15, n'avaient pas de plate-forme centrale et se distinguaient par un toit à lanterneau.

**EN LIGNES 98** : page 20 : dans le roulement des M5, la rame R28 assure les trains P7600 et 8602 de et jusqu'à **Luxembourg** et non Jemelle.

## 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, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Marco CACCOZZA, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, COCKERILL, Joris DE MOL, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOBS, Gilbert LAURENT, Geert MAES, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Ludovic PIERARD, Christian RUQUOY, Maarten SCOUBBEN, SIEMENS, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VAN-DEBUERIE, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Ivo VAN STEENWINCKEL, Wim WINDEY, ZHUZHOU.

### EN LIGNES

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

### Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 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 : Baudouin Dieu : ☎ +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

Le PFT a organisé de main de maître un Grand Spectacle de trains à vapeur sur la ligne du Bocq les 14 et 15 août. Arrivée à Dorinne-Durnal d'un train tracté par la locomotive "Tubize 2069" du SDP et la TKh 5387 du SCM. Geert MAES.

## EN LIGNES 99 - OCTOBRE 2010

# sommaire



### 6 Grand Spectacle de trains à vapeur



### 16 Les 57 envahissent le Nord



### 26 Retour en Belgique



### 28 Les 5170 et 5185 en Italie



## 2 PFT-Service - Editorial

## 4 News PFT

- la 806 CFL au PFT
- Le Grand Spectacle vapeur

## 10 Actualité belge

- statistiques locomotives
- les 57 dans le Nord
- retour en Belgique
- les 5170 et 5185 à Paola
- voitures - wagons
- divers
- radiations

## 38 Sociétés privées

- Rurtalbahn
- Captrain

## 42 Actualité étrangère

- Chine
- Pologne
- Italie
- Allemagne - Pays-Bas
- téléx
- Suisse - téléx

## 52 Les 75 ans de la traction électrique à la SNCB

## 60 Hier - aujourd'hui

## 61 Nées en Belgique

## 62 Il y a...

## 64 Portrait - wagons

## 67 Les plus beaux sites

### COUVERTURE ARRIERE

#### PHOTO 99-02

Le 16 juillet 2010, le train de chlore de vinyle 42846 en provenance de Tessenderlo s'engage sur le raccordement menant à l'usine de Bully-Grenay. Un ancien signal mécanique commande toujours l'entrée en gare de Bully-Grenay.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## La 806 CFL au PFT

Il ne subsiste actuellement plus qu'une seule locomotive de la série 800 en activité aux CFL : la 802. Récemment, la 806 a été retirée du service et mise en vente. Plusieurs membres du PFT ont décidé de financer la sauvegarde d'un exemplaire de cette série, en l'occurrence la 806.

Les 800 furent construites en 6 exemplaires en Belgique, par *Anglo-Franco-Belge* à La Croyère en 1954. Elles étaient dérivées du modèle SW-900 de *General Motors*, adapté aux normes européennes.

La 806 a quitté le dépôt de Luxembourg le 10 août, tractée par la 1816 des CFL. A Pétange, la locomotive 507 du Fond-de-Gras devant participer au Grand Spectacle vapeur sur la ligne du Bocq, a été ajoutée au convoi. A partir d'Athus, c'est la 507 qui remorqua la 806 jusqu'à Stockem. La suite du trajet jusqu'à Ciney et Spontin fut assurée par la 5183 du PFT. La 806 passera l'hiver sur le Bocq avant de rejoindre le Musée du Rail à Saint-Ghislain.

**PHOTO 99-04** La 507 du Fond-de-Gras quitte la gare d'Athus à destination de Stockem et Ciney, avec la 806 en véhicule. A noter que le tender accouplé à la 507 est arrivé séparément à Stockem. PFT / Nicolas GOUSSET.



### PHOTO 99-03

Beaucoup d'amateurs auront remarqué la présence de la 806 des CFL en gare de Ciney lors du week-end des 14 et 15 août durant lequel a été organisé le Grand Spectacle de Trains à vapeur sur le Bocq. Il s'agit de la dernière acquisition du PFT, financée par quelques membres. Elle est arrivée à Ciney le 11 août, au crochet de la locomotive à vapeur 507 du Fond-de-Gras. Voici la 806 devant la rotonde du dépôt de Luxembourg, en attente de transfert vers la Belgique, le 14 juin 2010. PFT.

### CARTE D'IDENTITE

Nom :	806
Date de naissance :	07-1954
Lieu de naissance :	La Croyère
Parents :	Anglo-Franco-Belge (n°119) GM-EMD
Domicile :	Luxembourg
Mise à la retraite :	2010
Résurrection :	juillet 2010
Parents adoptifs :	PFT



**PHOTO 99-05** La 806 CFL à son arrivée à Athus, en compagnie de la 507 du Fond-de-Gras. Nicolas GOUSSET.





**PHOTO 99-06 ← - PHOTO 99-07 ↓**  
Afin de remplacer le 4403 du Stoom Centrum Maldegem, absent pendant un mois pour participer à la grande manifestation "Railexpo 2010" à Saint-Ghislain les 26 et 27 juin dernier, le 554.18 du PFT a été prêté au SCM. Notre photo du haut le montre à Maldegem; celle du bas est prise au passage du célèbre pont de Balgerhoeke.  
Joris DE MOL.

## LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 30.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 et 2.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site internet [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.



# LE GRAND SPECTACLE VAPEUR DU BOCQ



**PHOTO 99-08** C'est un spectacle vapeur hors du commun qu'a organisé le PFT sur la ligne du Bocq le week-end des 14 et 15 août. En gare de Spontin, la Tkh 5387 polonaise du StoomCentrum Maldegem manoeuvre à côté de la 64.169 du PFT. PFT / Armand BEERLANDT.

Un an de cogitation, 6 mois de préparation administrative et 10 jours d'installation technique sur le terrain : c'est le délai de préparation et d'organisation d'un tel événement. Le but du projet était de fédérer les différentes associations-musées de Belgique et du Luxembourg qui préservent des locomotives à vapeur en les réunissant, l'espace d'un week-end sur une même ligne touristique,

L'idée de départ prévoyait l'utilisation des locomotives à vapeur agréées *Infrabel* (64.169, 29013 et Energie 507) pour effectuer la remorque des deux rames durant le week-end, agrément indispensable pour l'accès en gare SNCB de Ciney. Les autres locomotives devaient encadrer les rames entre Dorinne-Durnal et Purnode et servir

d'alléger pour graver les rampes de 16% jusque Braibant. Le roulement était simple et cadencé pour chaque machine. Ce n'est que plus tard qu'un bénévole du PFT eut l'idée très audacieuse d'effectuer un véritable brassage des compositions des éléments de remorque. Bien que cette idée soit risquée au niveau de la coordination des manœuvres, de l'information des bénévoles chargés de l'exploitation et des machinistes, le nouveau roulement fut étudié avec grande précision durant plusieurs semaines.

Il y avait beaucoup de paramètres à prendre en considération. D'une part, les horaires devaient permettre le cadencement d'un train dans chaque gare toutes les 90 minutes au maximum; d'autre part, il fallait

tenir compte de l'exiguïté de certaines voies de garage, du délai réduit pour les prises d'eau et de charbon et, enfin, tenter de garder au moins une locomotive visible pour le public en gare de Spontin entre deux trains. Ce nouveau programme a permis de réellesment créer l'événement du Grand Spectacle de Trains à Vapeur avec de nombreuses manœuvres de locomotive sous les yeux du public à Spontin et Dorinne-Durnal, et des compositions à chaque fois nouvelles d'un train à l'autre... et tout cela sans aucun temps mort !

Pendant ce temps, de nombreux contacts sont pris pour animer les différents sites d'accueil, notamment par l'installation d'un château gonflable, de stands de petite restauration, d'un train miniature HO, d'une démonstration de matériel 7"1/4, du simulateur de conduite PFT du Musée du Rail de St Ghislain, d'une expo photos sur la ligne du Bocq et le chemin de fer en général, sans oublier la traditionnelle boutique PFT et la buvette. Un plan de secours a également été étudié avec les différents services d'intervention régionaux de Ciney et Yvoir. En effet, l'activité se déroule sur un site qui s'étend sur 14 km avec de nombreux points difficilement accessible en cas



*C'est la très sympathique équipe féminine du PFT composée de Laure-Anne, à gauche, et Sylvie, à droite, qui a eu l'honneur de conduire la P8 samedi, au grand étonnement des milliers de visiteurs !*

d'incident ou d'accident (talus, remblais, tunnels).

Au niveau des locomotives invitées, toutes les associations contactées ont répondu favorablement. Il s'agit du StoomCentrum Maldegem, du Stoomtrein Dendermonde-Puurs, de la SNCB-Holding et du Train 1900 au Grand Duché de Luxembourg. Seul le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées a décliné notre proposition, faute d'avoir suffisamment de locomotives en état de marche pour assurer l'exploitation normale et participer à notre rassemblement.

La première locomotive à arriver sur la ligne du Bocq à Spontin fut la TKh 5387 du SCM. Elle a été transportée par camion de Maldegem à Spontin le lundi 9 août. Le lendemain, c'est la locomotive 2069 du SDP qui arriva également par camion à Spontin. Pendant ce temps, la locomotive *Energie* 507 du «Train 1900» faisait son entrée en Belgique par le rail et par ses propres moyens entre la frontière belgo-luxembourgeoise et l'atelier de Stockem, où elle passa la nuit. Le mercredi 11, la 5183 du PFT se rendit de Spontin à Stockem pour alléger le convoi tiré par la 507 pour la traversée des Ardennes jusque la ligne du Bocq (derrière la 507 se trouvaient le tender prussien, le wagon plat de service et la locomotive Diesel ex-CFL 806, cette dernière intégrant définitivement la collection du PFT). Le jeudi 12, les locomotives furent mises sous pression et l'étude de ligne des machinistes ainsi que les premiers essais ont pu débuter. Le vendredi à 11h00, une conférence de presse eut lieu en présence des autorités communales. A cette occasion, un convoi de trois voitures encadré par quatre locomotives effectua le trajet de Spontin à Purnode, où une simulation de démarrage en rampe était organisée... Absolument grandiose !

Et voilà le samedi 14 août... A partir de 7h00, les postes de block gérant l'exploitation de la ligne sont mis progressivement en service tandis qu'un dernier briefing des non moins 40 bénévoles a lieu à la gare de Spontin. Le premier train est déjà rempli 15 minutes avant son départ. Le train spécial en provenance de Bruxelles, qui est également complet, tracté par la 29013 de la SNCB-Holding, arrive à l'heure en gare de Ciney. Tous les voyageurs présents sur le quai ne pourront prendre place à bord et attendront le départ suivant. Durant toute la journée, la vallée du Bocq sera plongée dans une atmosphère toute particulière... les coups de sifflets et les échappements des locomotives résonnent d'un bout à l'autre de la vallée. La fraîcheur relative de ce week-end d'août exhause les panaches de vapeur. Les visiteurs affluent et se massent sur les quais pour assister aux échanges de locomotives. Le vaste parking à disposition des spectateurs se trouve saturé vers 13H00, si bien qu'un parking de délestage fut improvisé à Spontin-Sources avec navette de bus vers la gare du village.



**De nombreuses attractions étaient proposées, notamment en gare de Spontin, où était présenté un circuit de 7"1/4, locomotive type 101 en tête.** Nicolas GOUSSET.

Le soir, un train supplémentaire a dû être organisé pour ramener vers Ciney les voyageurs qui n'avaient pu trouver place à bord du dernier vapeur régulier de la journée. Rendez-vous compte, les quais étaient encore noirs de monde à 20H00, soit une heure après la fin du «spectacle», pour assister aux dernières manœuvres et au garage des locomotives !

Le dimanche, une pluie battante et ininterrompue allait perdurer toute la journée. Et au grand étonnement de tous, les visiteurs furent tout aussi nombreux que la veille ! Les panaches de vapeur venaient se mêler à la météo humide et brumeuse, créant ainsi une atmosphère presque surréaliste

lors des démarrages des trains et de leurs allées.

Le « clou du spectacle » était prévu pour le dernier train vapeur de Spontin vers Ciney : une double traction en tête de la rame et... une double traction en queue. Un départ de Spontin qui aura certainement marqué l'esprit de tous les spectateurs pour très longtemps !

Pour le plus grand bonheur des enfants, parents, grands-parents, émus par un tel spectacle que beaucoup croyaient ne jamais voir ou revoir, tout le week-end se déroula sans le moindre problème technique... Une véritable horlogerie suisse ! Bravo et merci à tous les bénévoles.

### 14 juillet 2010, avis de tempête

Le mercredi 14 juillet 2010, en milieu d'après-midi, un groupe ayant réservé l'autorail pour effectuer une balade arpente la ligne du Bocq. Vers 17h00, l'autorail est garé à Spontin et le groupe est heureux de sa visite. Quelques minutes plus tard, le vent se lève brutalement et, en moins de 5 minutes, toute la région est dévastée par une violente tornade qui a traversé le Condroz en passant par Ciney.

De nombreux pylônes haute tension sont à terre, des vitrines de magasin ont volé en éclats, des milliers d'arbres sont arrachés ou déchiquetés, des centaines de toits sont privés de leur tuiles ou ardoises et le clocher de la collégiale de Ciney s'effondre sur l'édifice plusieurs fois centenaire !

Dès le lendemain, une équipe de bénévoles se réunit pour parcourir avec prudence la ligne 128 afin de constater les dégâts.

Ce sont pas moins d'une dizaine d'arbres de 10 à 90 centimètres de diamètre qu'il aura fallu débiter sur place et des centaines de branches et débris divers à pousser sur le côté pour libérer la voie de Purnode à Ciney.

Merci à Bernard, Lucien et Pierre pour leur disponibilité qui a permis de rouvrir la ligne 128 au trafic des trains touristiques dès le samedi 17 juillet au matin !





## Les 4 invitées du spectacle

**PHOTO 99-09** Le Chemin de Fer du Bocq avait invité quatre locomotives. L'AMTF (Association des Musées et Tourisme Ferroviaires) exploitant la ligne touristique "Train 1900" Petange - Fond de Gras - Rodange (GD Lxembourg) était représentée par la 030T "Energie" n°507. Comme son nom l'indique, cette machine fut construite par Energie à Marcinelle en 1952 sous le numéro 481. Il s'agit d'une des 50 machines du type KDL 7 (Kriegdampflokomotive - locomotive à vapeur de guerre) dont la construction fut imposée par les Allemands durant la guerre. Cette locomotive fut utilisée jusqu'en 1970 à la cokerie de Zeebrugge. En 2009, elle est ressortie de révision complète et, depuis, est autorisée à circuler sur les réseaux CFL et SNCB. Afin d'augmenter son autonomie, elle est accouplée à un tender prussien à 3 essieux. Cette photo la montre en double avec la TKh du SCM, au-dessus du Bocq, juste avant de pénétrer dans le tunnel de Durnal. Photos Wim DE RIDDER.

**PHOTO 99-10** Il est inutile de présenter la 29.013 de B-Holding que tout le monde connaît. La voici au même endroit que la photo du haut, mais en sens inverse, lors d'un trajet vers Furnode. En queue du train sont accouplées la TKh du SCM et l'"Energie".





**PHOTO 99-11** La 030T polonaise Tkh 5387 du Sloom Centrum Maldegem est arrivée à Spontin par camion. Cette locomotive fait partie d'une grosse série de machines produites par Chrzanow (Fablok) de 1947 à 1960 pour les chemins de fer industriels polonais. Cette locomotive fut mise en service en 1959. Chaque train mis en marche durant ce week-end était tracté par un couplage différent. Voici la Tkh en double avec la 29.013 à la sortie du tunnel de Purnode en route vers Spontin et Ciney. Wim DE RIDDER.

**PHOTO 99-12** Le Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) a participé à cet événement avec la 030T "Tubize 2069", également transférée à Spontin par camion. Construite par Tubize (n°2069), cette locomotive fut mise en service en 1927 à la société "Métallurgie Hoboken-Overpelt SA" à Lommel, où elle portait le n°2. Gros plan en gare de Dorinne-Durnal en double avec la Tkh 5387, tandis que l'"Energie" assure la pousse. PFT / Yves STEENBRUGGEN.



## Locomotives

### séries 11 et 13

● La mutation des 11 de l'atelier de Schaerbeek vers celui de Merelbeke a une fois de plus été repoussée, cette fois au mois de décembre. Il en va de même pour les 1301 à 1331 de Merelbeke devant être cédées à Antwerpen-Noord.

### série 13

● Les 13 assurent de nombreux trains de marchandises vers Bettembourg, Thionville, Creutzwald et le triage de Woippy (Metz). Elles remorquent également quelques mouvements au-delà de Metz jusqu'à Mulhouse-Nord, dont voici le détail :

40321 ⑦ XFUCK 05.51 - XFMUN 09.17  
 40323 ②-④ XLBTG 07.30 - XFMUN 12.38  
 40380 U ②-⑤ XFMUN 13.53 - FEO 21.22  
 41545 ②④ XLBTG 07.15 - XFMUN 10.27  
 41549 ⑥ XFTHI 06.10 - XFMUN 10.30  
 42910 ① XFMUN 08.14 - XFTHI 12.37  
 44501 ②-⑤ XFWPY 05.00 - XFMUN 08.55  
 44554 ②-⑥ XFMUN 12.42 - XFWPY 15.27

**Abréviations :** FEO : Ronet, U : en unité multiple, XFMUN : Mulhouse-Nord, XFTHI : Thionville, XFUCK : Uckange, XFWPY : Woippy, XLBTG : Bettembourg.

### série 18

● Depuis le début du mois de juillet 2010, une grande partie des 18 que la SNCB ne veut pas réceptionner ont été garées par Siemens dans une ancienne installation militaire où sont stockées des réserves de pétrole, située à Krailling, dans la banlieue sud-ouest de München. Il s'agit du seul endroit



Le 2 juillet, les 1809 et 1810 accouplées à une voiture-pilote 111 BDx ont accompli un parcours d'essai entre Kinkempois et Jemelle, et retour. Notre photo montre l'arrivée du train à Jemelle. On remarquera les nouveaux isolateurs des caténaires déjà prévus pour la réélectrification en 25 kV de la ligne 162 Namur - Arlon. Ces isolateurs ont été placés lors des travaux de modernisation de la gare, débutés en 2009. Daniel MOENS.

trouvé par Siemens où des voies de garage étaient disponibles. Une bonne partie des 18 se trouvait auparavant au centre d'essai Siemens de Wildenrath mais, vu le manque de place dans cette installation suite à l'arrivée des 15 nouvelles rames ICE Velaro D (série 407), Siemens a été obligé de garer les 18 ailleurs.

### série 22

● Les quatre dernières locomotives de la série qui n'étaient pas encore démolies sont arrivées au chantier de démolition Keyzer à Courcelles. Il s'agit des 2226,

2229, 2248 et 2250 de Kinkempois, qui servaient pour l'allège des trains sur les plans inclinés de Liège.

