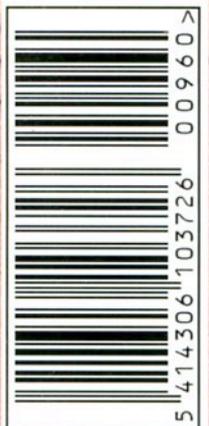


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 96 - AVRIL 2010 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Le 15 février fut une journée noire pour les Chemins de fer belges ; à 8h28, deux trains de voyageurs sont entrés en collision frontale dans le grill de la gare de Halle, à 15 kilomètres de Bruxelles.

Des carcasses des véhicules accidentés furent retirés 162 blessés et 19 corps sans vie.

Parmi ceux-ci, on compte 4 cheminots, 1 enfant de cheminot, un consultant travaillant pour H-ICTRA et son fils.

Aux familles des victimes et plus particulièrement celles des cheminots, le PFT, les associations ferroviaires et les amateurs marocains des chemins de fer (ONCF) présentent leurs plus sincères condoléances.

Aux nombreux blessés, ils souhaitent un prompt rétablissement.

Le staff d'animateurs du PFT.



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 : 42 livres sur les chemins de fer belges et étrangers, en langue française ou anglaise. Prix pour la collection : 440 €. Autres ouvrages anciens, prix à convenir. La liste complète peut être obtenue auprès de Vincent FUNKEN, ☎ +32.(0)494/77.99.86; courriel : vi99bis@yahoo.fr

CHERCHE : une photo prise par un membre du PFT le 2 juin 2006 près de la gare de Soignies. Il s'agit d'une type 23 remorquant des wagons-citernes. J'étais le conducteur de ce train. Contacter Régis BERTON à l'adresse : regisberton@skynet.be

CHERCHE : le livre "Les Gares Bruxelloises", édité par le Service des Monuments et Sites de la Région de Bruxelles-Capitale. Roger SOUTHUYZEN, ☎ +32.(0)3/827.31.37.

A VENDRE : revues "loco Revue" années 1981 à 1999; 11 numéros/an, soit 209 numéros. Vente du lot entier ou par année. 1 € le numéro. Rens.: J. NICAISE, 28, avenue Petite Ciguë B-1970 WEZEMBEEK. Tél : +32.(0)2/731.63.06.

RECHERCHE : photos de la locomotive vapeur 7.030 de Bruxelles-Midi. Cette locomotive a roulé de Bruxelles-Midi vers Haine-St-Pierre, Bassilly, Renaix. Prendre contact avec M. DUBREUCQ Antoine 4, Val du Vert Marais B-7540 KAIN. Tél : +32.(0)69/21.51.06 ou +32.(0)472/38.54.44.

PFT-agenda

- **6 avril et 4 mai** : ouverture de la boutique PFT de Saint-Ghislain, de 10h à 13h
- **1 et 2 mai** : festival de Maldegem (SCM) : participation du PFT avec la 64.169 (trains spéciaux)- voir encart central
- **8 mai** : grande bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au musée du rail de Saint-Ghislain, de 10h00 à 17h00.
- **8 mai** : 175 ans du rail, navettes avec la 29.013 entre Schaerbeek et Leuven; dernière ouverture au public du musée de Leuven; stand PFT à Leuven
- **26 juin** : parade de matériel ancien et nouveau en gare de Saint-Ghislain
- **15 août** : une date à ne pas manquer et à déjà retenir dans vos agendas !
- **octobre 2011** : grand voyage PFT au Maroc.

Rectification

EN LIGNES 94 : page 6 : dans le tableau, rubrique démolition, il faut remplacer la 2241 par la 2249.

EN LIGNES 95 : page 65 : la voiture-pilote M2 49210 ne fut en réalité jamais renu-mérotée 49610 comme initialement prévu; elle conserva son numéro original.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 25 avril 2010 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 58e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** ☎ et fax : +32-(0)4 367.55.55 en soirée.



Fête de la Vapeur Les 17 et 18 Avril 2010

Ouvert de 10 H à 18 H.
Tour unique sur les
lignes 10/30/40...



25 ans dans le parc !!!

Ouverture de la saison 2010.
Exposition, librairie, brocante, ...
Petite restauration, buvette, ...

Asbl Le petit train à vapeur de Forest
Chaussée de Neerattale 323 b
B-1190 Forest - Bruxelles
Belgique
Téléphone: 32 (0)2 275 89 96 (12 h à 18 h)
Courriel: info@pft.be
Site web: www.pft.be

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, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Dr. Guenther BARTHIS, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Marco CACAOZA, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Georges DESBARAX, Philippe DIEU, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOM-BROECKX, Peter HONIG, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Fernand MAES, Jean-Paul MALGRAS, Thierry NICOLAS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Ghislain SMOUT, le Groupe SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELE-MANS, Peter VAN GESTYEL, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Marijn VOCKE, Wim WINDEY.

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 verser la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 96-01 Le 17 juin 1989, le PFT organisait un grand voyage d'adieu aux anciennes automotrices postales. Cet arrêt-photo a été réalisé à la sortie du tunnel de Landelies, sur la ligne 130 A Charleroi - Erquennes. Le convoi était formé des 002 + 130 + 003. Philippe DIEU.

EN LIGNES 96 - AVRIL 2010

sommaire



6 **La 1504 est préservée par le PFT**



12 **Arrêt des 82**



20 **Situation du parc moteur de la SNCB**



32 **Un bel hiver**

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

10 Actualité belge

9 statistiques
10 locomotives
14 arrêt des 82
17 automotrices
18 retour de la rame FYRA
20 situation du parc moteur
25 radiations
28 travaux RER
30 actualité diverse
32 un bel hiver
36 sociétés privées

41 Actualité étrangère

41 Autriche
42 Pays-Bas
46 Grande-Bretagne
47 Italie
48 France
55 Suisse - télex

56 Le rail en Ouzbékistan

60 Portrait

63 Nées en Belgique

64 Hier - aujourd'hui

65 Les plus beaux sites

66 Il y a ...



COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 96-02 La SNCF a réformé les dernières 72000. Vingt-sept 72100 (72000 remotorisées) sur 30 sont toujours actives. Avis aux amateurs ! Le 6 avril 2007, passage à Luzy, le long de la Marne, d'un Corail mené par la 72138. M. HANSENS.

PHOTO 96-03 Le 20 janvier, la rame Fyra 4806 effectue des essais entre Saint-Ghislain et Tournai. Passage en gare de Péruwelz en direction de Tournai. Christian AUCQUIERE.



CIRCULATION

Le Groupe SNCB, et *Infrabel* en particulier, a pris en compte les desiderata du PFT et de la SNCB-Holding pour la circulation des trains touristiques sur le réseau. Si les conditions de circulation et les règles de sécurité restent inchangées, le prix de la redevance payée pour l'utilisation des infrastructures a été revu (nettement) à la baisse : le prix forfaitaire kilométrique, quelle que soit la composition du train, inclut maintenant le coût du sillon et l'utilisation des gares et autres installations. Grâce à ce tarif très bas, il est à nouveau possible d'envisager des voyages à prix raisonnable, pour le plus grand plaisir des amateurs et la promotion du rail en général.

Merci aux cheminots qui considèrent que l'histoire du rail passe aussi par la préservation de témoins vivants d'un passé récent, qui peuvent continuer à rouler, en toute sécurité, sur le réseau.

SAINT-GHISLAIN

Depuis de nombreuses années, le PFT cherchait à louer l'ancien atelier de traction Diesel de Saint-Ghislain, distant du musée du rail de quelques centaines de mètres seulement.

Globalement en bon état mais vandalisé en grande partie, ce bâtiment de plusieurs milliers de mètres carrés est équipé de six voies, dont certaines sur fosses. Comme

la SNCB y faisait l'entretien des locomotives Diesel et électriques, il devait convenir parfaitement aux opérations de maintenance du matériel PFT.

Grâce à l'intervention de l'administrateur-délégué de la SNCB, le dossier de location s'est débloqué en quelques semaines. Le PFT est aujourd'hui locataire de l'ancien atelier de traction de Saint-Ghislain.

Dans un premier temps, la sécurisation du site, notamment par fermeture des différentes baies, sera indispensable. Ensuite, il faudra adapter le lieu à nos activités.

L'entreprise vous tente ? Appelez Baudouin Dieu au +.32.(0)475/95.68.93.

BOURSE D'ÉCHANGE AU MUSÉE DU RAIL

N'oubliez pas le 8 mai avec la bourse d'échange de modèles réduits au musée du rail. Entrée gratuite de 10 à 17 heures. On annonce environ 150 exposants !

LES 175 ANS DE RAIL EN BELGIQUE

Quelques festivités sont prévues dans le cadre de cette année festive. Le 5 mai, date anniversaire, sera posée la première pierre du futur musée national des chemins de fer à Schaerbeek. Ensuite, trois trains vapeur transportant les plus hautes autorités du pays, relieront Schaerbeek à Malines. Le PFT assurera l'un d'eux avec la 64.169 et des voitures M2. Ce programme est encore à confirmer.

Le samedi 8 mai, outre la bourse d'échange à Saint-Ghislain, une journée « Portes ouvertes » permettra de visiter

une dernière fois l'abri de matériel historique de Leuven, qui doit déménager en 2011.

Des navettes en train vapeur (avec la 29.013) seront assurées entre Schaerbeek et Leuven.

En plus de ces manifestations prévues, on annonce une exposition thématique à l'Arsenal de Mechelen, des festivités entre Visé et Montzen, à Erquelines, à Jemelle, sans oublier trois festivals vapeur : à Mariembourg les 25 et 26 septembre, sur la ligne 128 les 14 et 15 août, et à Maldegem les 1er et 2 mai.

Pour se rendre à Maldegem, deux trains spéciaux seront mis en marche au départ de Bruxelles. Toutes les infos et bulletins d'inscription dans les pages centrales !

Si toutes les autorisations et accords avec les différents partenaires sont délivrés à temps, nous vous proposerons aussi une exposition de matériel roulant à Saint-Ghislain, avec parade de certains engins. La date retenue est le samedi 26 juin.

CHEMIN DE FER DU BOCC

L'hiver exceptionnel que nous avons eu a quelque peu retardé le calendrier des travaux prévus sur la ligne. Notamment le chantier de renouvellement de la voie au delà de Purnode, qui est provisoirement suspendu en attendant des températures plus clémentes. Pour ne pas rester sans rien faire, divers travaux d'entretien courant ont néanmoins été menés, comme par exemple l'élagage de la végétation d'une partie de la tranchée de Sovet, le nettoyage de certains talus ainsi que l'entretien des aiguillages. Durant un week-end particulièrement froid, l'équipe de la ligne du Bocq s'est même rendue à Saint-Ghislain pour aider cette autre équipe de bénévoles à travailler à la remise en état technique du 4602. Ce "blanc travaux" hivernal a également permis d'envoyer la grue rail-route en révision.

Au moment de boucler ce numéro, la 7305 est arrivée sur la ligne 128 pour relayer la 8428 qui retourne ainsi au musée de Saint-Ghislain, après deux années de bons et loyaux services dans la vallée du Bocq. Quatre wagons de marchandises accompagnaient la 73 à son arrivée : 3 wagons plats, dont 2 à ridelles métalliques et un époque III avec ridelles en bois et essieux à rayons, ainsi qu'un couvert à deux essieux de type GLMS. Ces véhicules seront utilisés pour les trains de travaux et bien entendu pour des séances photos avec différentes machines préservées par le PFT.



Le 7 février, six amateurs volontaires ont quitté leur ordinateur et les forums de discussions sur Internet pour venir oeuvrer concrètement à la préservation du patrimoine ferroviaire.. Grâce à eux plusieurs pièces de bois d'un aiguillage de Dorinne-Durnal ont été remplacées. La voie est donc sécurisée à cet endroit pour de nombreuses années. Merci à eux! PFT.

MATERIEL

Autorails 46

La remise en marche du 4602 a donné du fil à retordre à notre équipe technique, que ce soit au niveau électrique ou pneumatique : batteries, essuie-glaces, portes, circuit pneumatique, éclairage... même le démarreur a donné des signes de faiblesse ! Le matériel n'aime pas les trop longues périodes d'inactivité. Mais finalement l'engin a passé la visite d'agrément *Infrabel* avec succès. Il a été transféré à Schaerbeek le 14 février afin d'y régler les derniers détails techniques avant la saison touristique, comme le circuit de chauffage par exemple. La restauration de l'engin s'est achevée par un bon nettoyage intérieur et le rafraîchissement du plafond qui avait pris une teinte jaunâtre au fil du temps.

Il est à présent entièrement restauré, prêt à embarquer ses passagers dans les conditions de sécurité optimales et à assurer la saison touristique sur la ligne 128 en remplacement du 4605.

Notre plus ancien autorail - le 554.18 (4618) - a, lui aussi, été remis en service. Bien qu'il ne soit plus autorisé à arpenter le réseau *Infrabel* à cause de problèmes de réglementation du frein, il va tout de même reprendre du service.

En effet, le ministère de la Défense nationale a prévu d'organiser des journées portes ouvertes régulières de sa base militaire de Brasschaat, près d'Antwerpen. Cette base est reliée à la gare SNCB du même nom par une courte ligne appartenant à l'Armée, et nous avons été sollicités pour le prêt d'un autorail capable d'assurer quelques allers-retours mensuels entre ces deux points.