Après leur ferrailage il ne subsistera donc plus qu'une seule 22 : la 2201 du PFT...

### série 26

● Vu le retard croissant dans la mise en service des locomotives de la série 18, la SNCB a repris les révisions intermédiaires sur les locomotives de la série 26, en particulier pour leurs bogies.

#### RECTIFICATIONS

EN LIGNES 96 page 9 : dans "VENTE" il faut supprimer toutes les 82 et remplacer par :  
 8204 : OSR 05-07-10  
 8209 : OSR 31-12-09  
 8210 : OSR 31-12-09  
 8211 : OSR 31-12-09  
 8214 : OSR 31-12-09  
 8217 : OSR  
 8235 : OSR  
 8245 : OSR 05-07-10 (en parc)  
 8248 : OSR  
 8263 : OSR  
 8264 : OSR  
 8270 : OSR 05-07-10

#### SORTIES DE RÉVISION

373 : 29-07-10 RI  
 422 : 28-07-10 RI  
 569 : 07-07-10 RI  
 662 : 08-07-10 RI2  
 817 : 24-06-10 GR  
 976 : 24-06-10 M CR

#### MUTATIONS

7711 : NK → FKR 05-07-10  
 7712 : NK → FKR 05-07-10  
 7733 : CGR → FN 05-07-10  
 7743 à 7748 : CGR → FN 05-07-10  
 7749 à 7757 : NK → FN 05-07-10  
 7758 : NK → GCR 05-07-10  
 7759 : NK → GCR 05-07-10  
 7760 à 7764 : NK → FKR 05-07-10  
 7791 à 7803 : FKR → FN 05-07-10  
 7806 à 7809 : FKR → FN 05-07-10  
 7810 à 7812 : FKR → NK 05-07-10  
 7813 à 7817 : FN → GCR 05-07-10  
 7834 : FN → NK 05-07-10  
 7836 à 7849 : FN → NK 05-07-10  
 7850 à 7859 : FN → FKR 05-07-10  
 7861 à 7865 : FN → FKR 05-07-10

#### MISES EN PARC

5201 : 05-07-10 MKM  
 5205 : 05-07-10 MKM  
 5212 : 05-07-10 MKM  
 5215 : 05-07-10 MKM  
 5217 : 05-07-10 MKM

7734 : 05-07-10 MKM  
 7744 : 05-07-10 MKM  
 7789 : 05-07-10 MKM  
 7804 : 05-07-10 MKM

#### SORTIES DE PARC

7402 : 05-07-10  
 7701 : 01-06-10  
 7710 : 02-04-10  
 7718 : 05-05-10  
 7772 : 18-03-10  
 7815 : 19-05-10  
 7834 : 15-06-10  
 7855 : 30-03-10  
 7865 : 01-04-10

#### RENUMÉROTATION

682 : 976 : 24-02-10

#### DÉMOLITION

4304 : Bertrix 08-10  
 6003 : Ronet 07-10  
 7311 : Courcelles 08-10  
 7353 : Courcelles 08-10

7356 : Courcelles 08-10  
 7367 : Courcelles 08-10  
 7368 : Courcelles 08-10

#### VENTE

7365 : Gleisfrei (Italie) 07-10

#### ABRÉVIATIONS

ATC : Angel Trains Cargo  
 CR : CityRail  
 FHS : Hasselt  
 FKR : Merelbeke  
 FNND : Antwerpen-Noord  
 FSR : Schaerbeek  
 GCR : Charleroi-Sud  
 GR : grande révision  
 IFB : Inter Ferry Boats  
 M CR : modernisation City Rail  
 MKM : Stockem  
 MOD : modernisée  
 NK : Kinkempois  
 OSR : On Site Rail  
 RI : révision intermédiaire  
 RI2 : 2e révision intermédiaire



**PHOTO 99-13** Le 3 juillet, la 1810 effectua un parcours d'essai de Liège à Liège via Bruxelles, Charleroi et Namur, avec une rame réversible de voitures du type I11. Pour parer à des problèmes imprévus, la 1346 accompagnait la 18. Passage à Marche-les-Dames en direction de Liège. Christian AUQUIERE.

**PHOTO 99-14** Le 8 juillet, passage à Arzviller (France, département de la Moselle) à un endroit où la voie ferrée Strasbourg - Reding longe le canal de la Marne au Rhin, du train 40380 Torino Orbassano - Ronet, tracté par les 1325 et 1305 (en UM). Christian VANHECK.



## série 60

● Le PFT s'est vu dans l'obligation de ferrailer avec grand regret la 6003 à Ronet. Son état était devenu tel que sa restauration était devenue impossible, non seulement par manque de pièces mais surtout victime du manque de main d'oeuvre qui se fait sentir dans les activités de restauration du matériel...

## série 73

● Au mois de juillet, la 7365 a été vendue à la société italienne de travaux de voie *Gleisfrei*. C'est la première fois qu'une 73 est vendue en Italie.

**PHOTO 99-01** ↗ *Durant trois jours, en raison du nombre élevé des 20 immobilisées, une 23 est intervenue dans le roulement pour remorquer l'IC 296/295 "Jean Monnet" entre Arlon et Bruxelles et retour. Le 25 août, passage du 295 à Mont-St-Guibert.* P. HERBIET.

**PHOTO 99-15** → *Le 13 août, deux 55 TVM ont remorqué un train de coils entre Gent-Zeehaven et Muizen. Arrivée du train à Muizen.* Tim HAESEVOETS.

**PHOTO 99-16** ↓ *Les 24 et 25 juillet, les grues de 55 t A310-7 et A310-8, ainsi que les automotrices postales 962, 970 et 972, ont été transférées en deux parties de Kinkempois vers le chantier de ferrailage Keyzer à Courcelles. Le train de relevage de Kinkempois accompagnait les deux convois. Le 25 juillet, passage à Beez le long de la Meuse, peu avant l'arrivée à Namur, du second train comprenant la grue A310-7 et la 972.* Christian AUQUIERE.





**PHOTO 99-17** Les cinq locomotives de la série 29 sont bien difficiles à dénicher. Les photographes doivent faire preuve de beaucoup de patience... Voici la 2902 en tête du train 43197 Port Bou - Ronet, capturée sur la ligne 124A à la sortie de Courcelles Motte. Christian AUQUIERE.

Le 1er août 2010, passage à Tilff du Train Auto EETC Fréjus/Saint Raphaël - s'Hertogenbosch. Derrière la 1354, on remarquera une voiture-lits du type T2 repeinte dans la décoration rouge-bordeaux EETC. Peter VAN GESTEL.



### série 41

● L'Atelier Central de Mechelen ne s'occupe dorénavant plus des révisions des autorails de la série 41. Ce travail a été repris par l'Atelier Central de Salzinnes. Les 4109, 4117 et 4131 qui s'y trouvaient depuis de longs mois en attente de réparation, ont été transférés à Salzinnes (4117 et 4131) et Charle-roi-Sud (4109).



### ON SITE RAIL

On Site Rail (OSR) est une nouvelle filiale d'Inter Ferry Boats (IFB), elle-même filiale de la SNCB. OSR se charge des opérations de triage chez les clients, sur les sites industriels. OSR permet ainsi à SNCB-Logistics d'investir toute la chaîne de transport. OSR est déjà active entre-autre à Clabecq, Terte et Genk.

OSR est également présent en France, sous le nom d'On Site Rail France. Cette société a obtenu en juillet sa licence pour le réseau français. Dès le mois d'août, elle a entamé les procédures pour obtenir son certificat de sécurité qu'elle espère recevoir pour le mois de novembre, afin de pouvoir assurer la traction de trains régionaux de marchandises entre Le Havre, Paris et Strasbourg.



Le 28 mai, les 4166 + 4124 ont assuré un train spécial pour la société SEA-RAIL entre Antwerpen-Centraal et le terminal conteneurs CHZ dans le port de Zeebrugge, via le chantier de Liefkenshoek, sur la rive gauche de l'Escaut dans le port d'Antwerpen. Passage au point d'arrêt de Zwankendamme lors du parcours retour. Daniel MOENS.



↑ Le 6 août, à la sortie de la gare d'Antwerpen-Luchtbal, croisement de trois trains : à droite, sur la ligne 25, la rame PBA 4533 avec sa livrée promotionnelle "Tour de France", assurant le Thalys 9318 vers Paris-Nord; au milieu, sur la ligne 12, l'automotrice quadruple 826 avec un train local vers Roosendaal; et à gauche, sur la ligne 27A un train de marchandises remorqué par la 2633. Paul JACOBS.

← PHOTO 99-18 Le 1er août, arrivée en gare de Bruxelles-Midi du Luxembourg-Blankenberge Express. lors de son retour vers le Grand Duché. La rame est composée de 8 voitures Corail des CFL et de deux voitures-bars privées allemandes. A noter que les 16 voitures Corail appartenant aux CFL sont à vendre. Une société allemande a marqué de l'intérêt pour leur acquisition. Wim DE RIDDER



**PHOTO 99-19** Le week-end des 8 et 9 août, des travaux impliquant la fermeture complète de la ligne 125A entre Kinkempois et Flemalle Haute, ont nécessité le détournement des trains de marchandises via la ligne 125 entre Liège-Guillemins et Flémalle-Haute. Les trains étaient acheminés entre Liège-Guillemins et Kinkempois par une UM de 77 pour éviter les manoeuvres en gare. Le 7 août, passage dans l'ancienne gare de Tilleur du train 48585 Les Petons - Dillingen emmené par les 7780 et 7771. Christian AUQUIERE.

**PHOTO 99-20** Le même jour, passage à Sclessin du train 48833 en provenance de Dunkerque et emmené par la 36022 tandis que, sur le viaduc de Renory (ligne 36A), la 2010 attend le signal pour entrer à Kinkempois avec le train 52400 Anvers Nord - Kinkempois. Un joli coup de filet ! Christian AUQUIERE.



# LES 57 INVESTISSENT LE NORD DE LA FRANCE !



**PHOTO 99-96** Le 21 novembre 2009, le train 43100 à destination de Dijon-Perrigny traversera dans quelques instants la gare d'Antwerpen-Noorderdokken. Tim VAN ROOY.

Depuis décembre 2009, les G2000 de la série 57 de la SNCB n'étaient plus utilisées en trafic régulier que pour remorquer le train de produits chimiques circulant entre Tessenderlo et Bully-Grenay (F). Toutefois, depuis le début de cet été, elles se sont vu confier plusieurs nouveaux trafics, toujours vers le nord de la France.

On se souviendra que, dans le but d'assurer des trains de marchandises vers la France en "Open Acces" en collaboration avec Euro Cargo Rail (ECR, filiale de DB Schenker), la SNCB prit en location auprès d'Angel Trains Cargo (aujourd'hui Alpha Trains) cinq locomotives du type G2000, de Vossloh. Les deux premières, les 5701 et 5705 de couleur bleu et gris, arrivèrent à l'atelier d'Antwerpen-Noord en juin 2008, suivies au mois d'août par les 5702 à 5704, de couleur vert et gris.

La première relation régulière assurée par les 57 démarra le 15 décembre 2008. Il s'agit du trafic de monochlorure de vinyle entre l'usine de Tessenderlo et Bully-Grenay, près de Lens, en France, qui avait été repris à Fret-SNCF.

C'est à partir du début de 2009 que les 57 furent également utilisées en partenariat avec ECR pour assurer un trafic de trains combinés entre Antwerpen et le

sud de la France et l'Espagne : Port-Bou, Mâcon et Barcelona-Morrot (voir EN LIGNES 89 pages 16-17).

La traction était partagée entre les cinq 57 de la SNCB, les dix G2000 d'ECR et des Class 66 d'ECR également, ces dernières ne circulant qu'en France. Les 57 circulaient jusqu'à Dijon-Perrigny puis Châlon-sur-Saône, Chalindrey et Saint-

Pierre-des-Corps (Tours).

Depuis décembre 2009, ce trafic n'est plus assuré en traction Diesel, mais bien par les TRAXX (186) ECR ou SNCB (série 29).

De ce fait, les 57 n'avaient plus à leur actif que le trafic de Tessenderlo. Libérées des autres trafics, il fut alors possible de voir sporadiquement les 57



**PHOTO-THEME 99** La 5702 garée en attente de son prochain service à Dijon-Perrigny. Pierre HERBIET.



**PHOTO-THEME 99** *Durant un an, les 57 ont assuré en partenariat avec ECR un trafic combiné au départ du port d'Antwerpen et de Ronet vers la France. Le 21 novembre 2009, la 5703 vient de quitter Antwerpen-Angola en tête du train 43100 à destination de Dijon-Perrigny. Michel HANSENS.*

en tête d'autres trains en Belgique, SNCB-Logistics (ex. B-Cargo) est très actif pour décrocher de nouveaux clients et trafics. C'est ainsi que, depuis le début du mois de juillet, les trains de froment de et

vers la société SYRAL d'Aalst ont été repris par la SNCB. Il en va de même pour un nouveau trafic entre Antwerpen-Angola et Sucy-Bonneuil (au sud-est de Paris), circulant 4 fois par semaine. Tous ces trains

sont repris dans le roulement des 57. D'autres trains circulent également, mais de manière beaucoup plus éparse, à la demande, notamment vers Loison, près de Lens.

**PHOTO 99-97** *Le 14 novembre 2009, passage à Deurne du train 43100 Antwerpen-Angola - Dijon-Perrigny. La 5704 remorquera ce train sur tout son parcours. Tim VAN ROOY.*



## Le trafic de Tessenderlo

Depuis plusieurs années, un trafic de chlorure de vinyle circule entre Tessenderlo (usine de Tessenderlo Chemie) et Bully-Grenay, près de Lens, en France. Le 12 décembre 2005, ce trafic fut repris en "open acces" par Fret-SNCF qui venait d'obtenir sa licence pour circuler sur le réseau belge. La traction était assurée par deux locomotives Diesel de la série 67400 de la SNCF.

B-Cargo réussit toutefois à récupérer cette relation le 15 décembre 2008. Dans un premier temps, la traction fut assurée entre Tessenderlo et Kortrijk-Vorming (formation) par deux locomotives de la série 77/78. A partir du 2 février 2009, ce sont les 57 qui ont repris la traction de cette relation de bout en bout.

Le chlorure de vinyle (MVC), également connu sous le nom de chloroéthène, est un important composé chimique industriel principalement utilisé pour produire son polymère, le polychlorure de vinyle (PVC). Il sert à produire des granules de plastique (PVC) dans l'usine GPN (anciennement *Grande paroisse nitrochimie*) de Bully-Grenay.

À température ambiante, il se présente sous la forme d'un gaz toxique incolore.

**Le 17 juin 2010, arrivée à Tessenderlo du train 42849 en provenance de Bully-Grenay. Ce train ne peut être photographié que lorsque le soleil se lève tôt, au mois de juin.** Peter VAN GESTEL.



**PHOTO 99-20** Du 12 décembre 2005 au 15 décembre 2008, le trafic de chlorure de vinyle entre Tessenderlo et Bully-Grenay fut assuré par Fret-SNCF. Le 30 janvier 2006, le train 49866 Tessenderlo - Bully-Grenay est prêt au départ à Tessenderlo avec, en tête, les 467530 + 467595. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Ce produit très dangereux (inflammable et risque de réactions violentes en cas de contact avec l'air) est transporté sous forme de gaz liquéfié.

Les conducteurs de Kortrijk qui assurent la conduite de ces trains doivent, chaque année, suivre dans l'usine de Bully-Grenay une journée de formation sur les dangers du MVC, des autres produits qui sont présents dans l'usine et du système d'alarme en cas de fuite de gaz.

Au départ de Tessenderlo, le train circule via Aarschot - Mechelen, Gent-St.Pieters, Kortrijk - où il stationne 2 heures - Lille-Délivrance, La Bassée, Lens et Bully-Grenay. Il peut également circuler via Lille-Délivrance, Libercourt, Dourges et Lens.

Une fois arrivée à Bully-Grenay, la locomotive est découplée et envoyée à vide vers l'usine GPN, via un raccordement de deux kilomètres (ancienne ligne qui autrefois reliait Bully-Grenay





**PHOTO-THEME 99 ↑**

Le 8 juillet 2010, arrivée à Bully-Grenay du train 42846 en provenance de Tessenderlo. La gare de Bully-Grenay est située entre Lens et Béthune, sur la radiale Paris - Arras - Lens Dunkerque. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

à Violaines), afin d'aller chercher la rame vide. Des manoeuvres sont souvent nécessaires dans l'usine. Après retour en gare de Bully-Grenay avec le train vide, la 57 se remet en tête de la rame chargée et l'emmène dans l'usine. Après avoir réalisé ce mouvement, la 57 retourne à vide vers la gare afin d'assurer le retour vers Tessenderlo du train vide 42849.

**42846 ①-⑥**

Tessenderlo :	08.15
Kortrijk-V :	11.09-13.09
Mouscron front. :	13.26P
Bully-Grenay :	14.50 (⑥15.00)

**42849 ①-⑤**

Bully-Grenay :	18.16
Kortrijk-V :	20.12/03.30
Tessenderlo :	06.10

↗ Le 10 juillet 2010, le train 42846 vient de quitter Tessenderlo et se dirige vers Diest. Nico VANDEBUERIE.

**PHOTO 99-99 →** Après avoir amené le train 42846 dans l'usine GPN, la 5702 retourne à vide vers la gare de Bully-Grenay, où elle se mettra en tête de la rame vide 42849 pour Tessenderlo. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO-THEME 99** Le 8 juillet 2010, la 5702 quitte la gare de Bully-Grenay avec le train 42846 et s'engage sur le raccordement menant à l'usine GPN. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO-THEME 99** Le 16 juillet, la rame vide 42849 est transférée de l'usine GPN à la gare de Bully-Grenay. Dans le passé, ce site était parcouru par un réseau dense de voies desservant plusieurs charbonnages. Serge MARTIN.





**PHOTO-THEME 99** *Le 16 juillet 2010, la 5701 évolue en gare de Bully-Grenay. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**PHOTO-THEME 99** *Le 8 juillet, le train vide 42849 est transféré entre l'usine GPN et la gare de Bully-Grenay. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



La 5704 en tête du train de glucose vide 44808 (aujourd'hui circulant sous le numéro 49804) Aalst – Nesle (Somme) du 20 juillet 2010, passe à hauteur du sémaphore mécanique situé au nord de Busigny (la section Busigny – Cambrai est composée de 2 cantons de block manuel).  
Gilbert LAURENT.



## Le trafic d'Aalst

Depuis le début du mois de juillet, le trafic vers la société SYRAL (ex. Amylum) d'Aalst est également passé des mains de Fret-SNCF vers celles de SNCB-Logistics.

Ce trafic est constitué de deux relations distinctes mais circulant de pair. Il concerne tout d'abord un train de céréales (froment) mis en marche au départ de la société NORIAP à Saleux (gare

### 48863 ②④

Aalst : 03.05  
Kortrijk-Goederen : 05.23  
Mouscron : 05.35 P  
Saleux (1) : 09.26

(1) ou Poix de Picardie

### 48754 ②④

Saleux (1) : 19.39  
Mouscron : 22.04 P  
Kortrijk-Goederen : 22.17/38  
Aalst : 00.05

(1) ou Poix de Picardie

**PHOTO-THEME 99** Le 16 juillet, passage en gare de Ham (Somme) du train de glucose vide 44808 Aalst - Nesle (Somme). Cette gare est située à mi-chemin entre Ternier et Nesle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO 99-98**

*Le 16 juillet 2010, la 5704 franchit les grilles de l'usine SYRAL à Nesle.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

situé au sud de la banlieue d'Amiens) et de Poix-de-Picardie (gare située entre Amiens et Rouen).

Le froment est transformé en matière première pour l'alimentation ou l'industrie du papier, et même en bio-éthanol. D'autres produits sont également fabri-

qués en ajoutant du glucose provenant de l'usine SYRAL de Nesle (Somme), dont la gare est située entre Amiens et Tergnier, ce qui constitue la seconde partie du trafic.

Le train de froment circule deux fois par semaine, les mardi et jeudi, en emprun-

tant l'itinéraire suivant : Aalst - Gent-St.Pieters, Mouscron, Lille-Délivrance, Amiens, Saleux.

Pour les amateurs, cette relation peut difficilement être photographiée vu les heures très matinales ou tardives de circulations.

*Le 2 juillet 2010, le train de glucose 44849 (aujourd'hui numéroté 49807) Nesle (Somme) - Aalst quitte la ligne Amiens - Tergnier et emprunte le raccordement qui permet de rejoindre la grande ligne Paris - Bruxelles. Cette bifurcation est située au nord de la gare de Tergnier. Gilbert LAURENT.*





**PHOTO-THEME 99** Le 16 juillet, arrivée à Nesle (Somme) du train de glucose vide en provenance d'Aalst. Après son découplage, la locomotive prendra immédiatement en charge le train chargé. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**49804** ①③⑥

Aalst :	12.18 (Ⓞ 12.34)
Kortrijk-V :	13.21/46 (Ⓞ 13.42/51)
Mouscron :	13.58 P (Ⓞ 14.03 P)
Lille-Délivrance :	14.30 P (Ⓞ 14.36 P)
Roubaix :	14.52 P
Libercourt :	15.22 P
Lourches :	15.53 P
Ham-Somme :	17.14 P
Nesle-Somme :	17.25 (Ⓞ 16.43)

**49804** Ⓞ

Aalst :	05.45
Kortrijk-V :	06.49 P
Mouscron front. :	x P
Nesle-Somme :	11.00

**49807** ①③⑥

Nesle-Somme :	18.28 (Ⓞ 18.00)
Kortrijk :	22.08 P
Aalst :	23.13 (Ⓞ 22.12)

**49807** Ⓞ

Nesle-Somme :	12.00
Kortrijk-V :	16.03
Aalst :	17.15

Le train de glucose effectue quatre rotations par semaine, les lundi, mercredi, vendredi et samedi. Au départ d'Aalst, le train vide est tracé par Gent-St-Pieters, Mouscron, Lille-Délivrance, Busigny (où il rejoint l'artère Bruxelles - Paris) et St-Quentin. Peu avant d'arriver à Tergnier, il bifurque pour rejoindre la ligne Tergnier - Amiens.

Depuis la fin du mois de juillet 2010, les 57 se sont vu confier un troisième trafic. Il s'agit d'un train de conteneurs circulant

au départ d'Antwerpen-Angola vers le terminal IFB (Inter Ferry Boats) de Sucy-Bonneuil (gare située au sud-est de Paris). Cette relation circule deux fois par semaine, les lundi et mercredi vers Sucy-Bonneuil, et les mardi et jeudi vers Antwerpen-Angola.

En juillet et en août, les 57 ont également assuré à plusieurs reprises la remorque d'un train de coils jusqu'à l'usine Nexans de Loison, gare située au sud de Lens.



Le 7 juillet, le train 44808 Aalst - Nesle (Somme) traverse la gare de Ham (Somme), sur la ligne Tergnier - Amiens. Gilbert LAURENT.

Actuellement, le roulement des 57 compte trois journées :

- GP01 : Tessenderlo - Bully-Grenay et retour;
- GP02 : Aalst - Saleux ou Nesle-Somme (suivant les jours) et retour;
- GP03 : Angola - Sucy-Bonneuil et retour.

En principe, le contrat de location des 57 s'achève en juin 2011. D'ici là, la SNCB devra soit prolonger le contrat, soit trouver une autre solution, sans quoi elle ne pourra plus assurer la traction de ces trains.

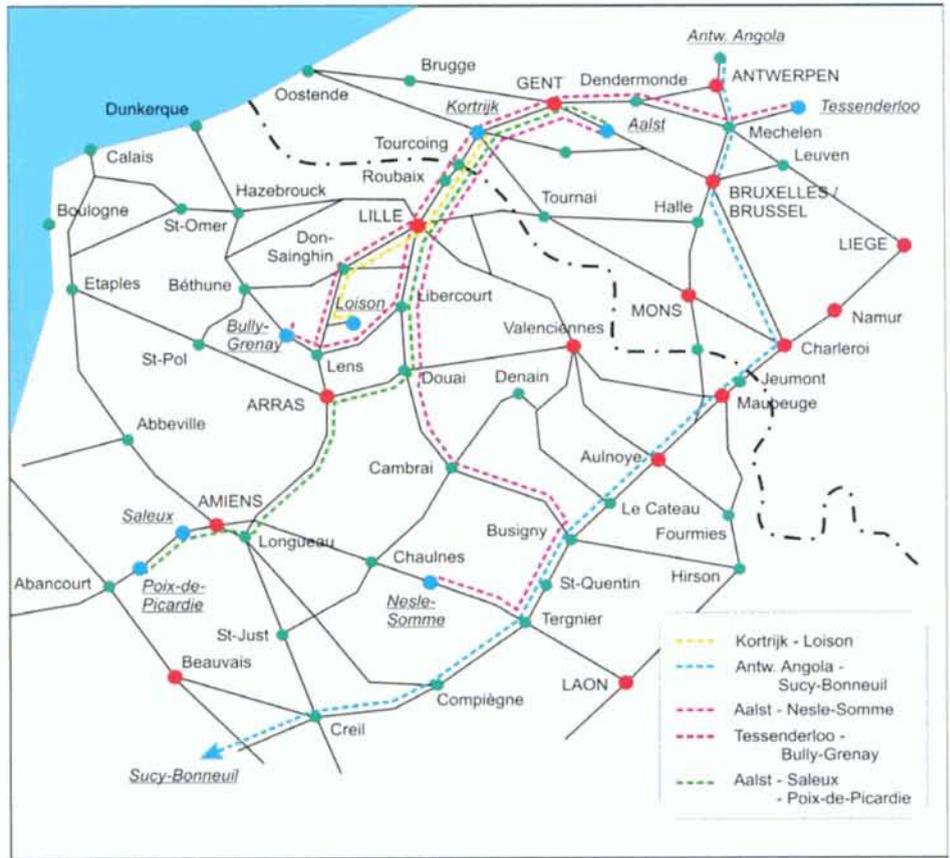
*NB : les numéros de trains repris dans la légende des photos peut ne pas correspondre aux indications des horaires données dans les cadres. La raison est que ces trains étaient mis en marche facultativement et portent donc des numéros qui peuvent changer. Dès le 12 septembre, ils deviennent réguliers et se voient attribués un numéro définitif, repris dans les cadres.*

**44650** ①③

Antwerpen-Angola : 21.30  
Sucy-Bonneuil : 07.00

**44651** ②④

Sucy-Bonneuil : 21.30  
Antwerpen-Angola : 05.30



**PHOTO-THEME 99** Le 16 juillet, retour de la 5704 vers Aalst avec la rame de glucose. Le train franchit la gare de Ham (Somme). Christian AUCQUIERE.



# RETOUR EN BELGIQUE !



**PHOTO 99-22** ↑ Le 23 juillet, petite pose à Charleville-Mézières avant de poursuivre la route. Pierre HERBIET.

En juin 2004, la société S.M.E. d'Epemay (F) avait acquit, par l'intermédiaire de *Swiss Rail France*, les locotracteurs 9118 et 9131, suivis en novembre 2004 par les 9130 et 9137. Les 9118 et 9131 furent utilisés pour assurer les manoeuvres sur le grand chantier de démolition de Culoz, tandis que les deux autres servaient de magasin de pièce. Jugés trop sophistiqués pour le travail demandé, les quatre locotracteurs furent remplacés au début de l'année par une locomotive *Jung* achetée d'occasion en Suisse.

Les quatre 91 furent alors rachetés par IFB (Inter Ferry Boats). Le 22 juillet, ils furent chacun chargés sur une remorque routière puis reprirent le chemin de la Belgique, plus précisément l'atelier de traction de Charleroi-Sud.

Après reconditionnement, une machine sera réutilisée à Genk ALZ, une autre à Tertre. Une troisième pourrait être engagée chez *Duferco* à Clabecq. La 9137 ne devrait en principe plus rouler.

**PHOTO 99-23** ↗ Les 9130 et 9137 dans les installations du chantier de ferrailage de Culoz le 11 décembre 2009.

Pierre HERBIET.

**PHOTO 99-24** → Les quatre locotracteur furent chargés sur camion dans la matinée du 22 juillet, chez SME à Culoz.

Pierre HERBIET.





← PHOTO 99-25  
 Les 4 locotracteurs sont chargés. Dans quelques minutes, le convoi se mettra en route vers la Belgique. De droite à gauche : les 9118, 9130 et 9131; le 9137 est visible à l'arrière-plan.  
 Pierre HERBIET.

PHOTO 99-26 →  
 C'est la première fois que des engins ex. SNCB expatriés à l'étranger, reviennent sur leur terre d'origine.  
 Le 9130 traverse Les Hôpitaux, commune située entre Culoz et Ambérieux dans le département de l'Ain.  
 Pierre HERBIET.



PHOTO 99-27 ↓  
 Une image plus qu'insolite : quatre 91 réunis parallèlement et chargés sur des remorques routières; une première ! De droite à gauche, les 9137, 9118, 9131 et 9130. Haute Marne, Chaumont, 22 juillet.  
 Pierre HERBIET.



# Les 5170 et 5185 sont arrivées à Paola



**PHOTO 99-28 ↑ - PHOTO 99-29 ↓** On se rapellera que les 5170 et 5185, acquises par la société italienne de travaux de voie Ventura, avaient quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord le 18 mars (voir EN LIGNES 97 pages 18-19). Après une escale à Monceau, elles arrivèrent au triage de Somain le 24 mars et à la gare-frontière de Modane le 25 mars. Là, elles durent attendre près d'un mois, jusqu'au 20 avril, pour obtenir les documents italiens nécessaires pour poursuivre leur voyage. Le lendemain matin, les deux 51 arrivaient à Paola, leur nouveau lieu de résidence. Les deux photos de cette page montrent les 5170 et 5185 au crochet de la E652-053 des FS, lors d'un arrêt dans la gare Corniglia le 20 avril. Ce village est situé entre Genova et La Spezia, le long de la Riviera du Levant, et fait partie du remarquable site des Cinque Terre. Pierre HERBIET.





**PHOTO 99-30 ↑ - PHOTO 99-31 ↓** A Paola, les deux locomotives ont retrouvé la compagnie de leurs sœurs : ci-dessus, avec les 5127 et 6047; ci-dessous avec les 5127 et 6048, laquelle a reçu une nouvelle décoration. Paola, le centre névralgique de la société Francesco Ventura, est devenu un véritable paradis pour de nombreuses locomotives de la SNCB, en particulier les Cockerill. Pas moins de 19 machines y sont rassemblées (5104, 5105, 5121, 5122, 5127, 5133, 5135, 5167, 5170, 5174, 5185, 6016, 6047, 6048, 6067, 6070, 6074, 7502, 7503). La Calabre est également arpentée par 5 locomotives de la série 51 et 3 de la série 60 appartenant à la société Esposito. Pierre HERBIET.





**PHOTO 99-32** ↑ - Le quotidien des machines belges de Ventura : le 26 avril, la 5133 longe la Riviera calabraise à la sortie de Paola, en tête d'un train de renouvellement de voie à destination de Campora, une gare située au sud de Paola. Pierre HERBIET.

**PHOTO 99-33** ↓ A Paola, retrouvailles entre les 5170 et 5185 avec la 5133. Pierre HERBIET.





**PHOTO 99-34** ↑ Le 23 août, la 2333 transfère la rame FYRA 4881 de Roosendaal à Ath, afin de procéder à de nouvelles mesures sur le site du Coucou. La rame passe à Bierghes. A noter que, vu le retard énorme dans la livraison et la mise en service des rames FYRA, HSA avait envisagé de demander des pénalités de retard à AnsaldoBreda. Toutefois, cette mesure aurait plus que probablement entraîné la faillite de la firme, ce qui aurait amené encore plus de retard... Ajoutons encore que la SNCB a commandé une rame FYRA supplémentaire, ce qui porte le nombre total à 20 (4 pour la SNCB et 16 pour NS-Hispeed) (voir également page 50 dans "Telex"). Wim DE RIDDER.

### ■ Automotrice Desiro type 08

**PHOTO 99-35** → Les premiers tours de roues de l'automotrice Desiro 08502 ont mal débuté. Les tests au Bois du Coucou prévus du 10 au 13 juillet ont été annulés et l'automotrice fut renvoyée en Allemagne. Elle est revenue au mois d'août à Bertrix pour subir les tests de compatibilité électromagnétique sous 25 kV entre Bertrix et Florenville, mais ici aussi les essais furent supprimés. La photo montre la 08502 devant l'atelier de Schaerbeek lors des essais de levage avec la grue de 100 t.

Simon DERIDDER.

**PHOTO 99-36** ↓ C'est le 26 juillet que l'automotrice 08502 a été renvoyée en Allemagne. La voici en passage à Hasselt, derrière la V203 de Rurtalbahn.

Tim VAN ROOY.



## Voitures - wagons

### Remorque 732.11

La remorque à deux essieux 732.11 qui servait de local pour les nettoyeurs de Kortrijk près du car-wash, a été vendue et sera démolie.

### Des I11 sur Luxembourg ?

En prévision de l'électrification de la section Arlon - Luxembourg en 25 kV, la SNCB envisage d'assurer une bonne partie des IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg par des rames réversibles de voitures du type I11 tractées (ou poussées) par des locomotives de la série 18. Les automotrices type 96 (501 à 524 de Stockem) assurant actuellement la plupart des IC-J ne sont en effet pas bicourant. Les voitures du type I11 seraient prélevées dans les rames assurant les IC-A Eupen - Oostende, qui seraient elles-mêmes remplacées par les voitures I6 et I10 modifiées pour circuler à 200 km/h. A cette fin, une voiture-pilote I11 a été vendue en juin aux CFL.



**PHOTO 99-37** Chez Keizer à Courcelles, démolition de la grue de 55 t A310-8. Pierre HERBIET, 3 août 2010.

### Démolition des grues de 55t

Les deux grues de 55 t construites par ABR en 1971 - les A310-7 et A310-8 -, réformées en 2007, ont été démolies chez Keyser à Courcelles au mois d'août 2010.

Les deux grues furent mises en service en 1971, la première à Schaerbeek, la seconde à Antwerpen-Dam. Après livraison des deux nouvelles grues *Gottwald* de 100 t en 1980, la A310-7 fut mutée à Merelbeke (en remplacement de la grue à vapeur de 1905) puis à Kinkempois (en remplacement de la grue à vapeur A310-4 de 1912), tandis que la A310-8 fut transférée à Kinkempois où elle ne fut jamais utilisée.

Il ne subsiste plus que deux grues de relevage sur le réseau : les *Gottwald* 100 t, à Schaerbeek et à Charleroi-Sud.

### Retrait des voitures-pilotes Benelux

Les trois dernières voitures-pilotes Benelux (ICR Bs) ont été arrêtées le 30 juin et garées à Amsterdam-Watergraafsmeer. La composition des rames Benelux est depuis lors réduite à 6 voitures. Au total, 11 voitures-pilotes furent construites par *Talbot* en 1986-1987 pour les NS, et équipées du même pupitre de conduite que les locomotives de la série 11 (les 21 et 27 pouvaient également fonctionner au départ d'une de ces voitures). En prévision de la mise en service des rames à grande vitesse FYRA, les révisions des voitures-pilotes avaient été stoppées il y a quelques années. Elles n'avaient d'ailleurs pas été modernisées comme les autres voitures Benelux. Une fois arrivées à leur limite de kilométrage, les voitures-pilotes furent retirées une à une du service. Comme ces voitures ne sont pas compatibles avec leur propre matériel moteur, les NS (HSA) avaient proposé il y a quelques mois à la SNCB de lui vendre ces voitures qui auraient pu fonctionner en réversibilité avec des voitures du type M4. La SNCB n'était toutefois pas intéressée en raison de leur non standardisation liée au problème que causeraient les pièces de rechange.



**PHOTO 99-38** Le 1er janvier 2009, passage à Sint-Katelijne-Waver de l'IC-B 9225 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Pierre HERBIET.



←↔ Le 3 août, la 6606 de Captrain a assuré le transfert entre Schaerbeek et Utrecht de la voiture royale n° 1 (voiture-salon). Quatre wagons encadraient la voiture afin d'en assurer le freinage. Ces deux photos montrent le passage du convoi à Epegem.

Ivo VAN STEENWINKEL.

## L'expo de trains royaux à Utrecht

Au musée des chemins de fer d'Utrecht (NL), une vaste exposition consacrée aux trains royaux européens s'est tenue jusqu'au 5 septembre. On se rappellera que la voiture B1 du train royal d'Albert Ier avait déjà été envoyée à Utrecht par camion le 18 mars (voir EN LIGNES 97 page 20). Cette exposition rassemblait les voitures et trains suivants :

- Pays-Bas : une réplique de la voiture Sr1 de 1864 qui fut originellement construite par le HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij) pour la reine-mère Anna Paulowna, les voitures-salons Sr8 et Sr9 de la reine Juliana et du Prince Bernhard, et l'actuelle voiture de la reine Beatrix (Sr10);



- Portugal : le train complet de 1858 de la reine Maria Pia;
- Royaume-Uni : trains royaux de la reine Adélaïde (1842) et du roi Edward VII (1903);
- Danemark : voiture de 1871 du roi Christian IX;
- Autriche/Hongrie : voiture de 1910 de l'archiduc Franz Ferdinand;
- Suède : voiture de 1930 du roi Carl Gustav;
- Bulgarie : voiture de 1938 de la reine Boris;
- Belgique : voiture-salon B1 de 1912 d'Albert Ier et voiture-salon n°1 de 1939.

De plus, des objets et des meubles de trains royaux étaient également présentés.