C'était l'occasion rêvée de ressortir le vénérable 554.18 de Saint-Ghislain où il reposait depuis quelque années, en fait depuis que son équipement de frein *Westinghouse*, pourtant très fiable et encore abondamment utilisé sur des réseaux étrangers, n'est plus toléré sur le réseau belge. Lui aussi aura besoin d'une remise à niveau technique, les longues périodes d'inactivité séchant le caoutchouc des joints et des électrovalves, et oxydant copieusement le cuivre des contacts électriques. Toute une série d'avaries apparaissent, qui ne surviennent jamais lors d'une exploitation soutenue.

L'engin a été muté à Schaerbeek, remorqué par le 4602. Tout comme son partenaire, il subira une remise en service systématique et un bon nettoyage, avant d'être transféré à Brasschaat dans le courant du mois d'avril où il sera abrité, entre deux sorties, dans la remise de la base militaire où se trouvait précédemment la locomotive WR360C.

Voitures voyageurs

A Schaerbeek, la voiture K1 21.127 a subi un levage durant l'hiver. La raison ? Le règlement : une révision complète de ses essieux arrivés à expiration après 15 ans de service. Alors qu'il régnait une température proche de zéro dans l'atelier, l'équipe de bénévoles en a profité pour procéder à un décrassage des soubassements qui n'avaient plus vu le nettoyeur haute pression depuis plusieurs décennies, au vu des couches géologiques rencontrées ! Les bogies ont été remontés début février. Elle est donc repartie pour 15 autres années de service sur le réseau.

Le dossier d'agrément des voitures M1 auprès de *Belgorail* suit son cours. Rappelons-le, afin de pouvoir parcourir le réseau à 80 km/h, il nous faut suivre une rigoureuse procédure d'homologation auprès de cette instance, procédure au cours de laquelle tous les points ayant trait à la sécurité sont minutieusement examinés. Dans le but de faciliter les visites des délégués *Belgorail* sur l'engin et l'examen des modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à nos voitures pour qu'elles répondent à tous les critères, la M1AB a été transférée de Saint Ghislain à Schaerbeek dans le courant du mois de mars.

Nous avons toujours pour ambition de la voir prête pour la saison touristique.

Locomotives Diesel

Nos gros Diesel *Cockerill* 5183 et 6077 ont été présentés à la visite trimestrielle au mois de février. Ils ont assuré, dans



un premier temps, les parcours de service entre nos sites de Saint-Ghislain et de Schaerbeek, ainsi que l'acheminement du matériel dont nous avons fait la récente acquisition : la 1504 de Kinkempois, la 7305 et divers wagons de Monceau vers Ciney.

Le PFT a acheté la 7305 qui était garée à Monceau depuis deux ans en attente de ferrailage (voir article page 8). Elle a été remise en service relativement rapidement dans le but de l'utiliser comme engin de service sur la ligne du Bocq en remplacement de la 8428 qui attendait un gros entretien. Elle a été mutée à Spontin le 27 février. Simultanément, la 8428 a retrouvé l'abri musée de Saint-Ghislain.

Locomotives à vapeur

Comme chaque hiver, la P8 a subi le contrôle intérieur et extérieur de sa chaudière. Les accessoires ont ensuite été remontés; la locomotive a été nettoyée puis présentée à *Infrabel* pour obtenir l'agrément pour les parcours sur le réseau. Elle aussi se trouve dans les starting-blocks pour le plus grand plaisir des amateurs et de ceux qui la conduisent.

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



La voiture K1 21.127 au levage à Schaerbeek, pour le démontage et révision de ses quatre essieux. La température proche de zéro durant tout l'hiver a rendu le travail fort pénible, aussi bien à Schaerbeek qu'à Saint-Ghislain. PFT.



En avril 1963, la 150.011 évolue à Bruxelles-Nord. Dans quelques jours, elle sera renumérotée 150.004.
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Deux nouvelles venues dans la collection du PFT

Notre collection s'est enrichie de deux nouvelles pièces : la 1504, notre troisième machine électrique après les 1805 et 2201 - et donc notre deuxième locomotive polycourant - et la 7305.

Voici un bref aperçu de leur carrière.

150.004 - 1504

La 1504 a été acquise par le PFT en janvier 2010.

Elle fait partie d'une série de 5 locomotives polytension (1,5 + 3 kV continu et 25 kV 50 Hz), les premières de la SNCB, commandées pour faire face à l'électrifi-

cation de la grande artère Bruxelles - Paris. Ces machines étaient d'une conception totalement nouvelle et novatrice pour l'époque.

Construites par les ACEC pour la partie électrique et La Brugeoise & Nivelles, à Nivelles, pour la partie mécanique, elles furent livrées en 1962 et 1963.

Les trois premières, équipées d'un redresseur au silicium *Siemens*, étaient numérotées 150.001 à 003. Les deux suivantes, munies d'un redresseur au silicium *Schneider-Westinghouse*, reçurent les numéros 150.011 et 012. En avril 1963, ces deux locomotives furent toutefois renumérotées 150.004 et 005.

Affectées à Bruxelles-Midi, elles furent immédiatement affectées aux trains internationaux vers Amsterdam. Dès l'électrification achevée de l'axe Bruxelles - Paris, elles furent engagées dès le 14 juillet 1963 en tête des toutes nouvelles rames TEE inox, en compagnie des deux locomotives tritension BB 26001 et 26002 de la SNCF (renumérotées le 1er janvier 1964 BB 30001 et 30002). Les types 150 effectuaient même des trajets de bout en bout entre Paris et Amsterdam, ce qu'aucune autre série ne fit jamais (BB 26000 et CC 40100 SNCF, type 160 (future série 16) et série 18 SNCB).

Un an plus tard, à partir du service d'été 1964, nos 150 et les BB30000 durent partager leurs services avec les toutes nouvelles CC 40100 de la SNCF.

Avec l'électrification de la ligne (Erquelines) - Namur - Liège le 27 septembre 1970, le rayon d'action des 150 et des CC 40100 fut étendu, accomplissant désormais des marches Paris-Nord - Liège-Guillemins.

PHOTO 96-04 Le 18 juillet 1982, passage du TEE 82 "Etoile du Nord" Amsterdam CS - Paris-Nord à Weerde. A Bruxelles-Midi, la 1504 cèdera sa place à une CC 40100. Pierre HERBIET.





PHOTO 96-05 Le 19 avril 1985, l'international 296 Amsterdam CS - Paris-Nord marque l'arrêt à Roosendaal. Jean-luc VANDERHAEGEN.

D'une puissance relativement faible (2780 kW - 3780 CV), pour une masse totale de 78 tonnes, nos petites BB effectuèrent un service remarquable.

A partir de 1988, les 15 quittèrent le réseau NS, remplacées par les 25.5. Ces dernières venaient en effet d'être dégagées des IC Benelux par les nouvelles locomotives de la série 11.

Avec la mise en service des TGV entre Paris et Bruxelles, les 15 furent d'abord cantonnées à la traction des derniers trains internationaux circulant entre Liège et Paris, ainsi que de Trains Autos Bressoux - Lourdes jusqu'à Mouscron. Plus tard, elles quittèrent définitivement le service international, pour être engagées sur des IC Eupen - Oostende et des trains de pointe Schaerbeek - Oostende.

Lors de la mise en service des 13 et de

la LGV 2 (Leuven - Liège), les 15 furent reléguées à la traction de trains P entre Liège et Gouvy, ligne sur laquelle elles terminèrent très discrètement leur existence.

Notre 1504 fut mise en service au dépôt de Bruxelles-Midi le 31 décembre 1962. Elle ne quitta ce dépôt que le 29 mai 1990 pour s'installer à Oostende. En fin de carrière, elle fut mutée avec ses soeurs à Kinkempois. Elle effectua ses derniers tours de roue en avril 2009, sur le P4017 Liers - Gouvy.

Durant sa carrière, la 1504 a porté trois décorations :

- la livrée bleue d'origine;
- la livrée jaune (22-06-1979);
- la nouvelle livrée bleue (12-02-1983).

Elle a quitté Kinkempois simultanément avec la 1503 acquise par la SNCB-Hol-

ding (Patrimoine Historique), le 20 mars, à destination de Saint-Ghislain. Dans le futur, le PFT prévoit de restaurer la 1504 dans sa livrée d'origine.

La situation actuelle des 15 est la suivante :

- 1501 : garée en attente de démolition à Kinkempois;
- 1502 : démolie;
- 1503 : préservée par la SNCB-Holding;
- 1504 : préservée par le PFT;
- 1505 : démolie.

CARTE D'IDENTITE

Nom : 150.011 puis 150.004 puis 1504
 Date de naissance : 31-12-1962
 Lieu de naissance : Nivelles
 Parents : ACEC-SEM-BN
 Domiciles : 21-12-1963 Bruxelles-Midi
 29-05-1990 Oostende
 01-06-1996 Kinkempois
 Mise à la retraite : 19-05-2009
 Résurrection : janvier 2010
 Parents adoptifs : PFT



PHOTO 96-06 Le 6 août 1981, passage à Halle de l'international 432 Köln - Paris-Nord, composé de voitures allemandes, françaises et belges. Pierre HERBIET.





273.005 - 7305

Au début des années soixante, la SNCB commanda massivement des nouvelles locomotives de manœuvres dans le but d'éradiquer définitivement les dernières machines à vapeur.

Forte de l'expérience acquise avec la première génération d'engins de manœuvres - les types 250-251, 252, 253, 260 et 261 (les futures séries 84, 85, 83, 80 et 81) -, la SNCB établit un cahier des charges pour deux séries de locomotives se distinguant par la puissance. Elles avaient en commun un maximum d'éléments. Leur caisse était directement dérivée des prototypes du type 261 (futures 8101 à 8103).

Les 35 premières, équipées d'un moteur Diesel *Cockerill* type T695A à 6 cylindres de 550 kW, furent numérotées dans le type 273 : 273.001 à 035 (il s'agit des 273 / 73 de la première tranche). Les 55 suivantes, pourvues d'un moteur *Anglo-Belgian-Corporation* (ABC) type 6 DXS à 6 cylindres de 480 kW, furent numérotées 262.001 à 055, futures 8201 à 8255.

Les 273.001 à 025 furent assemblées à *La Brugeoise et Nivelles*, tandis que les dix suivantes aux *Ateliers Belges Réunis* (ABR) à Familleureux.

Ces 35 locomotives furent affectées à Monceau. La 273.001 fut réceptionnée le 8 octobre 1965, tandis que la dernière arriva le 7 février 1967. Elles permirent de liquider les dernières locomotives à vapeur des type 53 (10 unités) et 81 (23 unités).

La 273.005 fut livrée le 5 novembre 1965. A l'issue de sa première grande révision subie à l'Atelier Central de Salzinnes (du 21 octobre 1974 au 17 décembre 1974), elle perdit sa décoration verte d'origine pour revêtir la nouvelle livrée verte avec Z jaune.

Elle fut radiée le 12 décembre 2004, en bloc avec 12 autres 73 de la première tranche. Depuis lors, elle était garée avec ses soeurs à Monceau, dans l'attente de jours meilleurs. Lorsque la SNCB décida en 2009 de vendre un grand lot de 73 garées à Monceau, le PFT décida de l'acquérir. Dans un premier temps, elle sera utilisée pour les trains de travaux sur la ligne 128, en remplacement de la 8428 qui sera rapatriée à Saint-Ghislain. Actuellement, la 7304 est conservée par le CFV3V (Mariembourg) et la 7309 par *Train 1900* (G.D. de Luxembourg).

CARTE D'IDENTITE

Nom : 273.005 puis 7305
Date de naissance : 05-11-1965
Lieu de naissance : Nivelles
Parents : La Brugeoise et Nivelles
Domiciles : 05-11-1965 Monceau
14-12-2001 Charleroi-Sud
Mise à la retraite : 12-12-2004
Résurrection : janvier 2010
Parents adoptifs : PFT



PHOTO 96-07 Le 2 avril 1996, la 7305 pousse une rame de minerais vers le raccordement de déchargement visible à gauche, des Forges de Clabecq. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

RADIATIONS

162 : 12-12-09 NK
 165 : 12-12-09 NK
 245 : 12-12-09 MKM
 249 : 12-12-09 NK
 251 : 12-12-09 NK
 262 : 12-12-09 NK
 1606 : 23-06-09 FSD
 2301 : 12-12-09 FNND
 2324 : 12-12-09 FNND
 2327 : 12-12-09 FNND
 2344 : 12-12-09 FNND
 2366 : 12-12-09 FNND
 2374 : 12-12-09 FNND
 2376 : 12-12-09 FNND
 2378 : 12-12-09 FNND
 5508 : 02-02-09 NK
 5537 : 02-02-09 NK
 5538 : 02-02-09 NK

SORTIES DE RÉVISION

401 : 09-02-10 RI
 405 : 20-01-10 RI
 442 : -02-10 RI
 408 : 06-01-10 RI
 489 : 23-12-09 RI
 551 : 04-02-10 RI

559 : -02-10 RI
 561 : -03-10 RI
 566 : 18-01-10 RI
 616 : 03-02-10 RI
 625 : 19-01-10 RI
 648 : 26-01-10 RI
 807 : 29-01-10 GR

MUTATIONS

177 : FSD → MKM 13-12-09
 178 : FSD → MKM 13-12-09

MISES EN PARC

2336 : 15-02-10 FNND

DÉMOLITION

2206 : Recylux, Aubange, 11/12-09
 2230 : Recylux, Aubange, 11/12-09
 2233 : Recylux, Aubange, 11/12-09
 2236 : Recylux, Aubange, 11/12-09
 2240 : Recylux, Aubange, 11/12-09
 2243 : Recylux, Aubange, 11/12-09
 2247 : Recylux, Aubange, 11/12-09