Ci-dessus ↑ : une vue d'ensemble de l'exposition. La voiture-salon B1 d'Albert Ier, de couleur brune, est visible au milieu de la dernière voie. A l'avant-plan, on voit la voiture 351 irlandaise, construite pour la visite du roi Edward VII en 1902. A sa gauche, la locomotive 89 «Nestor» du Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM.) Maarten SCHOUBBEN.

→ Gros plan sur la voiture-salon n° 1 de 1939, arrivée au musée d'Utrecht le 3 août dernier. A sa droite, la voiture-salon néerlandaise actuelle : la Sr10. Maarten SCHOUBBEN.



## HUPAC ouvre un nouveau terminal à Antwerpen

A la fin du mois de janvier, HUPAC, société suisse établie à Chiasso et spécialisée dans le transport intermodal, a inauguré un nouveau terminal de transbordement des conteneurs et caisses mobiles dans le secteur sud-est du port d'Antwerpen. Cette troisième installation de la société *Hupac* répond aux souhaits de la Confédération helvétique de transférer directement sur le rail les conteneurs arrivant dans un port européen et destinés à un client suisse ou devant transiter par le sillon alpin.

Elle dispose de cinq voies de transbordement de 620 mètres de longueur, ce qui permet de préparer douze paires de trains par jour. Au démarrage du terminal, trois trains sont programmés : un à destination de Bustio Arizio (I) et deux pour Basel (CH), d'où une partie continue vers Aarau, gare dans laquelle ils sont soit transbordés sur camions, soit dirigés vers le client par les trains intérieurs suisses.

Toutes les entreprises ferroviaires ont accès au terminal; *Hupac* contribue ainsi à l'ouverture à la concurrence sensée dynamiser le trafic ferroviaire.

Ce projet, lourd de 22 millions d'euros, a été encouragé par la Confédération helvétique à l'aide d'un financement partiel accordé en vertu de l'ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises, et spécialement celui destiné à transférer de la route au rail les marchandises à travers les Alpes. Ainsi, des engins

et des installations peuvent être acquis à l'étranger pour autant qu'une grande partie du transport concerné traverse les Alpes suisses.

En Suisse, deux projets importants vont voir le jour dans les prochaines années : le premier, dans la région de Basel, consistera en une installation pour reformer les trains entiers en provenance du nord et du nord-ouest de l'Europe en vue de leur continuation vers l'Italie à travers les Alpes; le second, dans le Limental, comprendra une gare de triage spéciali-

sée aux trains entrants qui seront reformés en trains entiers à destination des terminaux du transport combiné régional ou injectés dans les trains du réseau suisse de transport par wagons complets. Il sera ainsi permis de livrer jusqu'au raccordement même du destinataire les wagons du transport combiné.

Après Antwerpen, *Hupac* va s'attaquer à l'extension de son terminal de Duisburg (D), plate-forme primordiale pour le transfert route-eau-rail des transports pour la Suisse et au-delà.



### Une 020T bientôt placée en monument

**PHOTO 99-39** ↑ - **PHOTO 99-40** ↓ Le 26 juillet, la locomotive à vapeur 020T provenant de la cokerie de Willebroek (loco n° 4, construite en 1923 par La Hestre sous le numéro 39), a quitté l'abri musée de Leuven et a été transportée par camion à l'atelier de Schaerbeek. Le lendemain, un ancien wagon-citerne a également quitté Leuven pour Schaerbeek. Après une restauration sommaire, ces deux véhicules seront placés en monument sur l'ancien pont ferroviaire au-dessus du canal Bruxelles - Charleroi, près des anciennes installations de Bruxelles-Tour & Taxi. Ci-dessus, le 26 juillet, la 5166 manoeuvre la 020T. Ci-dessous, déchargement de la locomotive à Schaerbeek. Tim HASEVOETS - Simon DERIDDER.



Le nouveau terminal HUPAC d'Antwerpen, s'étend sur plus de 53.000 m<sup>2</sup> et comprend 5 voies de 620 m de longueur, 2 pistes pour poids lourds et 6 rangées pour entreposer les conteneurs. HUPAC.

## Un supplément de 7 euros pour l'obtention de billets internationaux !

Depuis le 23 août, la SNCB compte un supplément de €7 aux voyageurs achetant un billet international dans le guichet d'une gare. Les voyageurs qui réservent par internet ou qui s'adressent à une agence de voyage n'acquittent pas ce supplément qui n'est toutefois applicable qu'aux billets que l'on peut se procurer par d'autres moyens que le guichet d'une gare. La SNCB entend ainsi se conformer aux lois du marché, de plus en plus calquées sur les méthodes pratiquées dans l'aviation. Le

dépliant diffusé à l'occasion comporte un volet de réclamation que le voyageur peut adresser à la direction de la SNCB s'il n'est pas d'accord avec cette nouvelle mesure...

## Retards toujours en hausse

Durant le second trimestre de l'année, d'avril à juin, le taux de ponctualité des trains de voyageurs s'est encore détérioré avec une baisse de 2,4% par rapport à 2009, soit 82,5%. En heure de pointe le matin, 88% sont ponctuels (ou accusant un retard de maximum 6 minutes). Il est de 80,9% durant les pointes du soir. Durant ce trimestre, pas moins

de 4930 trains (+/- 55 par jour !) ont été supprimés pour des causes diverses (avaries au matériel, problèmes sur le réseau *Infrabel*, etc.).

## Atelier Central d'Etterbeek

L'Atelier Central d'Etterbeek (Electricité et signalisation) était en cours de démantèlement depuis plusieurs mois, avec le transfert des activités vers l'Atelier Central Infrastructure de Schaerbeek. La démolition de l'ensemble des installations et bâtiments s'est achevée cet été.

## Sortie de la motrice D 321 des RELSE

La motrice type D faisait partie d'une série de 21 motrices numérotées 301 à 321. Elle fut livrée aux *Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions S.A.* (RELSE) en 1933. Il s'agit d'une motrice dotée de deux bogies, d'une longueur de 15, 20 mètres. Ces motrices ont principalement roulé sur la ligne Liège - Seraing exploitée par les RELSE qui en détint la concession depuis sa création en 1881 jusqu'au 20 juin 1960. Par la suite, durant les années soixante, l'exploitation de ce groupe de lignes fut reprise par la STIL (Société des Transports Intercommunaux de Liège).

Cette motrice fut retirée du service en même temps que la suppression de la dernière ligne des ex-RELSE, le 27 mars 1967 (dernière ligne exploitée : Liège-Théâtre - Seraing).

Jusqu'à la fin de l'exploitation, toutes les motrices gardèrent la livrée verte des RELSE (avec néanmoins certaines variantes) sauf la motrice 313 qui fut peinte, pour essai, en livrée STIL (gris vert/vert clair).

La 321 a été restaurée dans les ateliers de la STIB au début des années 90 et a fait plusieurs circulations au sein du MTUB (Musée du Transport Urbain bruxellois), puis est retournée au musée Natalis à Liège. Cette magnifique motrice est arrivée le 22 juin 2010 à Woluwé; elle y sera révisée et mise en ordre de marche pour la circulation qui aura lieu le 19 septembre à l'occasion des 125 ans de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics). Cette manifestation tombe le même jour que la journée sans voitures à Bruxelles et le MTUB exploitera la ligne 44 Montgomery - Tervuren avec des trams historique de Bruxelles et d'autres réseaux.



La «liégeoise» photographiée en-dessous du pont de l'avenue de Tervuren devant le musée du tram le 7 août 2010, lors de son premier voyage d'essai sur la ligne 44 Montgomery - Tervuren. Ludovic PIERARD.

### 2510

**Livraison à la SNCB :** -12-1960

**Numérotation :** 125.010 : -12-1960  
2510 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : -12-1960  
Oostende : 01-05-1967  
Bruxelles-Midi : 27-09-1970  
Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 27-03-2009

**PHOTO 99-41** *Schaerbeek, 18 novembre 1977.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2514

**Livraison à la SNCB :** 05-02-1961

**Numérotation :** 125.014 : 05-02-1961  
2514 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 05-02-1961  
Oostende : 01-05-1967  
Bruxelles-Midi : 01-07-1967  
Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 27-03-2009

**PHOTO 99-42** *Dilbeek, 31 mars 2009.*  
Yves STEENEBRUGGEN.



### 2553

**Livraison à la SNCB :** 21-02-1961

**Numérotation :** 140.001 : 21-02-1961  
125.101 : -1967  
2517 : 01-01-1971  
2553 : 07-01-1974

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 21-02-1961  
Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 27-03-2009

**PHOTO 99-43** *Kinkempois, 2 septembre 2005.*  
Michel HANSSSENS.



### 2555

**Livraison à la SNCB :** 06-03-1961

**Numérotation :** 140.003 : 06-03-1961  
125.103 : -1968  
2519 : 01-01-1971  
2555 : 17-05-1974

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 06-03-1961  
Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**PHOTO 99-44** *Bruxelles-Midi, 30 décembre 2007.*  
Philippe DE GIETER.



## 2556

**Livraison à la SNCB :** 14-03-1961

**Numérotation :** 140.004 : 14-03-1961  
125.104 : -1967  
2520 : 01-01-1971  
2556 : 08-02-1974

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 14-03-1961  
Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 27-03-2009

**PHOTO 99-45** *Dordrecht Zuid, 8 juin 2006.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2557<sup>2</sup>

**Livraison à la SNCB :** 22-03-1961

**Numérotation :** 125.004 : 22-03-1961  
2504 : 01-01-1971  
2557<sup>2</sup> : 26-11-1979

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 22-03-1961  
Oostende : 01-05-1967  
Bruxelles-Midi : 27-09-1970  
Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 27-03-2009

**PHOTO 99-46** *Maastricht, 21 juillet 2004.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2632

**Livraison à la SNCB :** 06-09-1971

**Numérotation :** 2632 : 07-09-1971

**Dépôts successifs :** Ronet : 07-09-1971  
Stockem : 01-06-1984  
Monceau / Charleroi-Sud : 27-09-1993

**Mise hors exploitation :** 27-03-2009

**PHOTO 99-47** *Schaerbeek, 30 août 1979.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7390

**Livraison à la SNCB :** 26-04-1977

**Numérotation :** 7390 : 26-04-1977

**Dépôts successifs :** Monceau : 26-04-1977  
Kinkempois : 20-05-1977  
Antwerpen-Dam/Noord : 01-06-1995  
Schaerbeek : 26-03-2006  
Charleroi-Sud : 07-09-2008

**Mise hors exploitation :** 01-06-2009

**PHOTO 99-48** *Schaerbeek, 13 mars 2007.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Rur**tal**bahn

Les sociétés *Rurtalbahnhof / Transport* sont de plus en plus présentes sur le réseau belge.

Depuis la fin du mois de juin, *Transport* a ainsi commencé un nouveau trafic de wagons-citernes entre la Pologne et la firme *Vopak* à Hemiksem (ligne 52). Ces trains circulent en principe le mercredi, avec la desserte de Hemiksem vers 10h. Afin de pouvoir emprunter le raccordement, les trains doivent d'abord circuler jusqu'à Boom où un changement de front est réalisé. Si les trains sont trop longs, la rame est scindée à Antwerpen-Kiel, la seconde partie est transférée le lendemain sur le raccordement *Vopak*.

Entre le faisceau et l'usine, les wagons sont tractés par le locotracteur de *Vopak*.

Un autre trafic assuré sporadiquement par *Transport* est le transport d'automobiles



Le 24 juin, la V204 manoeuvre des wagons-citernes sur le raccordement de la firme *Vopak* à Hemiksem. Wim WINDEY.

biles Dacia en provenance de l'usine roumaine de Ciurlesti vers le raccordement *Hessenatie* de Tongeren. Ce raccordement, qui était inutilisé depuis plusieurs années, a été réactivé en dé-

cembre 2009. Le trafic Dacia devrait atteindre trois trains par semaine. Au départ de Tongeren, *Hessenatie* expédie les voitures dans tout le pays par camions.

Le 22 juillet 2010, la V204 de Rurtalbahnhof arrive sur le raccordement *Hessenatie* dans le zoning industriel de Tongeren, avec un train d'automobiles roumaines Dacia. Maarten SCHOUBBEN.





Le 16 juin, la V206 remorque un train spécial de citernes entre l'usine BASF d'Antwerpen et Aachen West. Cette photo a été prise à Alt-Hoeselt, entre Bilzen et Tongeren, sur la ligne 34. Maarten SCHOUBBEN.

**PHOTO 99-49** Comme indiqué dans notre dernier EN LIGNES page 29, un nouvel opérateur belge dénommé RAILTRAX a débuté ses activités à la fin du mois de juin. En attendant d'avoir ses propres moyens de traction, les trains sont remorqués par Train-sport. Le 2 juillet 2010, passage à Testelt (ligne 35 Hasselt - Aarschot) en direction d'Antwerpen-Combinant d'un train RAILTRAX tracté par la 653-05 de RurtalBahn. La rame transporte des remorques routières et des conteneurs EWALS en provenance de Novara (Italie) et Basilea (Suisse). Geert PACKET.





Le 16 juin, la 6603 de Captrain remorque entre Aachen West et Terneuzen un train spécial de coils vide en provenance de Suisse. Passage à Testelt, dans la vallée du Demer (ligne 35 Hasselt - Aar-schof), entre Zichem et Testelt. Peter VAN GESTEL.

Le 12 juin, la 6601 de Captrain remorque le train de conteneurs 50244 entre Antwerpen-Comblanant et Antwerpen-Noord. Ce train a comme destination Bettembourg. Le train franchit le Noordlanbrug dans les environs d'Antwerpen-Zandvliet. Peter VAN GESTEL.





Depuis le 6 août, le train de charbon 48647 Enerco (près de Born) - St. Julien Montricher, circule à nouveau tous les vendredis (Born 14.30 - Visé 16.38 - Ronet 18.23). Le 6 août, passage du train à Cheratte sur la ligne 40 entre Visé et Bressoux, tracté jusqu'à Ronet par la 6602 de Captrain. Le trajet Ronet - Thionville et vice versa est toujours assuré par Sibelit via l'Athus Meuse. Michel DE ESCH.

**PHOTO 99-50** ↓ Le 19 juillet, le trafic a été totalement interrompu une partie de la journée sur la ligne 130a (Charleroi - Erquelinnes), conséquence d'un nouveau vol de cuivre. De ce fait, le train 48768 Marloie - Aulnoye a été détourné par Luttre, Soignies et Quévy. Le voici lors de son passage à hauteur de l'ancien point d'arrêt de Blaregnies sur la ligne 96 entre Mons et Quévy. C AUQUIERE.



## Chine

### Les nouveaux monstres chinois

Pour maintenir la croissance économique (9% en 2009 alors que, dans le reste du monde, elle était proche de 0 voire négative), la Chine investit énormément dans ses infrastructures de transport en privilégiant le rail (88 milliards d'euros d'investissement en 2009) plutôt que la route. La longueur du réseau devrait passer de 86000 km en 2009 à 110000 km en 2012, dont 13000 km de lignes nouvelles à grande vitesse. Cette extension, la mise sous tension de nombreuses lignes ainsi que la nécessité de remplacer le matériel électrique ancien, ont conduit la Chine à commander plusieurs séries de locomotives électriques modernes. Les constructeurs leaders en Europe (*Alstom*, *Bombardier* et *Siemens*) et *Toshiba* se partagent ce marché énorme, en collaboration avec l'industrie locale. Sept séries sont en cours de livraison :

- 180 **HXD1**, une locomotive double (Bo'Bo' + Bo'Bo') de 9600 kW conçue par *Siemens* et produite par *Zhuzhou*

depuis 2006. Elles sont aptes à 120 km/h et peuvent remorquer des trains de 6000 t;

- 500 **HXD1B**, également le fruit d'une collaboration entre *Siemens* et *Zhuzhou*, basée sur le concept de l'*Europrinter*, avec une puissance de 9600 kW, mais avec une seule caisse et 6 essieux moteurs (Co'Co'). Ce sont les locomotives à une seule caisse les plus puissantes au monde (la E103 de la DB pouvait développer durant 10 minutes une puissance unihoraire encore supérieure : 10295 kW);



Avec ses 9600 kW, la **HXD1B** est la locomotive à caisse unique la plus puissante du monde. La **HXD1B** est commandée à 500 unités. **ZHUZHOU**.

- 990 **HXD1C**, une version de la **HXD1B** de 7200 kW "seulement";

- 180 **HXD2**, possédant les mêmes caractéristiques que la **HXD1** mais basées sur la *Prima* de *Alstom* et produites par *Datong*.



Les 500 **HXD2B** développeront également 9600 kW. Elles pourront remorquer des trains de 8000 t. **ALSTOM**.

- 500 **HXD2B** : comme pour les **HXD1B**, une version Co'Co' de la **HXD2**;

- 1040 **HXD3**, une Co'Co' de 7200kW produite par le japonais *Toshiba* et les chinois *Dalian*, *Datong* et 7 février à Beijing, dont la livraison a commencé en 2006;

- 500 **HXD3B**, une autre Co'Co', basée sur les locomotives *IORE* de *Bombardier* en service chez *LKAB* en Suède et qui seront livrées par *Dalian* entre 2009 et 2011 (photo ci-dessous).



**PHOTO 99-51** Le 22 avril 2010, un train de charbon remorqué par la **HXD1-0028** arrive à *Datong*. Conçues par *Siemens*, ces Bo'Bo' + Bo'Bo' de 9600 kW, commandées à 180 unités, sont en production depuis 2006 chez *Zhuzhou*. Dans notre EN LIGNES 74 page 13, nous avons déjà publié une photo prise du même endroit lorsque cette ligne reliant *Datong* à *Fengzhen* était encore exploitée en traction Diesel. *Philippe DE GIETER*.





**PHOTO 99-52**

*Pas moins de 1040 locomotives du type HXD3 sont en cours de production chez Toshiba (au Japon) et Dalian. Ici, passage de la HXD3-0623 à Shi Ma Ba le 17 avril 2010. On remarquera la nouvelle décoration appliquée sur le matériel moderne, mêlant le bleu foncé et des teintes de gris.*

*Yves STEENEBRUGGEN.*

Même si elles sont aussi présentes sur d'autres lignes, les HXD1 et HXD2 ont été conçues pour augmenter considérablement le volume transporté sur la ligne "Da-Quin", tout en réduisant l'impact sur l'environnement. Cette ligne, longue de 653 km et achevée en 1988, relie la ville industrielle de Datong au port de Qinhuangdao et est utilisée uniquement pour le transport du charbon. En 2008, 340 millions de tonnes de

charbon ont été transportées, ce qui en fait la ligne la plus utilisée au monde. Cette ligne avait pourtant été conçue pour le transport de 100 millions de tonnes par an "seulement", mais les nouvelles locomotives ont permis de faire passer le tonnage de 6.000 tonnes par train à 20.000 tonnes ! Les trains de charbon sont généralement constitués de deux rames de 102 wagons chacune, avec une locomotive double en

tête et une autre au milieu du train. Chaque train est long de 2700 mètres. De nouveaux wagons ont également été mis en service, avec une charge de 25 t par essieu au lieu de 15 t précédemment. Pour supporter un tel trafic, les équipements électriques de la ligne et le système de signalisation ont été renouvelés et un nouveau type de rail (75 kg/m) a été posé.

*Philippe DE GIETER.*

**PHOTO 99-53** Le 23 avril 2010, passage à Shayingcun d'un train de charbon tracté par la HXD2-0156. Cette rame de près de 20.000 t est composée de 204 wagons. Une seconde locomotive est intercalée au milieu du train. Cette ligne, reliant Datong au port de Qinhuangdao, est la plus chargée au monde avec un trafic annuel de 340 millions de tonnes, uniquement de charbon. Les convois se succèdent à un intervalle moyen de 10 minutes ! *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



# POLOGNE

## Les ET40 et ET42 victimes de la crise



**PHOTO 99-54** Le 6 mai 2008, passage à Karczemka, sur la grande artère Gdansk - Bydgoszcz, d'un train de charbon vide remorqué par la rutilante ET40-57 en direction de Katowice. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les locomotives électriques doubles de PKP Cargo ont été atteintes de plein fouet par la récente crise économique. PKP Cargo disposait de trois séries de locomotives articulées (toutes des Bo'Bo' + Bo'Bo') : les ET40 Skoda, les ET41 Cegielski et les ET42 Novotcherkask; seules les ET41 ont passé le cap.

A la fin des années 60 et au début des années '70, le trafic de marchandises augmentait de manière significative, en particulier entre la Silésie (région de Katowice) et les ports de Gdansk et Gdynia. Pour y faire face, une ligne électrifiée reliant ces deux régions a été construite et devint un élément majeur pour l'exportation du charbon extrait en Silésie.

Pour son exploitation, les PKP commandèrent à Skoda 60 locomotives de 4680 kW qui formèrent la série ET40, Elles furent livrées entre 1975 et 1978 au dépôt de Bydgoszcz. D'une masse totale de 164 t,

**PHOTO 99-55** Les ET40 étaient en fait une EU05 double. Le 6 mai 2008, passage à Karczemka de la ET40-58 accompagnée de la ET22-975. Yves STEENEBRUGGEN.

elles pouvaient circuler à 100 km/h et tracter des trains de 4000 t. Fin 2000, certaines unités furent mutées à Wrocław pour remplacer les ET41 sur la ligne de montagne vers Jelenia Góra. Les ET40 ont encore sporadiquement été utilisées en 2009 au départ de Tarnowskie Góry, avant d'être garées en décembre.

Dérivées des VL10 soviétiques, les ET42 ont été construites en Russie en 50 exemplaires entre 1978 et 1982 pour seconder les ET40. La modification du des-

ign de la VL10 pour l'adapter à la voie normale fut plus difficile que prévu et elles furent livrées trois ans après les premières ET40. Les ET42 disposaient de 4840 kW et étaient dédiées aux trains de marchandises lourds. Leur masse totale s'élevait à 164 t et leur vitesse maximale était fixée à 100 km/h. Elles étaient les plus puissantes des PKP et étaient basées à Karsznice. Elles ont été arrêtées en 2009, les coûts de maintenance de cette petite série de locomotives étant devenus trop élevés.





**PHOTO 99-56** La ET40-55 en tête d'un train du trafic diffus circulant en direction de Gdansk. L'esthétique des ZET40 ne pouvait cacher leur origine tchèque. Zlotniki Kujawskie, 5 mai 2008. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 99-57** La ET42-13 de construction russe (Novotcherkask) en tête d'une rame de charbon vide, fait route vers le bassin minier de Silésie. Jezewo, 8 mai 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO 99-58** Toujours sur l'artère Gdansk - Katowice, passage de la ET42-012 à Terespol Pomorski, le 8 mai 2008. J-L VANDERHAEGEN.

**PHOTO 99-59** Les dernières locomotives doubles des PKP sont donc les ET41. Cegielski à Poznan a livré 200 locomotives de ce type (également des Bo'Bo' + Bo'Bo') entre 1977 et 1983. 'Elles aussi ont pratiquement disparu de la magistrale nord-sud, mais une partie d'entre elles ont trouvé de l'emploi sur les lignes aux profils difficiles dans le sud du pays. Le 20 juillet 2006, passage à Andrzejowka de la ET41-128 du dépôt de Nowy Sacz. Yves STEENEBRUGGEN.



## Pologne

L'ensemble des autorails néerlandais DH1 et DH2 des NS a été vendu à la firme polonaise *Sigma* à Poznań. Depuis début juin, l'autorail simple DH1 3102 et l'autorail double DH2 3206, renumérotés SN82-001 et SN83-001, ont repris du service. Révisés par ZNTK Poznań, ils sont utilisés par *PKP Przewozach Regionalnych* (PKP PR), la division des Chemins de fer polonais (PKP) en charge des trains régionaux, au départ du dépôt de Chojnice, vers Tczew, Pila Głowna, Szczecinek et Kościerzyna. Outre les DH, de nombreux autorails d'occasion circulent en Pologne : trois 627.0, quatre 627.1 et huit 628.0 de la DB pour *Koleje Mazowieckie* (KM) autour de Varsovie, huit autorails danois chez *Arriva-PCC* au sud de Gdansk (sept MR ex-DSB et la Lynette Ym5 ex-GDS-HFHJ) et six 624 ex-DB chez PKP PR.

Pour remplacer les six 624 acquis en 2004 (classés série SA110 en Pologne et livrés entre 1964 et 1968 par MAN et *Uerdingen* à la DB), la région de Zachodniopomorskie, dans le nord-ouest du pays, et PKP-PR ont commandés en 2009 une série de 10 autorails triples série SA136. Ces dernières années, de nombreuses petites séries d'autorails de type divers, construits soit par PESA à Bydgoszcz, soit par ZNTK à Poznań, ont été livrés pour remplacer les rames tractées sur les trains régionaux. L'autorail triple SA136 est la dernière création de PESA. D'une puissance de 764 kW et à transmission hydraulique, il peut circuler à 120 km/h. Les deux premiers ont été livrés le 27 juin 2010 et immédiatement engagés dans le roulement des SA110, de Szczecin vers Szczecinek et Zgorzelec. La série complète sera livrée en 2010, ce qui mettra fin à la deuxième carrière des 624 ex-DB.

**PHOTO 99-62** ↓ Le DH3102 ex-NS est sorti révisé de ZNTK à Poznań le 25 mai 2010. Depuis lors, il assure des trains locaux autour de Chojnice pour PKP- Przewozach Regionalnych. Chojnice, 11 juillet 2010. Philippe DE GIETER.



**PHOTO 99-60** ↑ Deux semaines après sa mise en service, le SA136-002 assure le train régional 89422 Szczecin - Szczecinek. Pilawa, 12 juillet 2010. Ph. DE GIETER.



**PHOTO 99-61** ↑ Le 12 juillet 2010, le SA110-11 (ex-624 636-7 DB) quitte la gare de Gryfice comme train 88729 Kolobrzeg - Szczecin. Philippe DE GIETER.



## Italie

### Arenaways

Depuis le 3 avril, la société italienne *Arenaways* assure la remorque des trains auto-couchettes en provenance de 's Hertogenbosch et de Hamburg, entre Domodossola et Alessandria et entre Chiasso et Livorno. *Arenaways* dispose de trois Traxx de *Bombardier* (numérotées E483 018 à 020). A partir de septembre, *Arenaways* devrait assurer ses propres services voyageurs en compétition avec *Trenitalia* (ex-FS) entre Torino et Milano via Alessandria et via Novara et Vercelli.

### Les E630 du FNM retournent en Tchéquie

En mai 2010, le FNM a vendu ses neuf locomotives E630 à *RegioJet*, un nouvel opérateur actif en République tchèque.

Les neuf E630 faisaient partie d'un lot de 60 locomotives série 163, des Bo'Bo' construites par *Skoda* (modèle 71E) en 1991 et 1992, pour les lignes électrifiées en 3000V des Chemins de fer tchécoslovaques (CSD); mais en raison de problèmes financiers, les CSD ne purent les incorporer dans leurs effectifs. En septembre 1995, *Skoda* vendit les neuf der-



Le 4 octobre 2010, la E630-05 du FNM attend le départ à Milano Nord Cadorna, en tête d'une rame composée de voitures du type M3 ex. SNCB. Thierry COCHIN.

nières au FNM et, par la suite, 40 locomotives furent vendues aux Chemins de fer tchèques (CD) et 11 aux Chemins de fer slovaques (ZSR). Au FNM, elles furent utilisées en service marchandises mais aussi en tête de trains de voyageurs formés avec les rames de voitures M2 et M3 acquises à la même époque auprès de la SNCB, principalement entre Milano et Laveno.

*RegioJet* a obtenu sa licence d'opérateur ferroviaire en octobre 2009 et envisage d'opérer des services voyageurs longues

distances et interrégionaux. Pendant la période 2010-2020, 75% de ces services, en principe à la charge des CD, pourront être concédés.

En 2011, le service Ostrava - Opava - Krnov - Olomouc sera le premier offert, à titre d'essai. Par la suite, Praha - Ústí nad Labem - Karlovy Vary - Cheb et Praha - Ústí nad Labem - Decín seront proposés. *RegioJet* devrait entrer en compétition avec *Arriva*, *Veolia* et *Viamont* pour obtenir ces concessions.

Le 5 juin 2010, la E483.020 de la société *Arenaways*, assure la traction du train-autos Alessandria - s'Hertogenbosch, ici photographié dans les environs de Novara. Marco CACCOZZA.



## Allemagne

### Siemens lance la Vectron

Le 29 juin 2010, Siemens a présenté son nouveau concept de locomotive électrique, la Vectron, qui représente une évolution du concept Europrinter, offrant encore plus de modularité. La Vectron est conçue pour couvrir un maximum de besoins, tant en service intérieur qu'international, avec des trains de voyageurs ou de marchandises. Comme les TRAXX de Bombardier ou l'Europrinter de Siemens, la Vectron peut être adaptée aux différentes tensions rencontrées en Europe et équipée des différents systèmes de sécurité nécessaires pour la circulation dans différents pays. Le design de la caisse, et plus particulièrement des postes de conduite, répond aux dernières exigences européennes en matière de sécurité en cas de collision. La version la plus puissante produira



La nouvelle Vectron de Siemens, la 193 901 quadritension, lors de sa présentation au circuit de'essai de Wildenrath. SIEMENS.

6400kW et la vitesse maximale est fixée à 200km/h (une version à 160km/h est également proposée). Deux prototypes ont été présentés sur le circuit d'essais de Wegberg-Wilden-

rath : la 193 901, polycourant, et la 193 921, pour circulation sous courant alternatif seulement. Deux autres prototypes, avec d'autres configurations, devraient suivre.

### ■ PAYS-BAS : le retour des 1250 !

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, EETC (Euro-Express Treincharter BV), qui a obtenu en juin sa licence d'opérateur ferroviaire sur le réseau néerlandais, assure les remontes de rames des trains de nuit entre le garage de Watergraafsmeer et la gare d'Amsterdam-CS (départs à 9.22 et 10.52; arrivées à 18.44 et 20.18). Deux locomotives série 1200, les 1251 et 1252, utilisées jusque l'an dernier par ACTS, sont utilisées pour cette tâche et entament ainsi une troisième carrière (voir *EN LIGNES* 96, pages 42 à 45). Les locomotives devraient bientôt revêtir la livrée rouge bordeaux d'EETC. Le Diesel 661 ex-NS (appartenant au VSM) et la 2205 (ex. 7618 SNCB, ex. 2205 NS, appartenant à Stichting Historische Dieseltreinen), sont utilisées par EETC à Watergraafsmeer pour les manœuvres.

**PHOTO 99-63** Le 7 juillet, en gare d'Amsterdam CS, la 1251 vient d'amener la rame du CNL 419 Amsterdam - München. La machine arbore toujours la décoration ACTS mais sans les logos. Elle devrait prochainement revêtir la livrée rouge d'EETC (Euro-Express Treincharter). Philippe DE GIETER.



PHOTO 99-64

Depuis la fin 2009, DB Schenker vend progressivement les locomotives de la série 182 à DB Regio. A son tour, celle-ci loue, depuis le changement d'horaires de juin 2010, une partie des 182 à DB Fernverkehr. Le 20 juillet, la 182007-5 remorque l'IC 2023 Hamburg Altona - Frankfurt Main Hbf, ici en passage à Oberwesel le long du Rhin.

Christian VANHECK.



## TELEX....

### PAYS-BAS

● Avec la mise en service de la traction électrique dans le port de Rotterdam, la part de marché prise par les autres sociétés et la crise économique aidant, DB Schenker Rail Nederland dispose de trop de locomotives Diesel. Sur un total de 120 machines série 6400/6500 livrées par MaK entre 1988 et 1995, deux ont été démolies suite à un accident (6415 et 6514), deux devraient être vendues à Eurotunnel (6456 et 6457) et 54 sont garées, ce qui laisse seulement 62 locomotives nécessaires pour le service.

● La troisième rame *Fyra* (4801) est arrivée à Amsterdam le 29 janvier; c'est la première avec aménagement intérieur. Une quatrième est arrivée, le 19 juin. Une rame supplémentaire a été commandée par la SNCB (portant le total à 20) pour assurer des Den Haag - Bruxelles via Breda. La mise en service des *Benelux* par la ligne nouvelle est maintenant envisagée pour décembre 2011.

● *Arriva* est sorti vainqueur de rudes compétitions pour l'attribution de nouvelles concessions dans l'est des Pays-Bas. En décembre 2012, ARRIVA remplacera *NS-Reizigers* sur la relation électrifiée Zwolle - Emmen et sur Zutphen - Apeldoorn, une ligne non électrifiée, et évincera *Syntus* des relations, Arnhem - Tiel, Arnhem - Winterswijk et Zutphen - Winterswijk. A partir de décembre 2013, *Arriva* prendra aussi le relais de *Connexion* pour l'exploitation de Almelo - Marienberg.

*Arriva* dispose déjà de matériel de type GTW construit par *Stadler* pour les relations Dordrecht - Geldermalsen et la desserte des lignes non électrifiées autour de Leeuwarden et Groningen. Pour ces nouveaux services, actuellement assurés

par des automotrices Plan V des NS, des autorails série 3400 et les autorails LINT de *Syntus*, *Arriva* va étendre son parc de GTW et a commandé à *Stadler* 38 rames supplémentaires (14 automotrices et 24 autorails). Au total, *Arriva* disposera de 99 rames (21 automotrices et 78 autorails). La commande a une valeur de 140 millions d'euros. Les rames seront livrées à partir de 2012. Cela portera à 539 le nombre de rames GTW vendues par *Stadler*.

### RUSSIE

● *Alstom* et le russe *Transmashholding* ont signé le 29 juin un accord d'une valeur de l'ordre du milliard d'euros pour le développement d'une nouvelle locomotive pour le marché russe, désignée EP20. Cet accord fait suite à une commande pour 200 locomotives pour trains de voyageurs reçue par *Transmashholding* le 3 juin. L'EP20 sera construite à Novotcherkassk, avec les dernières technologies développées par *Alstom*. La EP20 sera une Bo'Bo'Bo' bitension 3 + 25 kV, de 7200 kW, apte à 200 km/h. Elle devra être capable de circuler avec une température extérieure de -50°C. Les locomotives seront livrées entre 2012 et 2020 et seront utilisées pour la remorque des trains entre Moscou et Sotchi pendant les Jeux Olympiques d'hiver en 2014.

D'autre part, en mai 2010, les RZD ont commandés à *Oural Locomotives*, une joint venture entre *Sinara* et *Siemens*, une série de 221 locomotives électriques (3 kV) doubles du type 2ES10. Elles seront construites près de Ekaterinbourg. Un prototype devrait apparaître en décembre 2010 pour une production en série entre 2011 et 2016.

Un autre accord a été signé le 27 mai par les RZD, *Siemens* et *Aeroexpress* (une filiale des RZD en charge des liaisons ferroviaires entre Moscou et ses aéroports) pour entamer la production d'automotrices

*Desiro RUS*. La production devrait commencer en 2014, avec la possibilité de produire jusqu'à 200 automotrices par an. La *Desiro RUS* sera basée sur les rames en cours de production pour les Jeux Olympiques de 2014 à Sotchi (38 rames *Desiro ML* commandées à *Siemens* en 2009, similaires aux rames RER de la SNCB).

### ALLEMAGNE

● L'extension des services voyageurs autour de Aachen se poursuit. En 2012, des trains de voyageurs devraient à nouveau circuler sur la ligne Lindern - Heinsberg. Les derniers trains de voyageurs avaient circulé sur cette ligne de 12 km le 26 septembre 1980. Les travaux de remise en état et d'électrification seront entamés cette année.

● Dans le courant du mois d'octobre, la DB devrait effectuer pour la première fois un test de traversée du tunnel sous la Manche à l'aide d'une rame ICE3.

### FRANCE - USA

● Une proposition de loi d'un député californien pourrait bien faire perdre toutes les chances à la SNCF de remporter le marché pour l'exploitation des trains à grande vitesse en Californie. En effet, ce projet de loi qui est sur le point d'être voté, imposerait aux sociétés candidates de révéler si elles ont transporté des déportés vers les camps de travail, de concentration et d'extermination durant la Seconde Guerre mondiale. Les entreprises devront fournir des documents prouvant leur rôle durant cette période. Comme quoi tous les coups sont bons pour éliminer les concurrents indésirables, ce qui profitera à un consortium formé par *General Electric* et les Chinois. Ces derniers ont promis que 80% des composants pour la construction de la ligne et des trains seront fabriqués aux USA avec, à la clé, 3500 emplois !

## Suisse

### Les CFF réforment les Ee 3/3 16431 à 16440

Les trois dernières locomotives électriques de la série Ee3/3 16431 à 16440 des CFF ont été retirées du service le 22 février 2010 à Zürich. La série a été victime de la diminution des manœuvres en gare et de la mise en service des nouvelles Ee922 (voir *EN LIGNES* 93 page 54). Construites à 10 exemplaires en 1961-1962, elles disposaient d'une puissance de 500 kW et pouvaient rouler à 45 km/h. Leur masse s'élevait à 45 t.

### Encore des commandes pour Stadler

Le carnet de commande de Stadler ne cesse de gonfler. La division Cargo des CFF a commandé 30 locomotives hybrides type Eem 923 pour les manœuvres et les services légers, pour une valeur de 88 millions de francs suisses. Elles seront basées sur le design de la Ee922 des CFF mais disposeront, en plus des deux moteurs électriques, d'un moteur Diesel auxiliaire pour la desserte des voies non électrifiées des raccordements. La Eem 923 pourra circuler à 100 km/h. Les locomotives seront livrées en 2012-2013.