VENTE

1503 : musée SNCB 01-10
 1504 : PFT 01-10

7305 : PFT 12-09
 8204 : TUC-Rail 02-2010
 8209 : TUC-Rail 02-2010
 8210 : TUC-Rail 02-2010
 8211 : TUC-Rail 02-2010
 8214 : TUC-Rail 02-2010
 8217 : OSR 02-2010
 8235 : OSR 02-2010
 8248 : OSR 02-2010
 8263 : OSR 02-2010
 8264 : OSR 02-2010
 8270 : TUC-Rail 02-2010

ABRÉVIATIONS

ATC : Angel Trains Cargo
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FNND : Antwerpen-Dam
 FSR : Schaerbeek
 GCR : Charleroi-Sud
 GR : grande révision
 IFB : Inter Ferry Boats
 M CR : modernisation City Rail
 MKM : Stockem
 MOD : modernisée
 NK : Kinkempois
 OSR : Onsite rail
 RI : révision intermédiaire

Locomotives

série 11

● Le 5 février 2010, la 1188 s'est rendue à Amsterdam afin de tester son équipement ATB. Au retour, elle a remorqué l'IC 9248 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi. Elle n'a toutefois pas été plus loin que Dordrecht, tombée en panne... Le week-end des 13 et 14 février, la 1181 a été engagée dans le roulement des IC Bruxelles - Amsterdam.

série 16

● La 1606 a été radiée le 23 juin 2009. Il s'agit donc de la troisième 16 à quitter la scène ferroviaire, après les 1603 et 1607.

série 22

● Toutes les 22 garées depuis de longs mois à Marchienne-Zone - les 2203, 2211, 2216, 2220, 2235, 2241 et 2245 - ont été transférées sur le chantier de démolition Keyzer à Courcelles. Il ne subsiste de ce fait plus que les 2226, 2229, 2248 et 2250 en attente de démolition à Kinkempois, et bien sur la 2201 sauvegardée par le PFT.

série 23

● Cette fois, l'amortissement des 23 a

PHOTO 96-08 Au mois de novembre 2009, sept autres 22 ont été transférées de Marchienne-Zone vers le chantier de démolition Keyzer à Courcelles. Il s'agit des 2204, 2213, 2214, 2221, 2223, 2224 et 2249. Cette photo montre les 2204, 2214, 2221, 2224 et 2249 à l'entrée du raccordement du ferrailleur.

Pierre HERBIET, 16 novembre 2009.

bien débuté. Le 12 décembre 2009, pas moins de 8 locomotives ont été réformées : les 2301, 2324, 2327, 2344, 2366, 2374, 2376 et 2378, ramenant ainsi leur effectif total à 71 unités, sur 83 à l'origine.

série 29

● Au début de l'année, des conducteurs du dépôts de Bertrix ont suivi une initiation pour pouvoir conduire des trains jusqu'au triage suisse de Basel Muttenz. Outre la réglementation suisse, les conducteurs ont effectué des parcours d'étude de ligne. Pendant ce temps, la 2905 a effectué un parcours d'essai à vide de Thionville à Basel Muttenz, le 6 janvier, afin de s'assurer la bonne transition entre les différents systèmes de sécurité rencontrés.

Atelier Central de Salzinnes

Programme des passages en révision pour 2010

- série 12 : 1 RI
 - série 13 : 12 RI
 - série 20 : 4 RG (2007, 21, 22 et 24)
 - série 21 : 8 RG
 - série 26 : 2 RG, 2 LC et 2 LT
 - série 27 : 1 RG et 10 RI
 - série 41 : 22 RI
 - série 62 : 5 RI
 (RG = révision générale, RI = révision intermédiaire, LT = révision confort).

A cela s'ajoutent des travaux divers, comme l'équipement de la TBL1+ sur les 2309 et 2311.





PHOTO 96-10 ↑ Le 7 janvier, la 1809 longe l'Ambève dans les environs de Rencheux. Marc RIGUELLE.

PHOTO 96-09 ↓ Les 18 continuent d'être testées en ligne. Ainsi, les 6, 7 et 8 janvier, le 1809 effectua des navettes entre Gouvy et Trois-Ponts (sens indiqué). La rame était composée de 4 voitures-couchettes du type 16, d'une voiture 110 et de deux fourgons Dms. La 1334, accouplée en queue de la rame, ramenait le train à Gouvy. Passage à Bovigny le 6 janvier. Christian AUCQUIERE.



ROULEMENT VOYAGEURS B3 DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 23

Les beaux jours arrivant, il est de nouveau possible de photographier les trains aux heures de pointe du matin et du soir. Voici le roulement B3 actuel des 23 pour le service voyageurs, lequel comporte 24 services. Sauf indication contraire, tous les trains circulent du lundi au vendredi. Il n'y a aucun service le week-end.

B370	7996 ▼ De Panne 07.11 - Gent-St.P. 08.24	B380	7722 Châtelet 06.35 - Schaerbeek 08.02 8723 Schaerbeek 16.16 - Châtelet 17.50
B371	7097 ▼ Dendermonde 07.21 - Leuven 08.17 ER7097 ②④ ▼ Leuven 09.27 - Schaerbeek 10.02 RE8386 ②④ ▼ Schaerbeek 15.31 - Mechelen 15.49 RE8386 ①③⑤ ▼ Leuven 15.30 - Mechelen 15.49 8386 ▼ Mechelen 16.12 - Leuven 16.42 8397 ▼ Leuven 17.41 - Dendermonde 18.36	B381	7282 Aarschot 06.44 - Antwerpen-Noorderdokken 07.52 8280 Antwerpen-Haven 15.57 - Aarschot 17.05
B372	7012 Gent-St.P 06.15 - Schaerbeek 07.28 8014 Schaerbeek 17.02 - Gent-St.P 18.16	B382	7215 Hasselt 06.43 - Berchem 07.52 8215 Antwerpen-Noorderdokken 16.36 - Aarschot 17.22
B373	7074 Aalst 07.20 - Bruxelles-Ouest 08.08 8067 Bruxelles-Midi 16.39 - Denderleeuw 17.14 8955 Denderleeuw 17.46 - Geraardsbergen 18.08 ER8955 Geraardsbergen 18.23 - Aalst 19.00	B383	7092 ▼ Dendermonde 06.45 - Bruxelles-Midi 07.33 8095 ▼ Bruxelles-Midi 17.07 - Dendermonde 18.04
B374	réserve	B384	7094 Dendermonde 07.15 - Bruxelles-Midi 08.14 8092 Bruxelles-Midi 16.07 - Dendermonde 17.04 15194 Forest-Voitures 12.10 - Dendermonde 12.48
B375	7995 De Panne 06.25 - Gent-St.P 07.37 7075 ▼ Gent-St.P 07.41 - Denderleeuw 08.24 RE8995 ▼ Denderleeuw 15.51 - Gent-St.P 16.12 8995 ▼ Gent-St.P 16.26 - De Panne 17.40	B385	7307 Hasselt 07.17 - Bruxelles-Midi 08.23 8306 Bruxelles-Midi 17.06 - Hasselt 18.05
B376	7741 Binche 06.47 - Schaerbeek 08.10 8741 Schaerbeek 15.50 - Binche 18.12	B386	7312 Hasselt 06.20 - Bruxelles-Midi 07.46 8312 Bruxelles-Midi 16.08 - Hasselt 17.44
B377	7514 Tournai 07.04 - Schaerbeek 08.19 8511 Schaerbeek 16.07 - Tournai 17.28	B387	7305 Hasselt 06.18 - Bruxelles-Midi 07.21 8307 Bruxelles-Midi 17.34 - Hasselt 18.44
B378	7010 St-Niklaas 07.17 - Schaerbeek 08.52 8010 Schaerbeek 17.32 - St-Niklaas 19.08	B388	7993 ▼ Kortrijk 07.15 - Brugge 08.09 8993 ▼ Brugge 16.44 - Kortrijk 17.36
B379	7021 Aalst 06.16 - Brux.-Lux. 07.08 - (Schaerbeek 07.48) RE8066 Schaerbeek 14.45 - Bruxelles-Midi 15.20 8066 Bruxelles-Midi 15.40 - Gent-St.P 17.02 8996 Gent-St.P 17.26 - De Panne 18.40	B389 + B390	7724U ▼ Châtelet 07.00 - Schaerbeek 08.29 8724U ▼ Schaerbeek 17.05 - Châtelet 18.29
		B391	7351 Landen 06.12 - Bruxelles-Midi 07.20 8352 Bruxelles-Midi 17.45 - Landen 18.54
		B392 + B393	7308U Tongeren 07.35 - Bruxelles-Midi 09.02 8308U Bruxelles-Midi 18.05 - Tongeren 19.30

RE / ER : rame vide pour le train xxxx / rame vide du train xxxx
▼ ne circule pas pendant les congés scolaires

PHOTO 96-11 Le 12 février 2010, la 2902 a exceptionnellement remorqué le train 29775 Gent-Noord - Aisemont entre Gent-Zeehaven et Monceau, dans le cadre de l'écolage de conducteurs de Charleroi-Sud sur les TRAXX. Passage du train dans la tranchée de Godarville où se trouvait, à cet endroit, le tunnel mis à ciel ouvert à la fin des années soixante. Christian AUCQUIERE.



PHOTO 96-12 →

La démolition des 22 se poursuit au chantier de ferrailage Keyzer de Courcelles. Ici, les 2214 et 2224 vivent leurs dernières minutes, le 22 décembre 2009.

Pierre HERBIET.



→ Depuis le 13 décembre 2009, les IC L 2307, 2314, 2333 et 2340 circulant le week-end entre Poperinge et Lokeren sont assurés par des rames réversibles de voitures M6 + 27 à attelage automatique. Notre photo montre un IC L prêt au départ à Dendermonde en direction de Lokeren le 24 janvier 2010.

Wim WINDEY.



PHOTO 96-13 ↓

A la suite de la catastrophe de Halle, de nombreux trains de marchandises ont été détournés. Le 19 février, la 1192 a remorqué entre Monceau et Antwerpen-Noord un train de gaz en provenance de Tere. Il est photographié peu avant son passage à Nivelles sur la ligne 124 Charleroi - Bruxelles.

Simon DE RIDDER.





PHOTO 96-14 Avec la fermeture de l'usine Opel d'Antwerpen, vraisemblablement au mois de juin, les trains de pièces Opel circulant au départ de l'usine allemande de Bochum pour alimenter les chaînes de montage belges, seront supprimés. Le 9 février 2010, passage à Nieuwerkerk aan den IJssel du train Opel 47558 (Bochum - Antwerpen). Ce parcours était exceptionnellement détourné via Utrecht et Rotterdam à la suite d'une alerte à la bombe en gare de Den Bosch. Michel DE ESCH.

PHOTO 96-15 Le 20 novembre 2009, un train de ballast remorqué par la 6251 opérait à quelques mètres de la frontière luxembourgeoise, à Kleinbettingen. Le premier signal avertisseur CFL est visible de dos à l'arrière du train. Les nouvelles caténaires prévues pour le 25 kV sont installées mais toujours alimentées en 3 kV. Christian AUCQUIERE.





PHOTO 96-16 Le dernier carré des 82 affrontant son dernier hiver à la SNCB, devant l'atelier de Schaerbeek. A l'avant plan, la 8204.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 janvier 2010.

ARRÊT DES 82 !

Les 11 dernières 82 qui étaient encore en service commercial, toutes à l'atelier de Schaerbeek (voir tableau page 22), ont cessé tout service au milieu du mois de février. Ces machines ont été louées à TUC-Rail ou vendues à OSR (une filiale d'Inter-Ferry-Boats) et, de ce fait, ne peuvent plus être utilisées par la SNCB. L'ensemble des services de manœuvres commerciales sur le réseau est donc exclusivement assuré par les 77/78.

Les 82 furent construites à 75 exemplaires de 1965 à 1966 (8201 à 8255) et en 1973 (8256 à 8275),

Le déclin de la série a débuté à la fin de 2004, avec la mise en parc de 12 machines (8213, 8222, 8229, 8231, 8238, 8244, 8246, 8247, 8249, 8250, 8251 et 8253). Ces 82 étaient prévues être transférées à *Infrabel*, mais ne le furent en fait jamais.

Auparavant, quatre engins avaient déjà été réformés : la 8275 le 31 janvier 2002 (voir *EN LIGNES 50* page 30), la 8225 le 1er octobre 2003, la 8230 le 1er avril 2004 et la 8254 le 1er mai 2004).

PHOTO 96-17

A Schaerbeek, une 82 était utilisée pour manoeuvrer les trains pour le compte de TUC-Rail. Le 27 octobre 2009, la 8211 y pousse une rame de ballast.

Pierre HERBIET.



Le 26 mars 2006, l'effectif est réduit à 58 unités, dont 6 en parc. Les 8201, 8220 et 8241 sont réformées tandis que les 8221, 8223 et 8252 sont vendues à *Infrabel* pour servir de chasse-neige; et les 8218, 8232, 8236 et 8242 sont mutées à l'Atelier Central de Salzinnes pour y remplacer les 8066 à 8069.

Le 3 juillet 2006, le parc est réduit à seulement 38 unités, réparties entre Antwerpen-Noord (17), Kinkempois (13) et Schaerbeek (8), tandis que 14 machines se retrouvent en parc et 6 autres sont réformées (8213, 8222, 8224, 8244, 8246 et 8273). Les 8246, 8247 et 8273 sont vendues à IFB (Inter Ferry Boats).

Le 22 mai 2007, la 8271 est réformée et vendue à IFB.