### Un nouveau tunnel pour le Zentralbahn

La ligne Luzern – Stans – Engelberg, autrefois exploitée par le LSE et reprise aujourd'hui dans le giron du Zentralbahn,



Le 11 décembre 2005, la Ee 3/3 16431 manoeuvre à Zürich Hbf. Cette machine a été réformée en 2006. Patrice AIROLDI.

comporte dans sa partie terminale, à l'approche d'Engelberg une section raide et instable qui a toujours été une source de déboires. Un nouveau tunnel, d'une longueur de 4060 m en rampe de 10,5 ‰, a été creusé pour éviter cette section; il sera ouvert officiellement le 11 décembre prochain pour l'application de la grille horaire effective le 12, jour du changement annuel du service des trains. Le temps de parcours de Luzern à Engleberg sera réduit à 48 minutes, soit une diminution de 20%. Deux rames, au lieu de trois actuellement, suf-

firont à assurer le service entre les deux terminus, et la capacité horaire passera de 400 voyageurs actuellement à 1.000. Le portail inférieur du tunnel se trouve à 600 m d'altitude, tandis que la sortie supérieure est à 991 m. Le projet a été lancé en 2006 et a coûté 100 millions de francs suisses (environ 65 millions d'euros). A noter que la ligne d'Engleberg possède probablement le bâtiment de gare suisse le plus ancien, puisque la station de Grafenort a été construite en ... 1690 ! Il s'agit en fait d'un ancien monastère bénédictin...

## TELEX....

### AUTRICHE - ITALIE : Un train controversé : l'« EuroCity DB-ÖBB »

● Ces derniers temps, le courant ne passe plus très bien entre d'une part les ÖBB-DB et d'autre part FS Trenitalia. Le point de discorde a été la ponctualité (et le manque de confort) du matériel mis à disposition par FS Trenitalia pour les liaisons sur l'axe München – Wörgl - Innsbrück - Brenner – Verona / Bologna / Milano. Comme un accord n'a pu être trouvé entre les différents partenaires, les Chemins de fer allemands (DB) et autrichiens (ÖBB) ont décidé de reprendre eux-mêmes la gestion de cette relation à partir de décembre 2009, sous le nom « EC DB-ÖBB ». Ainsi, sur le trajet italien, la collaboration ne s'effectue plus avec FS Trenitalia, mais avec la société

privée LeNORD.

Selon certaines sources, FS Trenitalia essaierait de se venger en sabotant ces trains le plus possible. Comme preuve par exemple : l'EC 88/89 vers Milano n'obtient pas l'accès en gare de Milano Centrale, officiellement par manque de sillons libres, obligeant la DB et les ÖBB d'utiliser la gare de Milano Porta Garibaldi, nettement moins performante. De telles situations ne devraient pas exister s'il y avait réellement une séparation stricte entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur, d'autant plus que, ici, il y a suffisamment de possibilités pour trouver une solution.

Comme matériel, roulant, il est fait usage en premier lieu de voitures de la DB et des ÖBB, et des locomotives de la série ES 64 F4 (série 189) louées chez Nordcargo (Nordcargo et LeNORD appartiennent tous les deux à FNMGroup).

Régulièrement, on trouve aussi en tête des trains des locomotives de la série 1216 des ÖBB. À terme, on projette même d'y affecter les très confortables rames Railjet.

Mais le voyageur constate-t-il finalement une amélioration ? Il semblerait que oui, grâce notamment au matériel moderne aligné et au service à bord impeccable qui satisfait aux normes allemandes et autrichiennes.

Toutefois, en cas de problème, les voyageurs sont dirigés vers FS Trenitalia, qui refuse bien évidemment d'accepter les billets émis par la DB et les ÖBB. Il circule même dans la presse locale que des voyageurs, qui ont pris sans plus un train de FS Trenitalia suite à un problème sur les EC DB-ÖBB, ont non seulement dû acheter un nouveau billet mais, en plus, payer une amende salée ! Décidément, tout n'est pas simple pour le voyageur !

# Il y a 75 ans : mise en service de la traction électrique à la SNCB

suite de notre précédent numéro

## Des remorques supplémentaires

La SNCB et son personnel, qui n'avaient aucune expérience en matière de traction électrique, s'en tirèrent fort bien, et ce à la satisfaction générale de la clientèle et malgré le temps très court de réalisation de l'électrification et de construction du matériel.

Les voyageurs embarquant à Mechelen se plaignaient toutefois que les trains ne faisaient aucun arrêt intermédiaire et qu'il n'y avait pas assez de places assises en 3e classe. Afin d'augmenter quelque peu le nombre de places pour les voyageurs de Mechelen et en attendant mieux, il fut décidé de faire arrêter 3 trains directs Antwerpen - Bruxelles à Mechelen le matin, et un en sens inverse le soir, et ce à partir du 8 juillet 1935.

Devant le succès du nouveau service et l'augmentation constante du nombre de voyageurs, la SNCB fut dans l'obligation d'augmenter la composition de 8 automotrices en leur intercalant deux remorques supplémentaires. Au total, 16 voitures furent commandées en 1938, et construites par *Raghen* à Mechelen.

La capacité des nouvelles remorques, toutes de 3e classe, s'élevait à 102 places assises, avec banquettes en bois. Elles ne possédaient que deux plates-formes d'accès, pouvant chacune accueillir 25 places debout.

Elles étaient munies de l'attelage central *Henricot*. Des fils de trains et des coupleurs permettaient d'assurer la continuité des circuits électriques d'un bout à l'autre de la rame. Le chauffage était électrique par air pulsé.

La masse totale de l'automotrice renforcée par deux remorques passa ainsi à 332 t à vide et 388 t en charge. La capacité s'éleva à 557 places assises (116 B et 441 C).

Les nouvelles remorques furent numérotées 8325 à 8340.

Appelées communément "navettes", ces voitures étaient intercalées par groupe de deux dans les automotrices durant les heures de pointe le matin et le soir. En dehors de ces heures, de +/- 10h00 à 16h00, elles étaient généralement garées au faisceau "Congo" près de la gare d'Antwerpen-Centraal (il n'était alors pas possible de les garer à Bruxelles-Nord en raison des travaux de construction de la jonction Nord-Midi).

25		Anvers - Malines - Bruxelles										25	
A. TRAINS ELECTRIQUES													
		E128 23	E2 23	E4 23	E6 23	E8 23	E10 23	E12 23	E14 23	E16 23	E18 23		
Anvers (C.)	↔.....D	1. 0	6. 0	6.15	6.30	6.45	7. 0	7.10	7.30	7.40	7.50		
Malines	↔.....A		6.16	6.31	6.46	7. 1	7.16	7.26		7.56			
Bruxelles (Nord)	↔.....A	1.30	6.33	6.48	7. 3	7.18	7.33	7.43	8. 0	8.13	8.20		
		E20 23	E22 23	E24 23	E26 23	E28 23	E30 23	E32 23	E34 23	E36 23	E38 23		
Anvers (C.)	↔.....D	8. 0	8.10	8.20	8.40	8. 0	8.20	8.40	10. 0	10.20	10.40		
Malines	↔.....A	8.16	8.26	8.36		9.16			10.16				
Bruxelles (Nord)	↔.....A	8.17	8.27	8.37	9.10	9.17	9.50	10.10	10.33	10.50	11.10		
		E40 23	E42 23	E44 23	E46 23	E48 23	E50 23	E52 23	E54 23	E56 23	E58 23		
Anvers (C.)	↔.....D	11. 0	11.20	11.40	12. 0	12.20	12.30	12.40	13. 0	13.20	13.20		
Malines	↔.....A	11.16			12.16	12.36			13.16	13.36			
Bruxelles (Nord)	↔.....A	11.17	11.50	12.10	12.33	12.53	13. 0	13.10	13.33	13.53	13.50		
		E58 23	E60 23	E62 23	E64 23	E66 23	E68 23	E70 23	E72 23	E74 23	E76 23		
Anvers (C.)	↔.....D	13.40	14. 0	14.20	14.40	15. 0	15.20	15.30	15.40	16. 0	16.20		
Malines	↔.....A	14.16	14.16		15.16				16.16				
Bruxelles (Nord)	↔.....A	14.10	14.17	14.50	15.10	15.33	15.50	16. 0	16.10	16.33	16.50		
		E78 23	E80 23	E82 23	E84 23	E86 23	E88 23	E90 23	E92 23	E94 23	E96 23		
Anvers (C.)	↔.....D	16.40	16.50	17. 0	17.10	17.20	17.30	17.40	18. 0	18. 0	18.10		
Malines	↔.....A			17.16		17.36		17.56	18.16				
Bruxelles (Nord)	↔.....A	17.10	17.20	17.33	17.40	17.53	17.50	18.13	18.33	18.30	18.40		
		E94 23	E96 23	E98 23	E100 23	E102 23	E104 23	E106 23	E108 23	E110 23	E112 23		
Anvers (C.)	↔.....D	18.20	18.30	18.40	18.45	19. 0	19.20	19.40	20. 0	20.30	21. 0		
Malines	↔.....A	18.36			19.16				20.16		21.16		
Bruxelles (Nord)	↔.....A	18.37	19. 0	19.10	19.15	19.33	19.50	20.10	20.33	21. 0	21.33		
		E114 23	E116 23	E118 23	E120 23	E122 23	E124 23	E126 23	E130 23				
Anvers (C.)	↔.....D	21.30	22. 0	22.30	22.45	23. 0	23.30	0. 0	0.30				
Malines	↔.....A	22.16	22.16		23.16			0.16					
Bruxelles (Nord)	↔.....A	22. 0	22.33	23. 0	23.15	23.33	0. 3	0.33	1. 3				

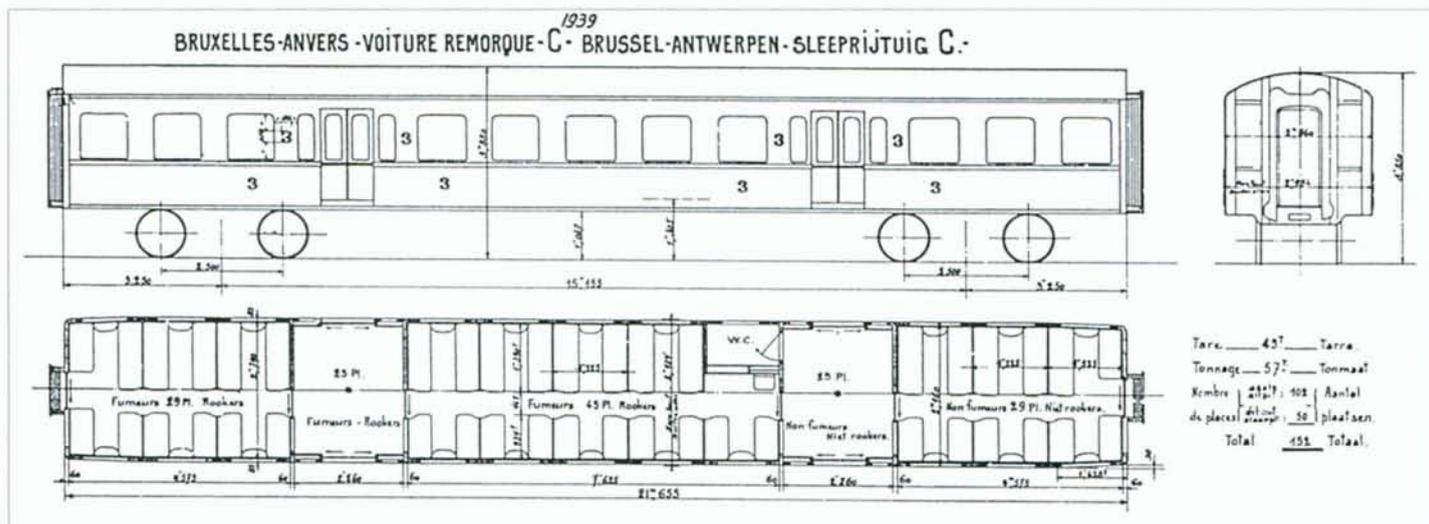
● Nuit du dimanche au lundi.

DEMANDEZ LES « CHOCOLATS MEYERS »  
ILS SONT EXQUIS !

Horaire du service électrique inauguré le 5 mai 1935. Ici, le sens Antwerpen - Bruxelles. Le service débutait à 06h00 et se terminait à 01h00 du matin; au départ de Bruxelles, le premier train quittait la capitale à 06.00 et le dernier à 02h de la nuit !

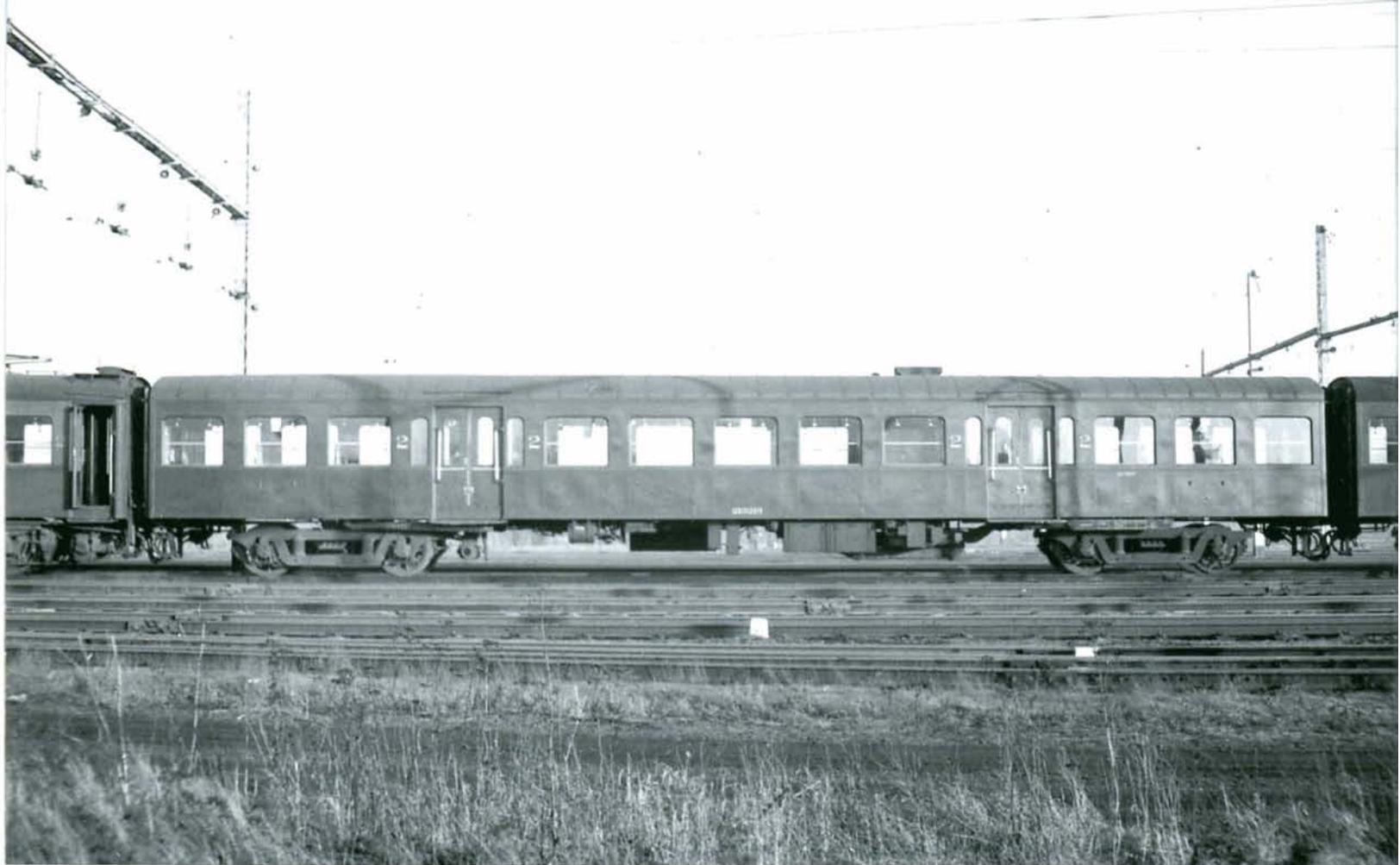
## Caractéristiques principales des remorques de 1939

Type :	C	Empattement des bogies :	2,550 m
Configuration des essieux :	2' 2'	Diamètre des roues :	1,010 m
Numéros des voitures :	8325 à 8340	Type des bogies :	Pennsylvania
Numéros en avril 1948 :	213.201 à 216	Masse des bogies :	15,5 t
Constructeur :	Ragheno à Mechelen	Masse à vide :	45,0 t
Longueur de la caisse :	21,655 m	Masse totale en charge :	57,0 t
Largeur de la caisse :	2,960 m	Nombre de places assises :	102
Hauteur de la toiture :	3,880 m	Nombre de places debout :	50



La rame 8 renforcée de deux remorques. Cette automotrice a perdu sa belle livrée crème-bleu pour revêtir l'austère décoration à deux tons de vert que la SNCB décida d'appliquer en novembre 1947. Photo Groupe SNCB.





**PHOTO BD-9901** La remorque 213.213, ex. 8337, à l'atelier électrique de Schaerbeek, le 28 janvier 1959. Depuis 1956, elle est reclassée en 2e classe. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

**PHOTO BD-9902** En mars 1952, la rame n°1 renforcée par deux remorques, quitte l'atelier de traction électrique de Schaerbeek. La motrice visible en gros plan et portant un disque rouge devant le phare, est la 213.001, ex. 7301 (ACEC - AMN). Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



## Les nouvelles automotrices doubles du type 1939

Un an après la mise en service de la traction électrique, il s'avéra que les automotrices quadruples étaient trop spacieuses durant les heures creuses. Il n'était pas possible de les scinder pour former une rame de deux voitures. Une étude fut alors entreprise pour la construction de deux nouvelles automotrices composées chacune de deux voitures motrices. Ce matériel servira de prototype pour l'élaboration du matériel futur. Plusieurs projets et études furent élaborés en fonction de divers critères, mais aucune commande ne fut passée dans l'immédiat.

Par ailleurs, depuis la mise en service de la traction électrique sur la ligne 25, les

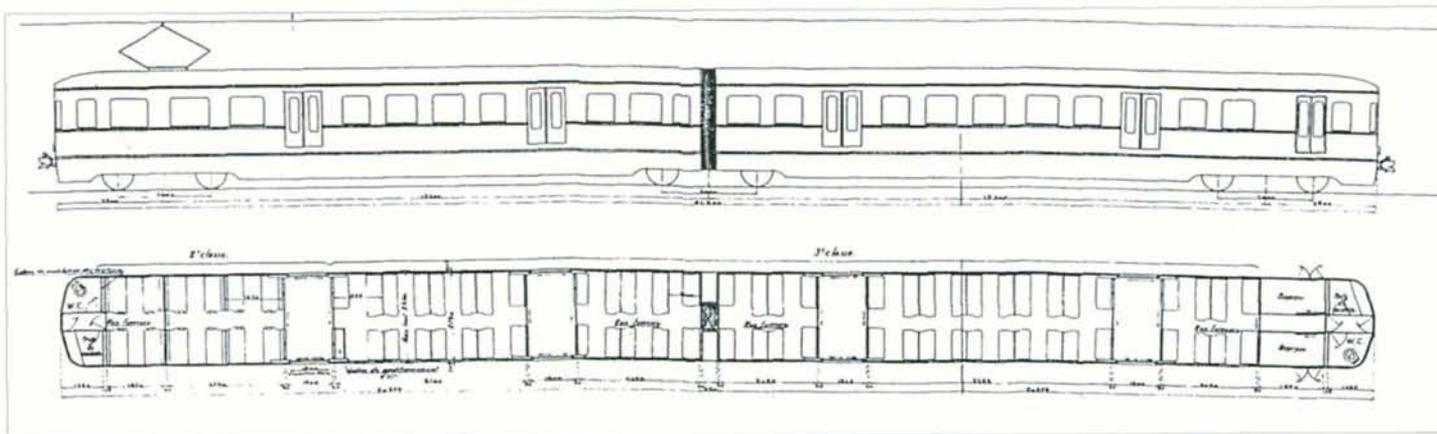
omnibus circulaient tous via la ligne 27 en traction à vapeur ou autorails Diesel. En 1938, la SNCB décida d'assurer l'exploitation voyageurs de Bruxelles - Antwerpen intégralement en traction électrique. Cette décision nécessita de munir toutes les gares intermédiaires de la ligne 25 de quais hauts.

Pour assurer le service, il fut également nécessaire d'accroître le parc électrique. Initialement, il était envisagé de commander 16 nouvelles voitures motrices et 16 remorques. En définitive, le conseil d'administration de la SNCB approuva en sa séance du 11 mars 1938 la commande de 8 automotrices doubles, livrables entre début septembre et fin octobre 1939. Ce matériel devait répondre à plusieurs critères, comme la standardisation la plus poussée possible

avec les automotrices de 1935; une possibilité d'accouplement avec ces dernières; une accélération plus importante afin de pouvoir être intercalées entre les trains directs; une modification de l'aménagement intérieur afin d'accélérer les mouvements de voyageurs. En outre, ce matériel devait constituer les prototypes du futur matériel pour la desserte de la "Petite Etoile" de Bruxelles.

Leur construction fut confiée aux *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* et aux *Ateliers de la Dyle* à Leuven pour la partie mécanique, et aux ACEC et SEM pour la partie électrique.

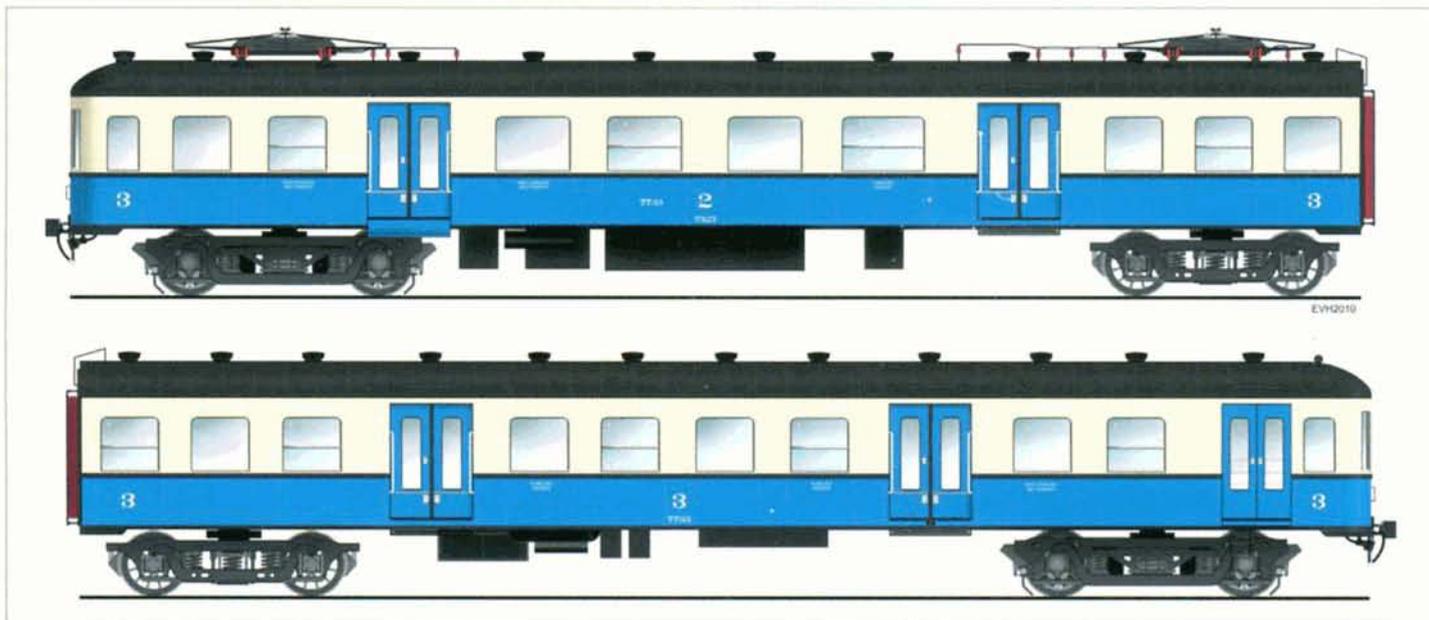
L'appareillage ACEC-SEM était identique à celui des automotrices de 1935, avec des contacteurs individuels électro-pneumatiques, permettant l'accouplement des deux types entre eux.



Un des projets pour une nouvelle automotrice double. Cette étude avait comme particularité d'avoir les deux voitures articulées sur trois bogies. La disposition générale (postes de conduite, compartiments, portes) a été conservée dans le projet final.

La première automotrice de 1939, photographiée à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek. Elle porte le numéro de rame 13 et les numéros de voitures 7733 (mCD) et 7525 (mBC). Photo Groupe SNCB.





## Caractéristiques principales des automotrices de 1939

Voitures :	mCD	mBC
Configuration des essieux :	Bo' 2'	2' Bo''
Numéros des voitures :	7733 à 7740	7525 à 7532
Numéros en avril 1948 :	228.001 à 008	
Constructeurs :	ACEC / SEM / AMN / La Dyle	
Longueur de la caisse :	21,230 m	21,230 m
Largeur de la caisse :	2,955 m	2,955 m
Hauteur de la toiture :	3,930 m	3,930 m
Empattement des bogies moteurs :	3,100 m	
Empattement des bogies porteurs :	2,500 m	
Diamètre des roues :	1,118 m	
Nombre de moteurs de traction :	2 SEM	2 SEM
Puissance unihoraire :	390 kW	390 kW
Type des bogies :	AMN	Pennsylvania
Masse à vide :	50,50 t	50,50 t
Masse totale en charge :	63,40 t	63,6 t
Vitesse maximale :	100 km/h (puis 120 km/h)	
Nombre de places assises :	30 B + 37 C	76 C

### PHOTO BD-9903 ↓

La rame n° 14 à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek, en mars 1952. Elle est renumérotée 228.002 depuis le 15 mars 1948 (ex. voitures 7732 + 7526), et a revêtu la décoration à deux tons de vert avec ceinture noire.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





**PHOTO BD-9904** La rame n° 16 / 228.004 en gare de Bruxelles-Nord, en deux tons de vert avec ceinture noire. On remarquera l'énorme bogie moteur à double châssis. Auteur inconnu, collection PFT ©

Les moteurs de traction furent fournis par SEM. Ils avaient une puissance continue de 150 kW et unihoraire de 195 kW.

La transmission élastique s'effectuait par engrenages, arbre creux et ressorts Sécheron.

A noter qu'il avait d'abord été envisagé de commander quatre rames qui auraient été équipées de moteurs de traction suspendus par le nez, mais cette technique n'était pas encore au point et aurait entraîné un retard à la livraison de plusieurs mois.

Un moteur électrique 3000 V entraînait sur un même axe le compresseur d'air et une génératrice assurant la charge des batteries.

Chaque voiture possédait un bogie moteur et un bogie porteur. (Bo' 2' + 2' Bo'). Afin d'améliorer la suspension très dure des rames de 1935, les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* créèrent un bogie à double châssis. La partie intérieure portait les moteurs, la partie extérieure avec balancier *Pennsylvania* supportait la caisse. Ces bogies, bien que donnant des résultats meilleurs, avaient l'inconvénient d'être encore plus lourds que

ceux des rames de 1935.

Les bogies porteurs étaient du type classique *Pennsylvania*.

Le freinage s'effectuait à l'aide d'un robinet *Westinghouse* autovariable.

En 3e classe, les banquettes ne furent pas rembourrées comme sur les rames de 1935 mais étaient entièrement en bois. La raison principale de ce changement était le vandalisme trop important constaté sur les rames de 1935 (déjà à cette époque ...). Le nombre de places assises s'élevait à 30 en 1e classe et 113 en 2e classe. Le nombre de place debout était de 100, toutes en 3e classe. Le fourgon pouvait transporter une charge maximale de 2,5 t.

Le chauffage était assuré par des radiateurs électriques.

Les portes étaient à ouverture pneumatique, à deux battants coulissants. Lors de la fermeture des portes, un échappement d'air très bruyant se faisait entendre.

Les automotrices de 1939 portaient les numéros de rames 13 à 20. Leurs voitures étaient numérotées 7733 à 7740 et

7525 à 7532.

Tout comme les automotrices de 1935, elles reçurent la belle livrée crème et bleue, avec une ceinture noire.

### Le nouveau service du 8 octobre 1939

C'est donc à partir du service d'hiver appliqué le 8 octobre 1939 que les omnibus furent assurés en traction électrique sur la ligne 25. En outre, à partir de cette date, tous les directs Bruxelles ↔ Antwerpen s'arrêtaient également à Mechelen. Le premier service débutait à 04.30 à Bruxelles-Nord, le dernier à 02.00. Sur 24 heures, il y avait donc qu'une courte interruption du trafic entre 02.00 et 04.30.

En général, il y avait dans chaque sens au moins deux trains directs par heure avec arrêt à Mechelen, et deux omnibus par heure.

Vu le succès total de l'électrification de Bruxelles - Antwerpen, la SNCB et l'Etat conclurent en 1939 que la traction électrique pouvait être étendue à la "Petite Etoile" de Bruxelles, en direction de Charleroi, Leuven, Aalst, Ottignies et Braine-le-Comte.



Les automotrices de 1935 devaient toutefois respecter des restrictions sur la ligne 124, vu son profil très difficile :

- elles ne pouvaient pas assurer des omnibus;
- avec une composition de 4 caisses, elles ne pouvaient pas assurer des semi-directs ayant des arrêts intermédiaires entre Bruxelles et Braine-l'Alleud;
- avec une composition à 6 caisses, les arrêts devaient être distants d'au moins 8 km entre Bruxelles et Charleroi, mais également entre Bruxelles et Antwerpen.

## Numérotations des rames 1935 et 1939

### Numérotation à 4 chiffres des voitures

Comme nous l'avons vu dans notre précédent numéro, chaque voiture portait à l'origine un numéro.

*Pour les rames de 1935 :*

- 7301 à 7312 pour les motrices ACEC;
- 7713 à 7724 pour les motrices SEM;
- 8201 à 8212 pour les remorques AMN;
- 8513 à 8514 pour les remorques *La Dyle*.

*Pour les remorques intercalaires de 1939 :*

- 8325 à 8340.

*Pour les rames de 1939 :*

- 7525 à 7532 pour les motrices mBC;
- 7733 à 7740 pour les motrices mCD.

Dans cette numérotation, le 1er chiffre indiquait le type de voiture : 7 = motrice, 8 = remorque; le 2e chiffre indiquait l'aménagement intérieur : 2 = 2e classe, 3 = 3e classe, 5 = 2e + 3e classe, 7 = 3e classe + fourgon; les 2 derniers chiffres étaient le numéro d'ordre du véhicule.

### Numérotation des rames

Pour faciliter la reconnaissance d'une automotrice, notamment dans les graphiques et roulements, un numéro de rame leur fut attribué :

- 1 à 12 pour les rames de 1935 (le détail est donné dans notre précédent numéro page 53);
- 13 à 20 pour les rames de 1939.

Ce numéro était porté sur une petite plaque ronde de +/- 15 cm de diamètre, fixée aux deux faces avant de la rame. Le numéro était peint en noir et fond blanc.

A partir du 1er janvier 1954, la lettre A fut ajoutée devant le numéro : A1 à A20. A noter que 26 autres automotrices construites après la guerre reçurent les numéros de rames 21 à 46 (la 228.009 de 1946, et les 228.010 à 035 de 1950). L'emploi des numéros de rame fut abandonné en novembre 1954.

### Nouvelle numérotation à 6 chiffres

Une nouvelle numérotation à 6 chiffres leur fut appliquée le 15 avril 1948 :

*Pour les rames de 1935 :*

- 212.201 à 212 pour les voitures motrices B 8201 à 8212;
- 213.001 à 012 pour les voitures mC 7301 à 7312;
- 215.201 à 212 pour les voitures BC 8513 à 8524;
- 217.001 à 012 pour les voitures motrices mCD 7713 à 7723.

*Pour les remorques intercalaires de 1939 :*

- 213.201 à 216 (ex. 8325 à 8340), ces numéros ne leur seront toutefois appliqués qu'à partir de 1950.

*Pour les rames de 1939 :*

- 228.001 à 008.

Le premier chiffre, ici le 2, indiquait qu'il s'agissait d'un élément d'une automotrice électrique. Le deuxième chiffre indiquait si le numéro était valable pour une voiture (1) ou pour l'automotrice entière (2). Le troisième chiffre indiquait l'aménagement intérieur : 2 = 2e classe, 3 = 3e classe, 5 = 2e + 3e classe, 7 = 3e classe + fourgon. Les trois derniers chiffres étaient le numéro d'ordre de l'engin.

**A suivre...**

**PHOTO BD-9905** En juin 1949, Bruno Dedoncker qui avait pris place dans une cabine de conduite, a photographié une rame de 1935 lors de son croisement à la sortie de Vilvoorde. On remarquera le poteau de droite, d'un nouveau type, placé après la guerre pour réparer les destructions subies durant le conflit. A droite, la ligne 27 n'est pas encore électrifiée. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



*Hier*



Longue de 24 km, la ligne 62 Oostende (Ville) - Torhout fut mise en service le 1er avril 1868. Mise à double voie entre 1896 et 1898, elle fut remise à simple voie en 1940. Le trafic voyageurs fut remplacé par un service de bus le 26 mai 1963, tandis que la desserte marchandises fut maintenue jusqu'en 1967. La ligne fut mise hors inventaire le 5 mars 1984 et démontée de 1984 à 1985. La gare d'Ichteghem (plus tard Ichtegem) fut mise en service simultanément avec l'ouverture de la ligne. Elle était située à +/- 17 km d'Oostende et 7 km de Torhout. Aujourd'hui, seule l'ancienne maison du garde-barrière existe toujours tandis que l'assiette de la ligne a été transformée en sentier de promenade pour promeneurs et cyclistes, baptisé "De Groene 62" ("la Verte 62"). La photo ci-dessous a été prise en juin 2010. Il n'a pas été possible de réaliser la photo avec le même angle de vue.

*Aujourd'hui*



# Nées en Belgique

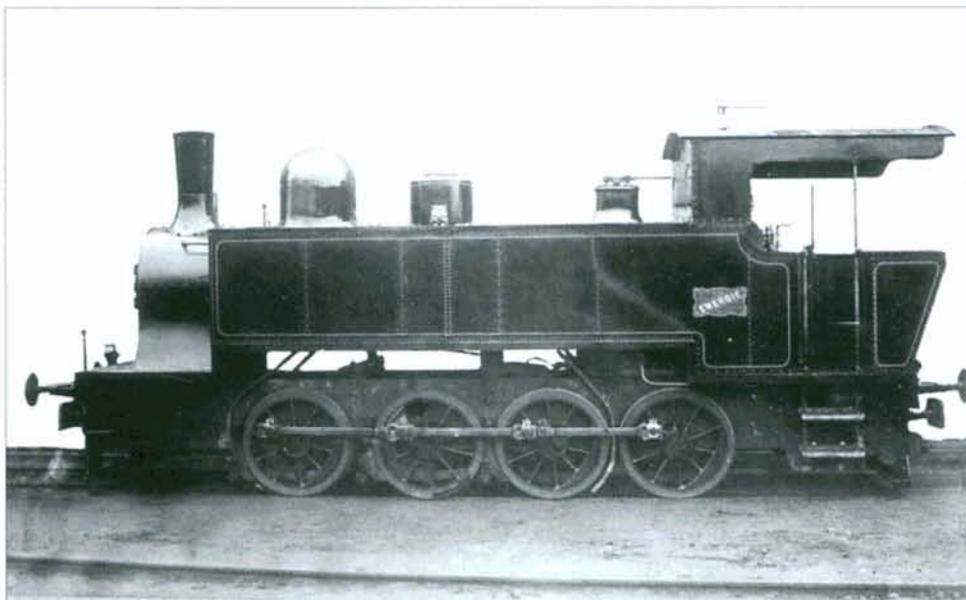
## France :

### CGB 040T n° 51-53

En 1912, *Energie* à Marcinelle livra trois locomotives-tenders à voie normale, du type 040T à cylindres intérieurs, à la *Société du Chemin de fer de la Grande Banlieue, Seine et Oise (SGB)*. Elles portaient les numéros *Energie* 301, 302 et 303, et étaient numérotées 51, 52 et 53 par le SGB.

La machine possède deux tampons à voie normale et un tampon central vraisemblablement pour manoeuvrer des wagons à voie étroite sur des tronçons à 3 files de rails.

Ces machines surnommées "Tacot" circulaient sur la ligne Arpajon - Etampes (29,6 km) ouverte au trafic le 23 novembre 1911, aussi bien en trafic voyageurs que marchandises, ce jusqu'à la suppression de la ligne en 1948.



Voici une photographie d'usine montrant la machine 53 (*Energie* n° 303).

Photo *ENERGIE*, collection PFT ©.



Ci-dessus : le locotracteur à sa sortie d'usine.

A droite : la machine solidement fixée sur une remorque routière, pour son transport par camion vers le port d'Antwerpen où elle sera chargée dans les cales d'un cargo à destination de l'Asie.

Photos : COCKERILL.



## Taiwan : locotracteur Cockerill

En 1977, *Cockerill* à Seraing livra un gros locotracteur à trois essieux, à voie étroite, de 45,8 t, à une cimenterie de Taiwan : la *Taiwan Cement Corporation*, à Taïpei.

Nous ignorons quel est son numéro de construction attribué par *Cockerill*, mais il s'agit d'un des cinq suivants : 4277, 4278, 4279, 4280 ou 4300.