Un nouveau recul sensible intervint le 1er mars 2008. L'effectif actif ne comprend plus que 28 locomotives, en service à Kinkempois (12), Antwerpen-Dam (10) et Schaerbeek (6). Les 8202, 8206, 8207, 8208, 8227, 8229, 8233, 8238, 8240, 8251, 8253, 8255, 8257 et 8271 sont radiées. Les 8206 et 8207 sont alors vendues à la société italienne *Lotras* (voir *EN LIGNES* 88 pages 22-23).

La 8232, utilisée par l'Atelier Central de Salzinnes, est réformée le 17 mars 2008 et vendue à *Luxfer* à Aubange, où elle remplace la 8520.



PHOTO 96-18 Le 2 octobre 2009, la 8264 assure un parcours pour virer une voiture-pilote M6 Bx. La photo est prise à la sortie de Schaerbeek, sur la ligne 26. Derrière la machine, on voit le pont-levant de Haren. A l'avant-plan, le terrain est nettoyé pour les travaux de construction d'un viaduc de la future ligne 25N devant passer au-dessus de la ligne 26 pour rejoindre le "diabolo" (voir pages 28 et 29). Pierre HERBIET.

PHOTO 96-19 Jusqu'à la fin du mois de juillet 2009, Kinkempois n'engageait plus qu'une seule 82 sur le service de manoeuvres à Jemelle. Le 19 juin 2009, la 8216 assurait cette prestation. Pierre HERBIET.



Le 12 avril 2009, l'effectif ne compte plus que 21 unités, réparties entre Schaerbeek (9), Kinkempois (6), Antwerpen-Noord (4) et Charleroi-Sud (2). A partir de ce moment, la situation va évoluer rapidement. Les deux machines affectées à Charleroi-Sud sont mutées quelques jours plus tard à Schaerbeek.

A Antwerpen-Noord, seule la 8250 tourne encore pour assurer les manoeuvres à l'atelier. Cette machine ne fait toutefois plus partie de l'effectif commercial mais est répertoriée en tant que "gros outillage". A Kinkempois, les 82 sont toutes garées au début de l'été. La dernière utilisation régulière d'une 82 de Kinkempois était celle assurant les manoeuvres à Jemelle, remplacée à la fin du mois de juillet par une 77178.

Le 2 novembre 2009, l'état du parc était le suivant : 11 locomotives en service à Schaerbeek (8204, 8209, 8210, 8211, 8214, 8217, 8235, 8248, 8263, 8264 et 8270) et 27 machines en parc (15 à Kinkempois, 9 à Antwerpen-Noord et 3 à Schaerbeek). Il restera inchangé jusqu'au milieu du mois de février où, sur ordre de la Direction, plus aucune machine ne pouvait être utilisée sans une autorisation spéciale. Toutes ont en effet été louées à TUC-Rail ou vendues à OSR, une nouvelle filiale de IFB (voir tableau page 9). La dernière locomotive ayant assuré un service fut la 8204.

Bon nombre de 82 ont ou auront toutefois la chance d'entamer une seconde car-

rière. Actuellement, 15 locomotives ont déjà été vendues :

- les 8246, 8247 et 8273 à IFB en juin 2006;
- la 8271 à IFB en mai 2007;
- la 8232 à Recylux à Aubange en septembre 2007;
- les 8206 et 8207 à Lotras en Italie en février 2008;
- la 8202 à Keyzer à Courcelles en novembre 2008;
- la 8213 au réseau touristique Kolenspoor à As en novembre 2009;
- la 8208 à Lotras en Italie, en décembre 2009;

- les 8217, 8235, 8248, 8263, 8264 à Ousiteral (OSR) en janvier 2010.

Parmi les onze 82 vendues, certaines pourraient être engagées sur des chantiers, comme celui de la modernisation de la ligne du Luxembourg. D'autres 82 pourraient rapidement remplacer les huit 73 utilisées par Infrabel (voir tableau page 24). Terminons en signalant que la 8208, vendue à la société Lotras, a quitté Schaerbeek le 12 février, chargée sur camion, à destination d'Incoronata en Italie, où elle rejoindra les 8206 et 8207 (voir EN LIGNES 88 pages 22-23).



PHOTO 96-20 ↑ La 8208 sur la route de l'Italie, dans les rues de Battice, le 12 février 2010. Michel HANSENS.

PHOTO 96-21 ↓ Chargement de la 8208 à Schaerbeek, le 10 février 2010. La 8204 manoeuvre la grue de 100 t de Schaerbeek. Photos : Philippe HOMBROECKX.



Automotrices - autorails



Nous avons déjà mentionné que la face avant de quelques automotrices du type 96 de Stockem avaient perdu leur pelliculage jaune dans la partie située sous le pare-brise (506, 508, 515, 516, 517, 519), et en même temps leur numéro frontal. Sur la 506, mi-2009, l'autocollant portant le numéro a été collé légèrement de travers... Sur la 508, son numéro a été apposé en blanc.

automotrices série 151-270

● L'amortissement des anciennes automotrices de la série 151 à 270 a réellement débuté avec la mise hors exploitation de six rames le 12 décembre 2009 : les 162, 165, 249, 251 et 262 de

Kinkempois, et la 245 de Stockem. En pratique, elles sont toujours en service jusqu'à leur prochaine révision.

A Kinkempois, c'est l'engagement d'automotrices Break sur de nombreux trains L Verviers - Géronstère et Verviers - Liège depuis le 13 décembre 2009, qui

a permis d'arrêter ces anciennes automotrices.

Dès la mise en ligne des premières automotrices *Desiro*, la réforme des 151 à 270 s'accéléra. Reste à voir comment se déroulera leur mise en service.

PHOTO 96-22 Le 5 janvier 2010, pour transférer deux automotrices Break défectueuses de Leuven vers l'atelier de Hasselt, la SNCB n'a pas trouvé d'autre solution que d'utiliser trois autorails de la série 41 ! Il s'agit vraisemblablement de la première fois qu'une telle combinaison est mise en marche. Notre photo montre le passage de cette rame exceptionnelle à Zichem. Les trois autorails n'étaient pas de trop pour remorquer les deux automotrices car la vitesse du convoi n'a guère dépassé les 60 km/h ! Pierre HERBIET.



RETOUR DE LA RAME FYRA



PHOTO 96-23 ↑ - **PHOTO 96-24** ↓ - **PHOTO 96-25** ↓↓ Pour la seconde fois, la rame Fyra 4806 a été transférée des Pays-Bas vers Ath le 11 janvier 2010. Dès le 13 janvier, elle effectuait les essais habituels de compatibilité électromagnétique sur le site du Bois du Coucou, entre Ath et Silly. Il en ressort que ces essais se sont fort bien déroulés et que le fonctionnement même de la rame ne pose aucun problème. Ces photos ont été prises à Ath et au site du Bois du Coucou. Philippe GOUSSET.



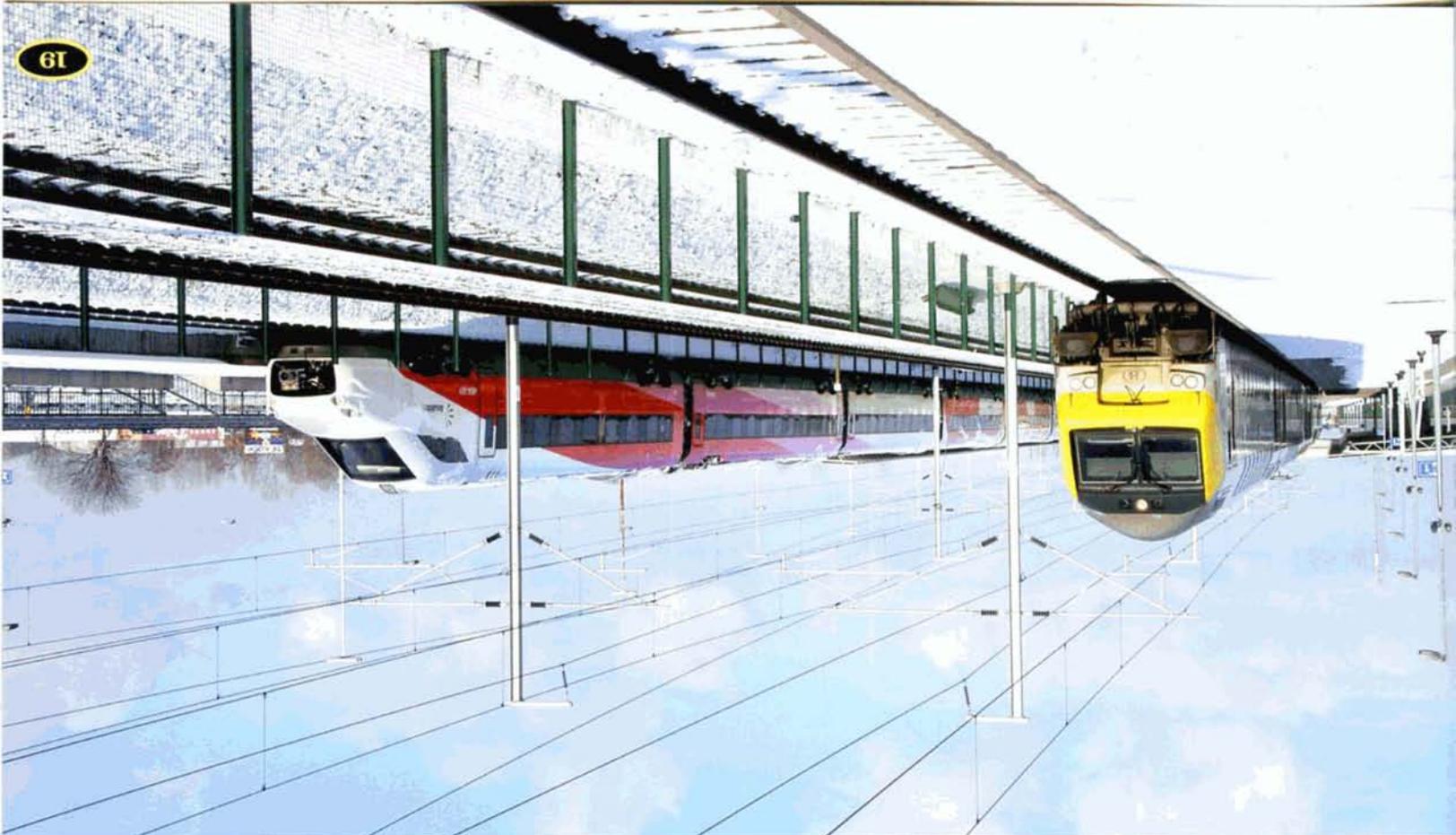


PHOTO 96-26 ↓ Le 20 janvier, la rame Fyra 4806 a effectué ses premiers essais en ligne entre Saint-Ghislain et Tournai. Ces essais étaient initialement programmés sur trois jours, du 18 au 20 janvier mais, en raison d'un problème administratif d'assurance, ils n'ont pu avoir lieu que le dernier jour. Dès le lendemain, la rame fut renvoyée aux Pays-Bas. Pour la petite histoire, signaux que, durant cette période, la rame était garée à Saint-Ghislain, où deux gardiens étaient chargés de sa surveillance en permanence. Malgré cette présence, elle a été taguée des deux côtés ! Ci-dessus, passage à Maubray en direction de Saint-Ghislain. Pierre HERBIET.

Durant la dernière semaine du mois de janvier, la rame 4806 a été testée de nuit sur la L4 avec des incursions au-delà de la frontière sur la HSL-Zuid, aux Pays-Bas. Durant ces parcours, les pantographes ont, entre autres, été testés. Le 30 janvier, la rame Fyra était garée sur la voie 2 en gare de Noorderkempen. A gauche, l'IR s 634 attend le départ vers Antwerpen-Centraal. Peter HONIG.



SITUATION DU PARC MOTEUR DE LA SNCB AU 01-01-2010

Au 1er janvier 2010, le parc de traction de la SNCB totalisait 1516 engins moteurs (non compris les rames à grande vitesse), tous services confondus (SNCB, SNCB-Logistics, TUC-Rail, *Infrabel*), se répartissant de la manière suivante :

- locomotives électriques : 385 (-8);
- automotrices électriques : 639 (-6);
- locomotives Diesel : 396 (-22), dont 88 en parc;
- autorails Diesel : 96 (dont 4 en parc).

En 2009, la SNCB a mis en service 19 nouveaux engins (tous pris en location chez *Angel Trains Cargo*) : les 2830 à 2843 et 2901 à 2905.

Côté réforme, on dénombre 57 engins :

- automotrices : 6 (162, 165, 245, 249, 251 et 262);
- série 15 : 3 (1501, 1503 et 1504);
- série 16 : 1 (1606);
- série 22 : 8 (2204, 2213, 2214, 2221, 2224, 2226, 2229 et 2248);
- série 23 : 8 (2301, 2324, 2327, 2344, 2366, 2374, 2376 et 2378);
- série 25 : 5 (2503, 2505, 2507, 2510 et 2514);
- série 25.5 : 4 (2553, 2555 à 2557);
- série 26 : 1 (2632);
- série 55 : 3 (5508, 5537 et 5538);
- série 73 : 18 (7337, 7341, 7346, 7349, 7353, 7356, 7358, 7361 à 7368, 7374, 7383 et 7390).

L'année 2009 a ainsi été marquée par la fin de 4 séries : les 15, 22, 25 et 25.5.

La situation de cette année sera fort tributaire de la mise en service ou non des locomotives de la série 18. Dans l'affirmative, il faut s'attendre à un énorme recul des 23.

Parallèlement, la mise en service des toujours plus nombreuses voitures du type M6 permet de libérer des automotrices pour d'autres services et, par cascade, de poursuivre la réforme des anciennes rames de la série 151 à 270. 2010 verra également l'arrivée des automotrices *Desiro* de *Siemens*, dont la première est attendue imminemment.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES SERIES 20 - 29

20		21		23			26	27		28		29	
MKM	FNND	FSD		FNND		NK	GCR	NK		FNND		FNND	
2001	2007	2101	2131	2303	2331	2356	2381	2601	2701	2731	2801	2823	2901
2002	2008	2102	2132	2304	2332	2357	2382	2602	2702	2732	2802	2824	2902
2003	2009	2103	2133	2306	2333	2358	2383	2603	2703	2733	2803	2825	2903
2004	2010	2104	2134	2308	2334	2359		2604	2704	2734	2804	2826	2904
2005	2011	2105	2135	2309	2335	2360		2605	2705	2735	2805	2827	2905
2006	2012	2106	2136	2310	2336	2362		2606	2706	2736	2806	2828	
	2013	2107	2137	2311	2337	2363		2607	2707	2737	2807	2929	
	2014	2108	2138	2312	2338	2364		2608	2708	2738	2808	2830	
	2015	2109	2139	2313	2339	2365		2609	2709	2739	2809	2831	
	2016	2110	2140	2314	2340	2367		2610	2710	2740	2810	2832	
	2017	2111	2141	2315	2341	2368		2611	2711	2741	2811	2833	
	2018	2112	2142	2316	2342	2369		2612	2712	2742	2812	2834	
	2019	2113	2143	2317	2343	2370		2613	2713	2743	2813	2835	
	2021	2114	2144	2318	2345	2371		2614	2714	2744	2814	2836	
	2022	2115	2145	2319	2346	2372		2615	2715	2745	2815	2837	
	2023	2116	2146	2320	2347	2373		2617	2716	2746	2816	2838	
	2024	2117	2147	2321	2348	2375		2618	2717	2747	2817	2839	
	2025	2118	2148	2322	2349	2377		2619	2718	2748	2818	2840	
		2119	2149	2323	2350	2379		2620	2719	2749	2819	2841	
		2120	2150	2325	2351	2380		2621	2720	2750	2820	2842	
		2121	2151	2326	2352			2622	2721	2751	2821	2843	
		2122	2152	2328	2353			2623	2722	2752	2822		
		2123	2153	2329	2354			2624	2723	2753			
		2124	2154	2330	2355			2625	2724	2754			
		2125	2155					2626	2725	2755			
		2126	2156					2627	2726	2756			
		2127	2157					2628	2727	2757			
		2128	2158					2629	2728	2758			
		2129	2159					2630	2729	2759			
		2130	2160					2631	2730	2760			
								2633					
								2634					
								2635					
6	18	60		68			3	33	60		43		5
24		60		71				33	60		43		5

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES POLY COURANT

11	12	13			16
FSR	FKR		FKR		FSD
1181	1201	1301	1321	1341	1601
1182	1202	1302	1322	1342	1602
1183	1203	1303	1323	1343	1604
1184	1204	1304	1324	1344	1605
1185	1205	1305	1325	1345	1608
1186	1206	1306	1326	1346	
1187	1207	1307	1327	1347	
1188	1208	1308	1328	1348	
1189	1209	1309	1329	1349	
1190	1210	1310	1330	1350	
1191	1211	1311	1331	1351	
1192	1212	1312	1332	1352	
		1313	1333	1353	
		1314	1334	1354	
		1315	1335	1355	
		1316	1336	1356	
		1317	1337	1357	
		1318	1338	1358	
		1319	1339	1359	
		1320	1340	1360	
12	12	60			5

AUTORAILS SERIE 41

FHS		FKR		GCR	MKM
4101	4173	4111	4151	4102	4110
4129	4174	4112	4152	4103	4118
4130	4176	4115	4153	4104	4123
4132	4178	4116	4155	4105	4154
4133	4180	4121	4156	4106	4157
4134	4183	4122	4166	4107	4158
4135	4185	4124	4167	4108	4159
4136	4189	4125	4168	4113	4160
4138	4191	4126	4169	4114	4161
4139	4192	4127	4175	4119	4162
4140	4193	4128	4177	4120	4163
4141	4194	4137	4179		4164
4170	4195	4142	4181		4165
4171	4196	4144	4182		
4172		4145	4184		
		4146	4186		
		4147	4187		
		4148	4188		
		4149	4190		
		4150			
<i>en parc</i>		<i>en parc</i>		<i>en parc</i>	
4117		4143		4109	
4131					
29 + 2		39 + 1		11 + 1	13
96					

LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

52	53	54	55		57
MKM	MKM	MKM	NK	FSR	FNND
5201 (1)			5503	5501 TVM	5701
5205 (1)			5505 E	5506 TVM	5702
5212 (1)			5507	5509 TVM	5703
5215 (1)			5515 E	5511 TVM	5704
5217 (1)			5517	5512 TVM	5705
			5518	5514 TVM	
			5519 E		
<i>en parc</i>	<i>en parc</i>	<i>en parc</i>	5523 RA		
5209	5301	5401	5526		
5211	5302	5403	5528		
5216	5303	5407	5529 E		
	5305		5531 E		
	5306		5532		
	5307		5533		
	5309		5535		
	5311		5539		
	5312		5540 E		
	5313				
	5315				
	5316				
	5318		<i>en parc</i>		
	5320		5510		
			5530		
(1) en réalité en parc					
5 + 3	0 + 14	0 + 3	17 + 2	6	5
8	14	3	25		5

SERIE 62 INFRABEL

GCR	NK	FSR	FNND	FKR
6213	6215	6223	6207	6201
6214	6216	6237	6236	6202
6217	6241	6249	6264	6203
6218	6243	6253	6291	6210
6231	6251	6254	6292	6212
6242	6255	6282	6295	6219
6246	6257	6283	6312	6222
6247	6267		6317	6228
6256	6274		6330	6229
6261	6288			6238
6262	6305			6260
6263	6309			6304
6275	6319			
6278	6329			
6285				
6299				
6311				
6316				
6320				
6323				
6328				
21	14	7	9	12
63				



Le 20 décembre 2009 en gare de Maastricht, le train L5384, assuré par les automotrices 600 et 736, attend son départ pour Liège-Guillemins. Michel DE ESCH.

LOCOMOTIVES DIESEL SNCB-Logistics (ex. B-Cargo)

73		74	77/78					82					
GCR	FSR	FNND	FNND		FKR	GCR	NK	FSR	NK	FNND			
			7702	7737	7835	7866	7713	7742	7711	8204 (1)			
			7703	7738	7836	7867	7714	7743	7712	8209 (1)			
			7704	7739	7837	7868	7715	7744	7749	8210 (1)			
			7705	7740	7838	7869	7716	7745	7750	8211 (1)			
			7706	7741	7839	7870	7791	7746	7751	8214 (1)			
			7707	7771	7840		7792	7747	7752	8217 (1)			
			7708	7773	7841		7793	7748	7753	8235 (1)			
			7709	7774	7842		7794	7819	7754	8248 (1)			
			7717	7775	7843	en parc	7795	7820	7755	8263 (1)			
			7719	7776	7844		7796	7821	7756	8264 (1)	en parc		
			7720	7777	7845	7701	7797	7822	7757	8270 (1)			
			7721	7778	7847	7710	7798	7824	7758		8212		
			7722	7779	7848	7718	7799	7825	7759		8215		
			7723	7780	7749	7733	7800	7826	7760		8216		
			7724	7781	7850	7772	7801	7827	7761		8219		
en parc	en parc	en parc	7725	7782	7851	7786	7802	7828	7762		8226	en parc	
			7726	7783	7852	7805	7803	7829	7763	en parc	8228		
7376	7336	7401	7727	7784	7853	7815	7804	7830	7764		8231	8205	
7377	7373	7402	7728	7785	7854	7817	7806	7831	7765	8203	8234	8256	
7381		7403	7729	7787	7856	7818	7807	7832	7766	8243	8237	8257	
7384		7404	7730	7788	7857	7823	7808	7833	7767	8272	8239	8258	
7386		7405	7731	7789	7858	7834	7809		7768		8245	8260	
7388		7406	7732	7790	7859	7846	7810		7769	(1) locos	8259	8262	
7389		7407	7734	7813	7861	7855	7811		7770	vendues	8261	8266	
7390		7408	7735	7814	7863	7862	7812			en 02-	8265	8268	
7392		7409	7736	7816	7864	7865	7860			2010	8269	8274	
0 + 9	0 + 2	0 + 9	83 + 16					26	21	24	11 + 3	0 + 15	0 + 9
11		9	170								38		

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

151-270			301-440			441	501-570			595	601-782				800	900	960
FSD	MKM	NK	NK	FHS	FKR	FSD	FHS	MKM	NK	FKR	FSR	GCR	NK	GCR	FSR	GCR	
179	153	159	301	355	413	441	525	501	595	601	641	666	772	801	901	960	
180	154	160	302	356	414	442	526	502	596	602	642	669	773	802	902	962	
181	155	161	303	357	415	443	527	503	597	603	643	672	774	803	903	963	
182	156	163	304	358	416	444	528	504	598	604	644	673	775	804	904	965	
183	157	164	305	359	417	445	529	505	599	605	645	676	776	805	905	966	
184	158	166	306	360	418	446	530	506	600	606	646	682	777	806	906	968	
185	168	250	307	361	419	447	531	507		607	647	684	778	807	907	971	
186	169	252	308	362	420	448	532	508		608	648	685	779	808	908	972	
187	171	253	309	363	421	449	533	509		609	649	686	780	809	909	973	
188	174	254	310	364	422	450	534	510		610	650	687	781	810	910	974	
189	175	255	311	365	423	451	535	511		611	651	688	782	811	911	975	
190	176	256	312	366	424	452	536	512		612	652	689		812	912	977	
191	177	257	313	367	425	453	537	513		613	653	690		813	913	978	
193	178	258	314	368	426	454	538	514		614	654	691		814	914	979	
195	240	259	315	369	427	455	539	515		615	655	692		815	915	981	
196	241	260	316	370	428	456	540	516		616	657	693		816	916	982	
197	243	261	317	371	429	457	541	517		617	658	694		817	917	983	
198	244	263	318	372	430	458	542	518		618	659	695		818	918	985	
201	246	265	319	373	431	459	543	519		619	660	696		819	919	986	
202	247	267	320	374	432	460	544	520		620	661	697		820	920	987	
203	248	268	322	375	433	461	545	521		621	662	700		821	921	988	
204		269	323	376	434	462	546	522		622	663	701		822	922	989	
205		270	324	377	435	463	547	523		623	664	702		823	923	990	
206			325	378	436	464	548	524		624		703		824	924	991	
207			326	379	437	465	549			625		704		825	925	992	
208			327	380	438	466	550			626		705		826	926	993	
209			328	381	439	467	551			627		706		827	927	994	
210			329	382	440	468	552			628		707		828	928	995	
212			330	383		469	553			629		708		829	929	996	
213			331	384		470	554			630		709		830	930	997	
214			332	385		471	555			631		710		831	931	998	
215			333	386		472	556			632		711		832	933	999	
216			334	387		473	557			633		712		833	934		
217			335	388		474	558			634		713		834	935		
218			336	389		475	559			635		714		835	936		
220			337	390		476	560			636		715		836	937		
221			338	391		477	561			637		716		837	938		
222			339	392		478	562			638		717		838	939		
223			340	393		479	563			639		718		839	940		
224			341	394		480	564			640		719		840	941		
225			342	395		481	565					720		841	942		
226			343	396		482	566					721		842	943		
227			344	397		483	567					722		843	944		
228			345	398		484	568					723		844	945		
229			346	399		485	569					724			946		
230			347	400		486	570					725			947		
231			348	401		487						726			948		
232			349	402		488						727			949		
233			350	403		489						728			950		
234			351	404		490						729			951		
235			352	405								730			952		
236			353	406								731					
237			354	407								732					
238				408								733					
239				409								734					
				410								735					
				411								736					
				412								737					
												738					
												739					
												740					
												741					
												742					
												743					
												744					
												745					
												746					
												747					
												748					
												749					
												750					
												751					
												752					
												753					
												754					
												755					
												756					
												757					
												758					
												759					
												760					
												761					
												762					
												763					
												764					
												765					
												766					
												767					
												768					
												769					
												770					
												771					
55	21	23	53	58	28	50	46	24	6	40	23	74	11	44	51	32	
99			139			50	70		6	148				44	51	32	

SERIES 73 et 82 INFR/ABEL

GCR	NK	MKM	FSR
7352 (1) 7359 (1)	7350 (2) 7351 (2) 8221 (3) 8223 (3) 8252 (3)	7340 (3)	7338 (4) 7354 (4) 7355 (4)
2	5	1	3

- (1) utilisées à la base *Infrabel* de Charleroi-Sud
 (2) utilisées à la base *Infrabel* de Angleur
 (3) chasse-neige
 (4) utilisées à l'Atelier Central Infra de Schaerbeek

SERIE 62/63 SNCB-Technics

FNND	NK
6250	6225
6296	6227
6297	6313
6315	6324
6331	
<i>en parc</i> 6244	
5 + 1	4
10	

PHOTO 96-27

Le 27 janvier, la 7752 manoeuvre un train de coils vide dans le port de Renory, le long de la Meuse. En arrière-plan, on voit le viaduc de la ligne 36A Voroux - Kinkempois. Pierre HERBIET.



Lorsque la mise en service des nouvelles locomotives série 18 sera effective, le parc des engins électriques subira une refonte complète avec, pour commencer, la réforme d'un grand nombre de 23 et des 16 restantes, ainsi que le transfert des 13 vers SNCB-Logistics (ex. B-Cargo). Le 18 janvier 2010 à Rheydt (D), les 1816 et 1817 sont en partance pour Düsseldorf où leurs essieux passeront au tour en fosse. Lors d'essais sur le circuit de Wildenrath, ils avaient subi des plats aux roues. Dr. Günther BARTHS.