*il y a 50 ans ...*



*C'est le 26 septembre 1960 que la SNCB réceptionna la première locomotive Diesel du type 260, future série 80. Construite par La Brugeoise et Nivelles, la 260.001 (8001) fut livrée au dépôt de Kinkempois le 26 septembre 1960. Au total, 69 machines calquées sur la célèbre V60 de la DB, furent construites de 1960 à 1963 par La Brugeoise et Nivelles (260.001 à 021 et 043 à 069) et par ABR (260.022 à 042). Notre photo montre la 260.001 à l'ouvrage dans le triage de Kinkempois en 1968. Rappelons que la 8001 fut réformée au dépôt de Schaerbeek le 1er mars 2002 et démolie en juin 2004 à Schaerbeek. Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT ©.*

**PHOTO 99-65** *Le 16 septembre 1985, la 29.013 participa au tournage du film "Le rire de Caïn" à Poelkapelle, sur la ligne 63 Torhout - Lichtervelde - Westrozebeke - Ieper. La scène du film était censée se dérouler durant la Seconde guerre et montrait un train de déportés mitraillé par un raid aérien; la 29.013 ne faisait donc pas vraiment d'époque... Pierre HERBIET.*

*il y a 30 ans ...*



*il y a 25 ans...*



**PHOTO 99-66** Le 28 septembre 1985 circulait pour la dernière fois un train sur la section frontalière Ecouvieze - Lamorteau - Virton (ligne 155). Il s'agissait du train de soude 47986 Varangeville - Antwerpen, remorqué par la 5315, ici photographié lors de son passage à Lamorteau. Autrefois, cette ligne supportait un trafic marchandises considérable, qui s'amenuisa au fil du temps. Aujourd'hui, la ligne Lamorteau - Virton est réduite à un simple raccordement de quelques centaines de mètres pour la desserte de la papeterie d'Harnoncourt au départ de Virton. Serge MARTIN.

**PHOTO 99-67** Dans la perspective de commander des voitures à deux niveaux, la SNCB testa du 20 septembre au 4 octobre 1985 une rame VB 2N (voiture banlieue à 2 niveaux) de la SNCF. Elle fut utilisée pour assurer des semi-directs entre Schaerbeek et Tournai, ou Lessines. Les 8 voitures VB 2N étaient accompagnées d'un fourgon générateur. Le 30 septembre 1985, arrivée à Bruxelles-Midi du semi-direct 2726 Schaerbeek - Lessines. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

*il y a 25 ans...*



# Les couleurs et les numérotations des wagons après la Seconde Guerre mondiale

## La renumérotation et la repeinture en rouge-brun de 1956

Parlons un peu de cette renumérotation de 1956. L'avis 8M du 17 février 1956 concerne la repeinture en rouge-brun et la renumérotation du matériel à marchandises.

La repeinture et la renumérotation débutèrent déjà au début du mois de novembre 1955. On pensait que la renumérotation complète durerait au moins 6 ans, car ces wagons ne seraient renumérotés que lors de leurs passage en atelier pour de moyennes et grandes réparations.

La renumérotation fut achevée fin 1963 mais, après cette date, on pouvait encore voir des wagons en vert renumérotés à 7 chiffres; ils étaient toutefois marqués d'une croix, ce qui voulait dire qu'ils avaient été mis hors service. En fait, comme on comptait les réutiliser comme wagons de service, ils ont reçu directement le numéro UIC.

Afin de reconnaître les wagons renumérotés des autres, il fut nécessaire d'appliquer des numéros à 7 chiffres.

C'est ici que la plupart des producteurs de modèles réduits de la période d'après la deuxième guerre dérapent le plus souvent. Il y a très peu de modèles de wa-

gons anciens. La plupart du temps, ce sont des modèles de wagons ex. allemands "belgicisés" que nous proposent les producteurs. Très souvent, pour faire "belge", le modèle est mis sur le marché en vert, mais pourvu d'un numéro à 7 chiffres.

Comme nous l'avons vu dans le *EN LIGNES 97*, seuls les petits fourgons métalliques du type 4012a (plus tard les types 4012B1) restèrent en vert pour quelques-uns d'entr'eux, renumérotés au début de la renumérotation de 1956. Ce n'est qu'après que leur vie fut supprimée qu'ils furent repeints en rouge-brun.

Une autre erreur que commettent très souvent les producteurs, est d'appliquer des numéros inexistantes et faux. Un beau modèle à l'échelle N d'un wagon type "OppeIn" ex. DR porte un numéro de wagon non freiné commençant par les chiffres 3.3.... alors qu'il est freiné et devrait donc porter un numéro commençant par 4.4.... En plus, le numéro complet du wagon est un numéro appartenant aux wagons du type 2211, livrés en 1947/1948 par l'industrie canadienne. Tous les véhicules sont freinés. Si l'on changeait les 3.3.... en 4.4.... l'on obtiendrait le numéro d'un de ces nouveaux wagons. Dommage, ce modèle mérite mieux.

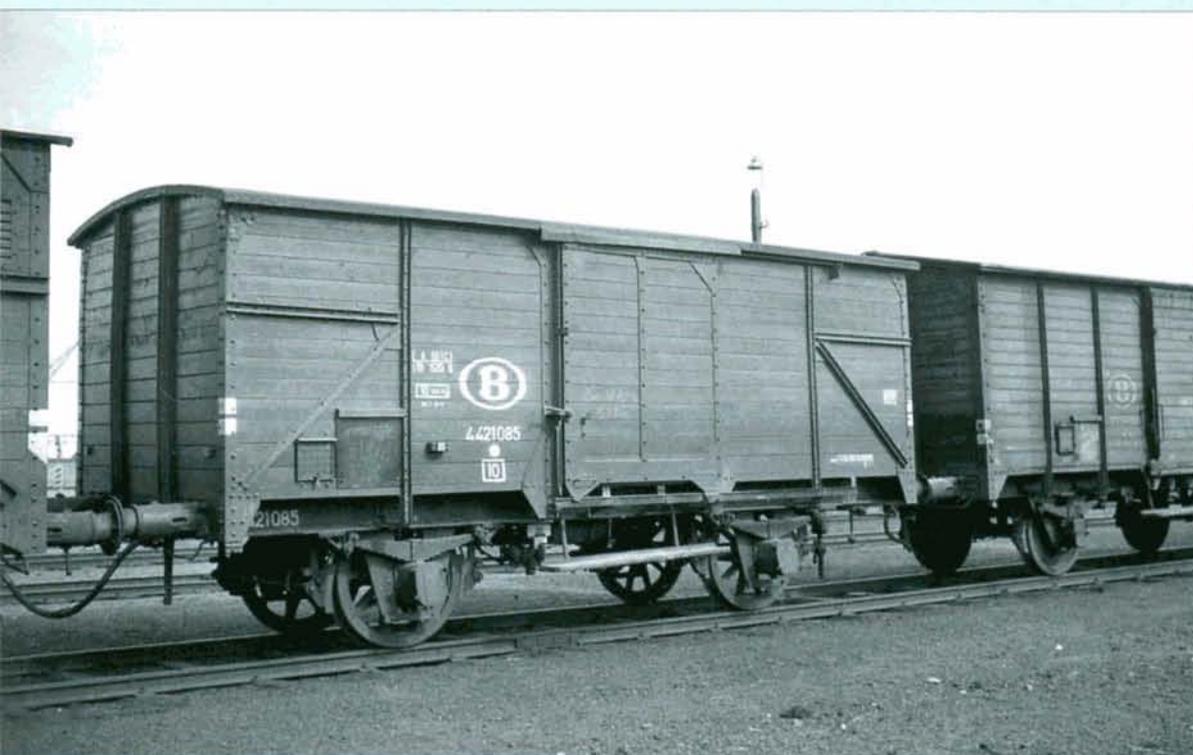
Un modèle de wagons ex. DR "Bremen" (wagon dont nous avons parlé dans le

*EN LIGNES 91*) existe depuis peu en HO chez un autre producteur, en vert et portant un numéro exact à 6 chiffres. Toutefois, les listes de renumérotation n'étant pas très explicites sur les wagons couverts du type 2021, on peut se demander si ce numéro donné au modèle est réel. Disons le tout de suite, la liste de renumérotation de 1956 de l'Atelier Central de Gentbrugge n'est pas celle de la renumérotation complète. Cette liste ne comprend que 7 de ces wagons portant un ancien numéro belge et 33 wagons rachetés à la SNCF. C'est de cette série de wagons que 12 unités furent remises aux CFL lors de leur fondation. Ils étaient encore toujours en couleur DR. Les renforts en bouts de caisse furent placés par les CFL. Les wagons appartenaient toujours à l'Etat Belge lors de leur remise aux CFL. Les photos de ce type de matériel ex. DR avec un numéro à 6 chiffres ne nous sont pas connues à ce jour. Seule, une photo nous permettrait de savoir ce qu'il en est réellement.

## La renumérotation de 1956

Le numéro comprend 7 chiffres, dont la signification est la suivante :

**Premier chiffre** : il permet tout d'abord de reconnaître les wagons déjà renumérotés, et ensuite le genre de véhicule (le



**PHOTO 99-68 NB**  
Wagon couvert 4.421.085 photographié à Oostende la 10 avril 1958. Les 3 premiers chiffres de son numéro signifient qu'il s'agit d'un wagon couvert (4), freiné (4), de 20 à moins de 25 t (2). Ce wagon de 21 t provient du War Department (WD). Sa caisse a été reconstruite et il sera classé dans le type 2000d puis 2000E1.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

chiffre 5 n'est pas utilisé) :

- 1 = wagons spéciaux
- 1 ou 2 = wagons tombereaux
- 3 ou 4 = wagons couverts
- 6 ou 7 = wagons plats à 2 essieux
- 8 ou 9 = wagons plats à 4 essieux

**Deuxième chiffre** : il concerne le freinage (le chiffre 5 n'est pas utilisé) :

- 1 = tombereau non freiné
- 2 = tombereau freiné
- 3 = couvert non freiné
- 4 = couvert freiné
- 6 = plat à 2 essieux non freiné
- 7 = plat à 2 essieux freiné
- 8 = plat à 4 essieux non freiné
- 9 = plat à 4 essieux freiné

**Troisième chiffre** ; il indique selon le genre de wagon le tonnage ou la longueur :

**Tombereaux**

- 0 = moins de 20 t
- 1 = moins de 20 t
- 2 = de 20 à moins de 25 t
- 3 = de 20 à moins de 25 t
- 4 = de 20 à moins de 25 t
- 5 = de 25 t et plus
- 6 = de 25 t et plus
- 7 = de 25 t et plus
- 8 = de 25 t et plus
- 9 = de 25 t et plus

**Couverts**

- 0 = moins de 20 t
- 1 = moins de 20 t
- 2 = de 20 à moins de 25 t
- 3 = de 20 à moins de 25 t
- 4 = de 20 à moins de 25 t

**Plats à 2 essieux**

- 0 = de 10 m à moins de 11 m
- 1 = de 11 m à moins de 12 m



**PHOTO 99-69 NB** Wagon couvert 3.315.411 photographié à Bastogne le 12 mars 1956. Son numéro indique qu'il s'agit d'un wagon couvert (3), non freiné (3), de moins de 20 t (1). Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

- 2 = de 12 m à moins de 13 m
- 3 = de 13 m à moins de 14 m
- 4 = -
- 5 = -
- 6 = de 6 m à moins de 7 m
- 7 = de 7 m à moins de 8 m
- 8 = de 8 m à moins de 9 m
- 9 = de 9 m à moins de 10 m

**Plats à 4 essieux**

- 0 = de 10 m à moins de 11 m
- 1 = de 11 m à moins de 12 m
- 2 = de 12 m à moins de 13 m
- 3 = de 13 m à moins de 14 m
- 4 = de 14 m à moins de 15 m
- 5 = de 15 m à moins de 16 m
- 6 = de 16 m à moins de 17 m

- 7 = de 17 m à moins de 18 m
- 8 = de 18 m et plus
- 9 = de 18 m et plus

**Quatrième chiffre** : il n'est valable que pour les wagons plats à 2 et 4 essieux desquels il indique le tonnage :

**Plats à 2 essieux**

- 0 = moins de 20 t
- 1 = moins de 20 t
- 2 = de 20 t à moins de 25 t
- 3 = de 20 t à moins de 25 t
- 4 = de 20 t à moins de 25 t
- 5 = de 25 t et plus
- 6 = de 25 t et plus
- 7 = de 25 t et plus
- 8 = de 25 t et plus
- 9 = de 25 t et plus

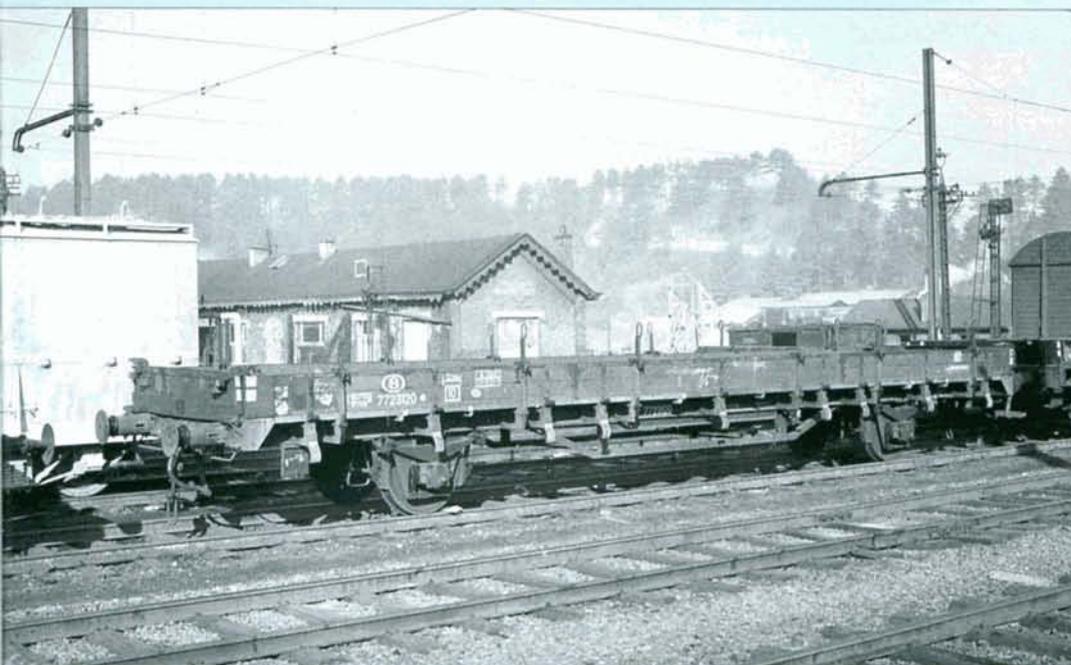
**Plats à 4 essieux**

- 1 = de 10 t à moins de 20 t
- 2 = de 20 t à moins de 30 t
- 3 = de 30 t à moins de 40 t
- 4 = de 40 t à moins de 50 t
- 5 = de 50 t et plus

**Les trois derniers chiffres** forment le numéro d'ordre du véhicule.

**Wagon plat 7.723.120 à Jemelle, le 19 février 1959. Son numéro indique qu'il s'agit d'un wagon plat à 2 essieux (7) freiné (7), de 12 m à moins de 13 m (2), de 20 t à moins de 25 t. Ces wagons furent construits à plusieurs milliers d'exemplaires entre 1952 et 1963. Ils furent plus tard désignés type 3202A1, code lettre K.**

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



# PORTRAIT

**PHOTO 99-70 NB** → Le wagon couvert Ferry Boats 1.052.759 type 5030 photographié à sa sortie d'usine en 1962. Son numéro nous indique qu'il s'agit d'un wagon spécial numéroté dans la tranche 1.050.000 à 1.059.999 des wagons ferry-boats. Ce type de wagons fut construit à 100 unités de 1961 à 1962. Ils furent par la suite numérotés dans le type 5030A1 avec le code lettre Hbfkks.

Collection PFT.

Il semble qu'il aurait été question de supprimer le premier chiffre du numéro, lorsque tous les wagons auraient été renumérotés. Cela ne fut toutefois jamais fait car, en cas de suppression de ce chiffre, tous les wagons spéciaux auraient à nouveau eu des numéros à 5 chiffres. Ils avaient en effet été renumérotés de la sorte :

1.010.000 à 1.029.000 : tombereaux

1.030.000 à 1.049.999 : couverts

1.050.000 à 1.059.999 : ferry-boats

1.060.000 à 1.079.999 : plats à 2 essieux

1.080.000 à 1.099.999 : plats à 4 essieux et plats

La renumérotation de 1956 a facilité la reconnaissance des wagons par les agents des chemins de fer. Ceux qui connaissaient la clef de cette numérotation pouvaient voir au numéro d'un véhicule tout ce qu'il proposait à l'utilisateur. Les wagons belges portaient aussi un numéro de Type qui fut également appliqués à partir de 1956 (en fait depuis 1870, tous les wagons belges étaient classés dans un type; quelques-uns repris à d'autres sociétés restant toutefois classés hors-type).

Ni le numéro de type, ni le numéro de quelque période que se soit n'a jamais permis de reconnaître les wagons pourvus d'un frein à main.

à suivre, Charles OCSINBERG



↑ **PHOTO 99-71 NB**  
Wagon-trémie 1000B1 n° 1.019.632. Il porte un numéro de la tranche 1.010.000 à 1.029.000 donné aux wagons tombereaux spéciaux. Ce type de wagons construits à 200 unités, a été décrit dans EL 66 page 14).

Collection PFT.

← **PHOTO 99-72 NB** Le tombereau 2.286.254 chargé de coke, à Haren, le 21 mars 1959. Son numéro nous renseigne qu'il s'agit d'un wagon tombereau (2), freiné (2), de 25 t ou plus.

Collection PFT.





## Les plus beaux sites de Belgique

## COMBLAIN-LA-TOUR

Parmi les sites les plus remarquables de la ligne 43 Rivage - Marloie, on ne peut passer à côté de celui de Comblain-la-Tour et son célèbre rocher de la Vierge. A cet endroit, la ligne est coincée entre les rochers et l'Ourthe. Malgré son électrification et la pose très heureuse des poteaux d'un seul côté, ce site a fort peu changé. Malheureusement, l'essentiel du trafic est constitué par des trains L assurés par des automotrices. Le trafic des marchandises se réduit à un ou deux parcours par jour. En été, deux trains-autos EETC parcourent également la ligne le vendredi et retour le dimanche (s'Hertogenbosch - Avignon, et Fréjus / St-Raphaël).

**PHOTO BD-9906** ↑ Ces deux vues illustrant simultanément un "hier - aujourd'hui" montrent l'évolution minime du site. Le 15 février 1959, la 64.084 remorque un omnibus Liège - Jemelle. Photo J. RENAUD, collection PFT.

**PHOTO 99-73** ↓ Le 5 mai 2008, passage d'un train de ballast destiné aux travaux de voie de Jemelle. Michel HANSENS.





20

G 2000BB



vossloh  
Locomotives

5701



CG

CG CP