SERIES 80 - 82 - 91 - 98 SNCB-Technics ("gros outillage")

FKR	NK	GCR	FNND	MKM	FSR	FHS	FAZ	INFRA	FBM
9109	9146	9128	7410	9135	8035	9111	8218	9801	9802
9113	9156	9149	8250	9153		9116	8236		
9132	9158			9159		9119	8242		
9136						9124	9147		
9138									
9150						<i>en parc</i>			
9152						9134			
7	3	2	2	3	1	4 + 1	4	1	1



8267

Livraison à la SNCB : 26-04-1973

Numérotation : 8267 : 26-04-1973

Dépôts successifs : Antwerpen-Dam / Noord : 26-04-1973

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 96-28 *Antwerpen-Dam, 3 août 1991.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6204

Livraison à la SNCB : 14-09-1962

Numérotation : 212.104 : 14-09-1962
 6204 : 01-01-1971

Dépôts successifs :

Kinkempois : 14-09-1962
 Dendermonde (Merelbeke) : 10-11-1971
 Merelbeke : 01-08-1994 (Infra)
 Antwerpen-Noord : 12-12-2004 (Infra)

Mise hors exploitation : 14-12-2008

PHOTO 96-29 *Holleken, 22 février 1980.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6268

Livraison à la SNCB : 26-10-1964

Numérotation : 212.168 : 26-10-1964
 6268 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Aarschot : 26-10-1964
 Hasselt : 03-06-1984
 Antwerpen-Noord : 13-12-2002 (Infra)
 Charleroi-Sud : 14-12-2003 (Infra)
 Antwerpen-Noord : 12-12-2004 (Infra)

Mise hors exploitation : 14-12-2008

PHOTO 96-30 *Mortsel, 5 mars 1982.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6277

Livraison à la SNCB : 14-12-1964

Numérotation : 212.177 : 04-01-1965
 6277 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 04-01-1965
 Merelbeke : 01-01-1983
 Saint-Ghislain : 31-05-1987
 Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991 (Infra)
 Antwerpen-Noord : 12-12-2004 (Infra)

Mise hors exploitation : 14-12-2008

PHOTO 96-31 *Bruxelles-Midi, 31 janvier 1978.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7371

Livraison à la SNCB : 20-05-1974

Numérotation : 7371 : 20-05-1974

Dépôts successifs : Monceau : 20-05-1974
Hasselt : 24-08-1985
Charleroi-Sud : 03-07-2006

Mise hors exploitation : 21-07-2008

PHOTO 96-32

Hasselt, 23 juillet 1997.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7382

Livraison à la SNCB : 23-02-1977

Numérotation : 7382 : 24-02-1977

Dépôts successifs : Monceau : 24-02-1977
Kinkempois : -1979
Antwerpen-Noord : 16-06-2002
Charleroi-Sud : 04-09-2005

Mise hors exploitation : 17-03-2008, vendue à Rail Feeding (RF 101) en 02-2008

PHOTO 96-33

Clabecq, 1er février 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7394

Livraison à la SNCB : 07-06-1977

Numérotation : 7394 : 07-06-1977

Dépôts successifs : Monceau : 07-06-1977
Kinkempois : 05-07-1977
Hasselt : -1979
Merelbeke : 01-05-1994
Antwerpen-Noord : 31-12-1999
Schaerbeek : 26-03-2006

Mise hors exploitation : 17-03-2008, vendue à Rail Feeding (RF 102) en 02-2008

PHOTO 96-34

Waterschei, 17 février 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8232

Livraison à la SNCB : 04-07-1966

Numérotation : 262.032 : 04-07-1966
8232 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 04-07-1966
Merelbeke : -1977
Schaerbeek : 01-07-2001
Salzannes : 26-03-2006

Mise hors exploitation : 17-03-2008, vendue au ferrailleur Recylux pour assurer les manoeuvres au chantier d'Aubange

PHOTO 96-35

Antwerpen-Dam, 6 décembre 1986.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8240

Livraison à la SNCB : 13-09-1966

Numérotation : 262.040 : 13-09-1966
8240 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 13-09-1966
Kinkempois : 23-06-1974

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 96-36

Montzen, 22 mai 2005.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8251

Livraison à la SNCB : 25-10-1966

Numérotation : 262.051 : 25-10-1966
8251 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 25-10-1966
Saint-Ghislain : -1979
Oostende (Brugge) : 01-05-1994
Merelbeke : 10-01-1997
Schaerbeek : 15-10-2002
Antwerpen-Noord : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 96-37

Braine-le-Comte, 21 avril 1987.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8253

Livraison à la SNCB : 10-11-1966

Numérotation : 262.053 : 10-11-1966
8253 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois (Gouvy) : 10-11-1966
Antwerpen-Noord : 08-02-1971
Kinkempois : 30-04-1971
Antwerpen-Dam : 04-01-1980
Saint-Ghislain : 29-02-1980
Kinkempois : 01-04-1983

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 96-38

Saint-Ghislain, 16 mars 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8255

Livraison à la SNCB : 25-11-1966

Numérotation : 262.055 : 25-11-1966
8255 : 01-01-1971

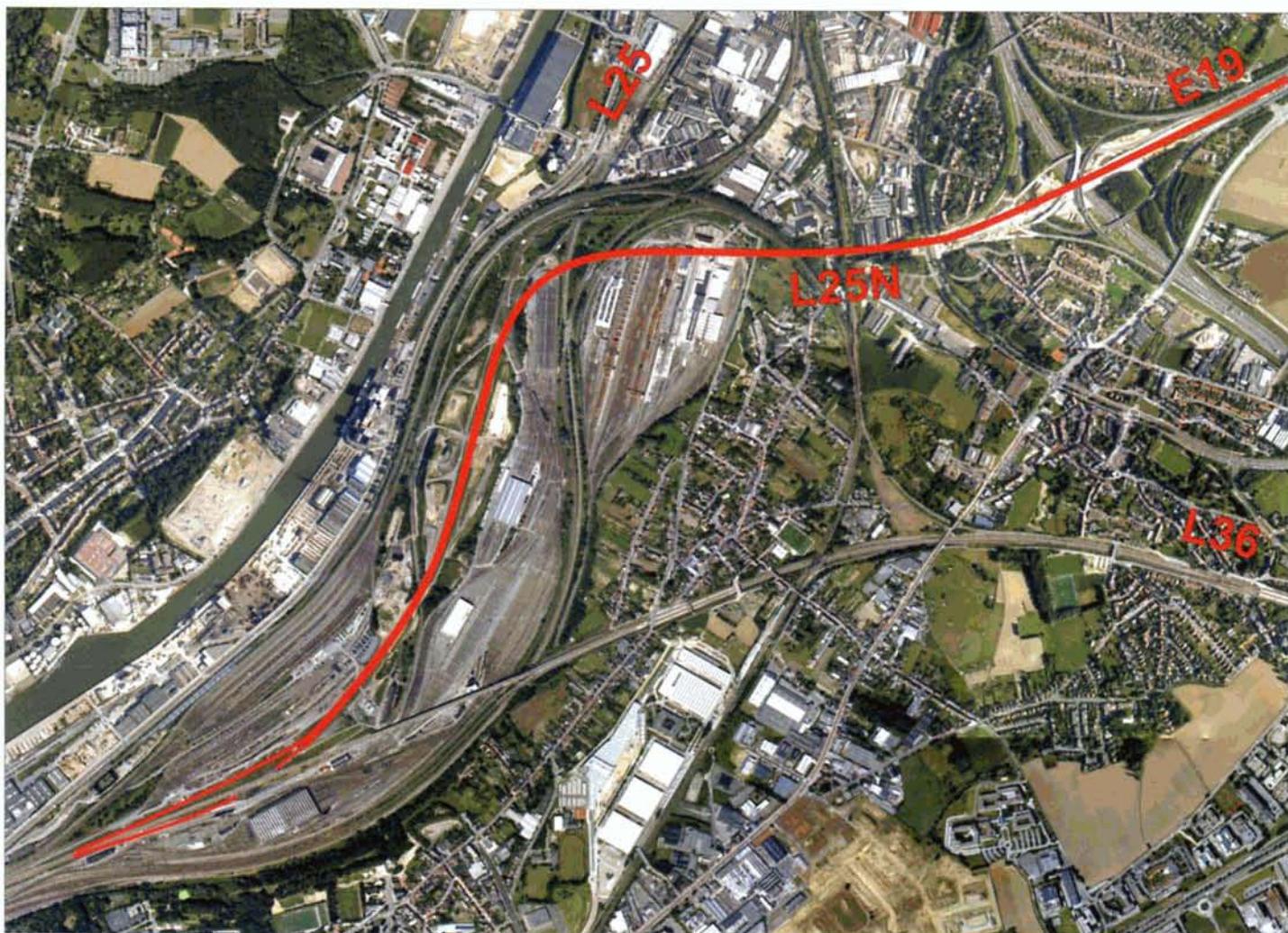
Dépôts successifs : Kinkempois (Gouvy) : 25-11-1966

Mise hors exploitation : 01-03-2008

PHOTO 96-39

Comblain-au-Pont, mars 1984.
Pierre HERBIET.





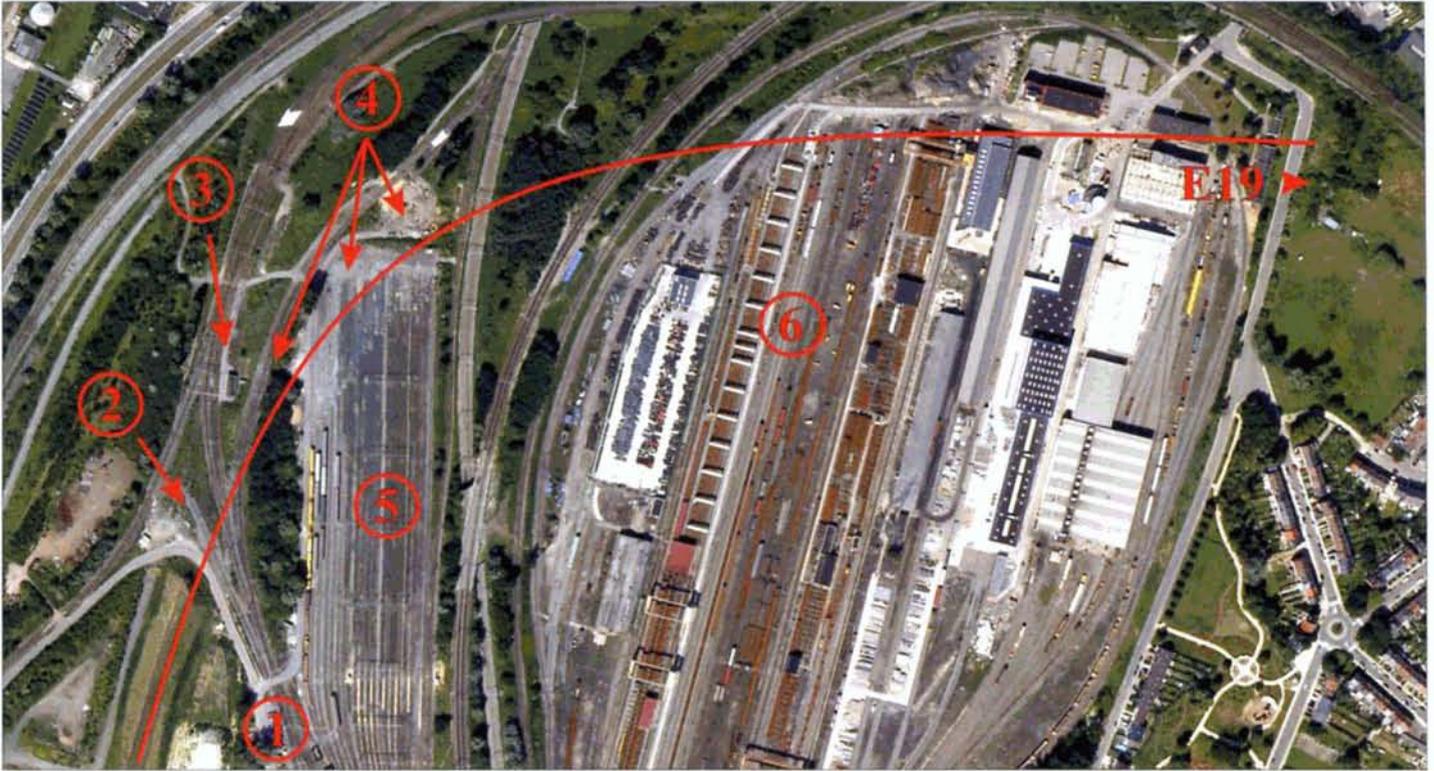
LE CHANTIER DU DIABOLO A SCHAERBEEK-FORMATION

La nouvelle ligne 25N qui reliera Schaerbeek à Mechelen, fait partie du projet « Diabolo ». En provenance de Bruxelles-Nord, la ligne se détachera de la ligne 36N à la sortie de la gare de Schaerbeek. A hauteur de l'atelier Diesel de Schaerbeek, la voie vers Mechelen se débranchera simplement de la ligne 36N, tandis que la voie venant de Mechelen passera sous la L36N avant de s'y raccorder. De là, la ligne 25N sera établie sur un haut talus à travers les terrains de l'ancien

triai de Schaerbeek. A hauteur du faisceau G où sont garés des trains de voyageurs, la ligne se dirigera vers la berme centrale de l'autoroute E19 (Bruxelles-Antwerpen), où elle rejoindra d'une part Mechelen, et de l'autre l'aéroport. Ce tracé est représenté sur la vue ci-dessus.

Actuellement, *Infrabel* s'active à la construction des différents viaducs qui permettront de franchir Schaerbeek-Formation, parmi lesquels le viaduc qui passera au-dessus du groupe G, et celui qui surplombera l'Atelier Central Infrastructure *Infrabel* à Haren, où sont notamment assemblés les longs rails soudés





de 300 m. A cet endroit, on trouvera quatre niveaux de voies : la ligne 25 au-dessus de laquelle passe la ligne 27, elle-même franchie par la ligne 26, et enfin la ligne 25N qui surplombera le tout !

Geert PACKET.

Légendes des repères sur les photos

- 1 Assiette de la ligne 25N, côté Schaerbeek
- 2 Culée du viaduc qui franchira le faisceau G.
- 3 Ancien block de signalisation 2E
- 4 Piliers intermédiaires du viaduc au-dessus du faisceau G
- 5 Faisceau G
- 6 Atelier Central Infrastructure



En venant de Mechelen, la future ligne 25N viendra se greffer sur la ligne 36N à hauteur de l'atelier Diesel de Schaerbeek. La voie vers Bruxelles passera sous la ligne 36N avant de s'y raccorder. La voie venant de Bruxelles se séparera vers la gauche (à droite sur la photo).



Train pendulaire : rien de décidé

Le dossier du train pendulaire pour la ligne du Luxembourg n'est toujours pas finalisé, alors que l'on attendait une réponse pour la mi-janvier. C'est que ce dossier est très complexe; il concerne quatre sociétés d'exploitation (SNCB, CFL, SNCF et CFF) ainsi que tous les gestionnaires d'infrastructure de ces quatre pays. Malgré l'absence d'un engagement ferme de la SNCB quant à la circulation de trains pendulaires, *Infrabel* a décidé de lancer les travaux nécessaires pour permettre leur passage. Un report des travaux au-delà de 2014 aurait fait passer leur coût de 22,7 à 34,9 millions d'euros.

Record de voyageurs

En 2009, la SNCB a transporté 217,7 millions de voyageurs, représentant une augmentation de 0,4% par rapport à 2008. Au niveau du trafic intérieur, 207,6 millions de voyageurs ont été transportés, soit une augmentation de 0,7%. Par contre, le trafic international accuse une baisse de 4,7%, avec 10,1 millions de voyageurs transportés.

Record de retards !

2009 aura été une année désastreuse pour la régularité des trains de voyageurs, en particulier en fin d'année. Jamais les trains n'ont accusé autant de retard (11,1% des trains accusaient un retard de plus de 6 minutes à leur arrivée à destination) ni connu autant de suppressions. 25.556 trains ont été supprimés - soit 1,7% du total - pour diverses causes : avaries au matériel roulant (28 %), incidents sur les réseaux étrangers (15%), avaries à la signalisation (10 %). L'année 2010 a aussi mal débuté. Ce problème devrait coûter cher à *Infrabel* qui

Un nouveau logo pour Infrabel

Infrabel a adopté fin 2009 un tout nouveau logo. D'un avis unanime, ce nouveau dessin sans âme et totalement anonyme est très mal accueilli, alors que l'ancien était vraiment très réussi...



L'ancien et le nouveau logo d'*Infrabel*.

devra payer une amende de plus de 2 millions d'euros. Mais lorsque l'on sait que prendre des mesures pour lutter contre les retards coûterait encore plus d'argent, la conclusion est vite tirée...

La SNCB en fera également les frais, puisque le contrat de gestion prévoit une pénalité financière en cas de mauvais résultat. La règle appliquée dans ce cas consiste à limiter l'augmentation des tarifs autorisée si la ponctualité n'atteint pas 91% en 2009, 91,5% en 2010 et 92% en 2011. Les responsables de la SNCB et la ministre Inge Vervotte expliquent cette situation par la vétusté du matériel et annoncent une amélioration progressive avec la mise en service de nouveau matériel. Sur le terrain toutefois, on constate le contraire : le vieux matériel tient bon alors que le nouveau est moins fiable et trop fragile. C'est en tout cas l'avis de la plupart des cheminots ...

Recul de Thalys en 2009

En 2009, *Thalys* a vu son chiffre d'affaire reculer de 3,1% par rapport à 2008, à €382 millions. La baisse est surtout ressentie en Confort 1 avec 10,5% de voyageurs en moins, contre seulement 1,8 % en Confort 2.

Eurostar résiste

Par contre, *Eurostar* a enregistré une très légère hausse tant de son chiffre d'affaire (+1,7%) que du nombre de voyageurs transportés (+1,2%, soit 9,2 millions de passagers). En fait, c'est surtout la forte progression de la vente des billets "loisirs" qui a permis de compenser la chute de 15,6% du nombre de voyageurs "affaire".

Avec les retards énormes et le grand nombre de suppressions de trains constatés fin 2009 et début 2010, *Thalys* et *Eurostar* devront absolument redresser la barre s'ils veulent survivre, car la concurrence arrive (voir *EN LIGNES 95 page 17*) et pourrait bien faire beaucoup de tort aux deux sociétés en cas de reconduction de ce genre de situation, d'autant que *Veolia* et *Trenitalia* annoncent des trains à grande vitesse low-cost...

Electrification de la ligne Mol - Neerpelt ?

Dans la foulée du projet d'électrification de la ligne Herentals - Mol (voir *EN LIGNES 95 page 33*), la ministre des Entreprises publiques Inge Vervotte souhaiterait prolonger l'électrification de Mol à Neerpelt et Weert aux Pays-Bas, pour une mise sous tension en 2014.

Inauguration d'un nouveau terminal à Antwerpen

Le 26 janvier, la société suisse de transport combiné *Hupac* a inauguré un nouveau terminal dans le port d'Antwerpen, capable de traiter chaque jour 24 trains d'une longueur de 620 m.

Roulement des 6400/6500 de DB Schenker Nederland

DB Schenker Nederland assure les parcours suivants en Belgique (uniquement les trains de jour), tous assurés par un couplage en unité multiple (U) :

- 49665U ① XNSTD 14.21 - NK 15.20
- 49611U ②-③ XNSLO 16.19 - FKGLF 20.39
- 48642U ④ NK 11.05 - XNSTD 12.05
- 48644U ⑤ NK 09.53 - XNSTD 10.56
- 49663U ⑥ XNSTD 12.33 - NK 13.49

Abréviations :

FKGLF : Genk-Ford, NK = Kinkempois, XNSLO : Sloe, XNSTD : Sittart

PHOTO 96-40

Le 14 janvier 2010, trois voitures du type L appartenant au Patrimoine Historique de la SNCB-Holding ont été transférées de l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre vers l'Atelier Central de Cuesmes, afin d'y subir une remise à niveau. Elles étaient encadrées par les 201.010 et la 5166. Passage à Nimy.
Christian AUCQUIERE.



Curiosité ferroviaire

La société *Lieber* a adapté une bétonnière sur rail. Le 28 janvier 2010, elle était placée le long de la ligne 27A à Deurne. *Johny BRAUNS.*



Bientôt des caméras aux passages à niveau

Vu le nombre importants d'accidents aux passages à niveaux (PN) (51 collisions en 2008), *Infrabel* a décidé d'installer des caméras aux PN les plus dangereux. Le but est de dissuader les automobilistes, piétons, motards ou cyclistes voulant passer malgré les barrières fermées, en mettant bien en évidence la caméra.

Cette décision fait suite à une expérience pilote menée en 2009. Un radar avait été installé à un PN à Mol et flashait les automobilistes ne respectant pas la signalisation. Dans le même temps, une caméra filmait les automobilistes en infraction sur un passage à Geel. C'est cette seconde technologie qui a été choisie par *Infrabel*.

D'ici 2015, *Infrabel* devrait placer 200 caméras, représentant un budget de 15 millions d'euros. Avant d'entamer les travaux, *Infrabel* doit attendre la modification de deux Arrêtés royaux pour autoriser un tel dispositif. Le texte sera vraisemblablement prêt en juin.

Alliance Xrail

CFF Cargo s'est alliée avec six compagnies de transport de marchandises et, ensemble, ont fondé le 18 février à Zürich *Alliance Xrail*. Le but est de rendre le fret ferroviaire plus concurrentiel face au transport routier, plus ponctuel et plus transparent. Les partenaires sont SNCB-Logistics (ex. B-Cargo), DB Schenker Rail, Rail Cargo Austria, CD Cargo (République Tchèque), Green Cargo (Suède) et CFL Cargo.



Le 22 février, la Re 620 088 des CFF remorque un train de céréales à Lausanne. La machine affiche le logo Xrail. *Patrice AIROLDI.*

LA CATASTROPHE DE BUIZINGEN

Le lundi 15 février à 8h28, un terrible accident entre deux trains de voyageurs s'est produit dans le grill de la gare de Halle côté Bruxelles, sur la commune de Buizingen (ligne 96 Bruxelles – Mons). Venant de Leuven via Bruxelles, le train L 3678 pour Braine-le-Comte, composé de trois automotrices (les 214, 641 et 709), roulant à environ 70 km/h, a percuté de plein fouet le train IC F 1707 Quiévrain – Liège, composé d'une rame réversible de onze voitures M4 poussée par la locomotive 2111. Ce train roulait à 120 km/h. Sous la violence du choc, la voiture-pilote du train 1707 a été pulvérisée tandis que l'automotrice de tête du train 3678 se couchait sur la voie voisine, réservée aux seuls trains à grande vitesse.

Rapidement, les services de secours sont arrivés sur les lieux; on dénombre parmi les voyageurs 162 blessés et 19 morts, dont 4 cheminots (un était avec son fils, en stage à la SNCB) parmi lesquels le conducteur du train 1707. Le conducteur du train 3678 figure parmi les blessés graves. Un rapport des experts devra déterminer les causes de cette catastrophe.

Toutes les heures, les trains IC de la relation Quiévrain – Liège cisailent – à 120 km/h - la voie A de la ligne 96 (celle vers Mons) pour emprunter la ligne 96N (celle utilisée par les trains à grande vitesse) pour être bien positionnés en gare de Bruxelles-Midi afin de poursuivre leur route par la ligne 36N.

Les travaux de relevage du matériel accidenté ont débuté le mercredi 17 et se sont poursuivis jusqu'au 24 février.

Le trafic des trains a été fortement perturbé; une adaptation des horaires (allègement des services offerts) a été mise en place pour les trains du service intérieur, tandis que les *Thalys* voyaient leur offre nettement diminuée et étaient détournés par les lignes classiques. C'est en effet précisément à l'endroit de la catastrophe que débute la ligne à grande vitesse L1, dont les deux voies étaient obstruées. Quant aux *Eurostar*, le service a été suspendu entre Lille-Europe et Bruxelles-Midi, les voyageurs étant invités à reporter leur voyage ou emprunter le service de car mis en place. La situation normale n'a été rétablie que le 1er mars, après dégagement des véhicules accidentés et réparation des voies et caténaires.

A toutes les familles durement éprouvées et particulièrement à celles des cheminots morts en service, le PFT et ses collaborateurs présentent leurs plus sincères condoléances.

UN BEL HIVER !



Durant pratiquement deux mois, le gel a persisté et la neige a recouvert une bonne partie de notre pays, une situation météorologique que l'on avait plus connu depuis de nombreuses années, quoique parfaitement normale. Le trafic des trains a été fortement perturbé durant plusieurs jours. On se souviendra des gros problèmes encourus par les *Eurostar*, TGV, ICE, mais également les *Benelux*. Mais, le malheur des uns a fait le bonheur des photographes !

PHOTO 96-41 Le 5 janvier 2010, tout était figé par le gel. L'IC-E 1510 Knokke/Blankenberge - Tongeren est surpris à Zichem. Pierre HERBIET.

PHOTO 96-42 Le 4 janvier 2010, le train Fret-SNCF 48768 Marloie - Aulnoye, tracté par les 67594 + 67559, va bientôt franchir le point d'arrêt de Chapois. Si la couche de neige n'était pas importante, la température frôlait les -10°C ! Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 96-43 Le 7 janvier 2010, la 2626 remorque un train de brames entre Gent-Zeehaven et Clabecq. La photo a été réalisée sur la ligne 92 Ath - Jurbise, à Lens. Pierre HERBIET.

PHOTO 96-44 Le samedi 30 janvier 2010, les chutes de neige sur le centre du pays n'empêchent pas la 5528 d'assurer un train de ballast. Départ de la gare de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 96-45 Trois de ces quatre photos ont été réalisées le 2 février à Libramont, une des gares les plus hautes du réseau belge, à quelque 485 m, alors que la neige ne cessait de tomber depuis 48 heures. Le lendemain, la pluie avait pris la relève. Ci-dessus, départ du train L5786 de Libramont vers Namur. Les quais ne sont plus visibles sous les 45 cm de neige... Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 96-46 Départ du train L5963 Libramont - Arlon, assuré par le 4157 particulièrement enneigé. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 96-47 Le train IC J 2132 Luxembourg - Bruxelles-Midi quitte Libramont. La photo montre l'automotrice 503 placée en queue du train. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 96-48 En gare d'Arlon, après avoir affronté la neige en fin de nuit, le train L5858 Libramont - Arlon, assuré par les automotrices 251 + 995, va garer. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



STIB : la fin des motrices 7000



C'est toute une époque qui disparaît : le 12 février 2010, les dernières motrices de la série unidirectionnelle 7000 de la STIB (trams bruxellois) ont tiré leur révérence après une journée mémorable organisée en leur honneur. La STIB et le Musée du tram bruxellois (MTUB) avaient engagé sur les lignes 39 et 44 (Montgomery - Ban Eik ou Tervueren) toutes les motrices encore opérationnelles. Après le dernier service, assuré par la 7008 (datant de 1954, la plus ancienne de toutes) au départ de Ban Eik, la STIB donna la possibilité d'accompagner "l'heureuse élue". Dans un premier temps, le MTUB conservera 7 motrices de cette série dans son musée de Woluwé. *EN LIGNES* n'a pas vocation de traiter l'actualité tramviaire, la revue "Tram2000" (www.tram2000.be) le fait bien mieux. Retenons seulement que la première motrice fut mise en service le 1er janvier 1954, construite par les ACEC et la BN sur le concept des PCC américaines. Elles furent produites à 172 exemplaires jusqu'en 1971, et ont accompli un service remarquable pendant plus de 56 ans pour les plus anciennes.

Puisse le Groupe SNCB s'inspirer de l'initiative de la STIB pour commémorer l'adieu à ses séries les plus anciennes de matériel...

PHOTO BD-9601 En février 1952, dans la cour à marchandises de la gare d'Uccle-Calevoet, déchargement de la première motrice 7000, arrivée posée sur un wagon plat. A l'arrière-plan, on voit la motrice 1951. La 7001 sera dirigée vers le dépôt de l'avenue du Roi. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 97-49 Un beau parallèle de motrices 7000 devant la gare de Schaerbeek le 9 novembre 1980. De droite à gauche, les 7164, 7171 (conservée par le MTUB au soir du 12 février 2010) et 7033. Pierre HERBIET.





PHOTO 96-50 La 7008 entre en "gare" de Wezembeek-Oppem, en provenance de Montgomery. À gauche, on voit les vestiges du quai de l'ancienne gare de Wezembeek-Oppem (ligne 160 Bruxelles-Quartier-Leopold - Tervuren). Philippe HOMBRÖCKX.



PHOTO 96-51 Au terminus de Montgomery, la 7036 accompagne la 7008 pour son dernier voyage vers le dépôt de Haren. Geert PACKET.



Le 18 février 2010, Veolia a assuré pour la première fois un train en charge au départ de Lessines, à destination de Rouen Petit Couronne. Ce nouveau trafic concerne le transport de clinkers.

La rame vide est arrivée à Lessines le jour précédent. Elle est composée de 18 nouveaux wagons du type Tanoos livrés le 29 décembre 2009, appartenant à la société française de leasing de wagons ERMEWA et numérotés UIC 33 88 E - ERSA 0689 019 à 036. Ces wagons sont identiques à ceux utilisés au départ d'Obourg par la cimenterie Holcim (18 wagons Tanoos numérotés UIC 33 88 E - ERSA 0689 000 à 018).

Ce trafic n'est actuellement pas régulier mais circule à la demande, toujours à cause d'un incendie qui a détruit le site de déchargement de Rouen où arrivent également les trains de ciment Holcim en provenance d'Obourg (trafic également assuré par Veolia - voir EN LIGNES 94 pages 38-40).

A Lessines, une nouvelle aire de chargement des wagons est en cours de construction à l'endroit de l'ancien raccordement qui menait à la carrière de l'Ermitage (puis Gralex) (voir EN LIGNES 85 pages 52-59).

PHOTO 96-52 ↗ En attendant la mise en service de la nouvelle aire de chargement (photo du milieu), les wagons sont chargés sur une voie en débord dans la gare de Lessines.

PHOTO 96-53 ↓ Le 16 février 2010, la G2000 n°1756 de Veolia manoeuvre les wagons pour leur chargement. A droite, la cabine de signalisation située à la sortie de Lessines côté Geraardsbergen.

Photos : Philippe GOUSSET.





Pour l'ensemble du trafic marchandises international, SNCF-Geodis, la division logistique du groupe SNCF, a lancé CapTrain. Il s'agit d'une suite logique, après l'acquisition de plusieurs sociétés internationales. Dans le futur, toutes ces sociétés seront rebaptisées, à commencer par CapTrain Benelux et Netherlands :

- SNCF Fret Benelux : CapTrain Benelux;
- SNCF Fret Deutschland : CapTrain Deutschland;
- SNCF Fret Italia : CapTrain Italia;
- Veolia Cargo Belgium : supprimé;
- Veolia Cargo Nederland : CapTrain Netherlands;
- Veolia Cargo Deutschland : CapTrain Deutschland;
- Veolia Cargo Italia : CapTrain Italia;
- Veolia Cargo SAS : supprimé;
- Freight Europe UK : CapTrain UK;
- rail4chem : supprimé;
- VFLI France : inchangé;
- VFLI Romania : CapTrain Romania;
- ITL Benelux : CapTrain Benelux.

A noter que Veolia Cargo est divisé en deux structures distinctes; celles déjà mentionnées ci-dessus sont reprises par la SNCF (CapTrain), les autres par Europorte (Eurotunnel). Veolia Cargo France = Europorte France; Veolia Cargo Link = Europorte Link; CFTA Cargo = Europorte Proximity.



Depuis le début de l'année, CapTrain Benelux est actif dans le nord du port d'Antwerpen, jusqu'au Noordzeeterminal. A partir du 12 avril, lorsque le nouveau terminal conteneurs de BASF sera fonctionnel, CapTrain Benelux assurera des nouveaux trains à destination de Perpignan et de Hendaye. Ces trains, qui seront tractés par des locomotives Diesel de la série 67400, circuleront en milieu de nuit. Notre photo montre la 6602 transférant, le 18 février 2010, le train 50240 d'Antwerpen-Noordzeeterminal 15.44 à Antwerpen-Schijnpoort 16.36, où il sera repris par un engin électrique. Ce train circule du mardi au vendredi. Il est photographié sur la ligne 11, à Stabroek. Toutes les Class 66 de CapTrain Benelux ont récemment perdu leur décoration ex. ERS (voir EN LIGNES 95 page 38) et leurs logos Fret-SNCF, en attendant de revêtir le logo CapTrain Benelux. Peter VAN GESTEL.

PHOTO 96-54 Le 27 février, la 76002 (Bombardier 34492/2009) de la SNCF a été testée sur le site du Bois du Coucou entre Ath et Silly, en vue de son homologation pour le réseau belge. Il s'agit d'une locomotive Diesel du type TRAXX DE de Bombardier. Rappelons que la SNCF a commandé 45 locomotives de ce type, + 35 en option. La 76002 est photographiée à Ath le 26 février; elle est immatriculée en Belgique, avec le numéro UIC 92 88 0076 002-9 B - AKIEM. Christian AUCQUIERE.



Un nouveau logo pour Crossrail

Les nouveaux logos sont décidément à la mode Voici la nouvelle image de Crossrail, apparue en janvier 2010.



En bref...

● Crossrail s'est séparé en décembre 2009 de trois Class 66 : les PB12, PB13 et PB19. Par contre, la Class 66 n° 6606 d'ERS est passée à Crossrail le 22 janvier 2010.



PHOTO 96-55 Au milieu du mois de janvier, le moteur Diesel de la Maxima 40CC 592 80 12 64013-4 D - VTLT) utilisée par Crossrail a subi une avarie très grave. La machine a été garée dans l'ancienne remise de Montzen. Le 16 janvier, une grue de la SNCB fut utilisée pour retirer la toiture afin d'accéder au moteur. Elle est ressortie de réparation le 21 janvier. Michel HANSSSENS.



Le 26 janvier, une autre Maxima 40CC (numéro UIC 92 80 12 64 013-4 D - VTLT) remorque le train 143556 Ruhland - Antwerpen-Angola, photographié à la sortie de la gare de Lier. Cette locomotive est prise en leasing chez OX-traction. Eddy VERVOORT.



PHOTO 96-56 Le 10 décembre 2005, l'automotrice ET25 103 assure le service sur la ligne Lambach - Haag, à Aichkirchen. Pierre HERBIET.

Autriche

Fermeture de Lambach - Haag

Après plusieurs sursis, le "Lokalbahn Lambach - Haag am Hausruck" (LH) a finalement cessé son exploitation le 12 décembre 2009. Cette ligne d'intérêt local, longue de 26,3 km, proche de Wels dans le nord de l'Autriche, fut ou-

verte le 23 juillet 1901. Les 4400 premiers mètres de la ligne étaient communs avec la Westbahn, la ligne principale reliant Wien et Salzburg. Déjà dans les années '30, les BBÖ, propriétaires de la ligne depuis le 1er janvier 1930 suite à la liquidation du Lokalbahn Lambach-Haag AG, souhaitaient arrêter son exploitation, mais la société Stern & Hafferl (St&H) sauva la ligne et se vit confier son exploitation.

PHOTO 96-57 La ligne Lambach - Haag était très pittoresque. Les supports de caténaire étaient toujours constitués de poteaux en bois. Les ET25 103 et 104 possèdent un seul bogie moteur (configuration des essieux : Bo' 2') et disposent d'une puissance de 480 kW pour une masse totale de 53 t et une vitesse de 120 km/h. Leur capacité est de 64 places assises, 62 debout et 4 strapontins. La ET 25 103 à Altenhof, le 10 décembre 2005. Pierre HERBIET.

Dès 1932, St&H entama l'électrification du tracé, en 800 V. Les premiers trains électriques circulèrent le 8 avril 1938. Lorsqu'en 1948, les ÖBB se mirent à électrifier la Westbahn en 15 kV 16 Hz2/3, il fut nécessaire de créer un engin bicourant, ce que fit l'atelier St&H de Vorchdorf en équipant un véhicule d'un transformateur.

Depuis 1989, l'exploitation était réalisée avec les deux automotrices série 4855, appartenant aux ÖBB mais exploitées par St&H. Elles ont été commandées à Knotz mais, suite à la faillite de cette entreprise, furent livrées par Bombardier. Elles portent une double numérotation : 4855 001 et 002 pour les ÖBB et ET25.103 et 104 pour St&H. A caisse unique, elles pèsent 53 t et peuvent transporter 64 voyageurs assis.

La ligne Wien-Salzburg est en cours de modernisation et le tracé autour de Lambach doit être modifié. Le coût du raccordement du LH au nouveau tracé de la Westbahn a été jugé excessif et, après plusieurs années d'hésitation, il a été décidé de remplacer les trains du LH par un service d'autobus, à partir du 13 décembre 2009. L'avenir des deux automotrices n'est pas encore déterminé.



Fin de parcours des 1250 chez ACTS



PHOTO 96-58 Le 5 février 2006, passage à Moordrecht (sur la ligne Gouda - Rotterdam), du train Leeuwarden - Kijfhoek, remorqué en unité multiple (!) par la 1252 (ex 1225 NS) et la 6702 (ex. 6325 SNCB). Yves STEENEBRUGGEN.

Dix ans après avoir été mises à la retraite par les NS, les locomotives série 1200 viennent de terminer leur seconde carrière, chez ACTS. Cinq machines, remises en service suite à la volonté de deux passionnés prêts à surmonter tous les obstacles, ont été les pionnières de la libéralisation du service marchandises aux Pays-Bas.

En juin 1998, les NS retirèrent du service leurs dernières locomotives de la série 1200, qui avaient été leur figure de proue jusqu'à l'arrivée des 1600 *Alsthom* en 1980. Les 1200 ont été construites en 25 exemplaires par *Werkspoor* à Utrecht entre 1951 et 1953, sous licence *Baldwin/Westinghouse*. Le dernier train fut assuré par la 1203 le 11 juin 1998 (D215 *Donauwalzer* Amsterdam - Emmerich). Début 1998, alors qu'il restait douze locomotives série 1200 en service, principalement utilisées en service marchandises mais aussi à la remorque de certains trains de voyageurs, une révolution se produisit sur le réseau NS : l'arrivée de la concurrence. *Lovers Rail* lança une relation voyageurs Amsterdam - IJmuiden et ACTS commença le transport d'immondices entre Groningen et Wijsster avec des Diesel série 2200 originaires des NS mais appartenant à la société de travaux de voie *Strukton*. Si le succès ne fut pas au rendez-vous de *Lovers Rail*, les premiers tours de roues d'ACTS par contre étaient le début d'un processus qui allait métamorphoser le paysage ferroviaire néerlandais. Pour

pouvoir se développer, ACTS était à la recherche de locomotives pouvant circuler sur le réseau ferré des Pays-Bas (et donc équipées du système de sécurité ATB). Bien évidemment, les NS ne souhaitaient pas vendre leurs locomotives à un concurrent, et chaque demande était systématiquement refusée. Les locomotives série 1200, avec leur aspect nord-américain, étaient plutôt atypiques sur le réseau néerlandais et donc très appréciées des amateurs. En janvier 1998, un de ceux-ci, également machiniste, réussit non sans difficulté à faire sauvegarder au titre de patrimoine historique la 1211, ainsi que deux locomotives devant servir de réserve de pièces pour la 1211 et pour la 1202 conservée par le *Nationale Spoorwegmuseum* d'Utrecht (les 1201 et 1221). Consciente du potentiel résiduel des 1200, les NS démontèrent les équipements ATB des 1200 et envoyèrent les locomotives chez HKS à Amsterdam pour démolition immédiatement après leur retrait du service, au grand dam des amoureux de ces locomotives. Mais dans leur stratégie, les NS avaient fait une erreur dont ACTS allait profiter : les

1200 avaient été vendues à HKS, alors que cette même vente avait été refusée à d'autres, ce qui est contraire aux lois régissant la concurrence. L'homme à l'origine de la sauvegarde de la 1211 et un autre amateur, juriste, s'engouffrèrent dans la brèche et parvinrent à convaincre ACTS de l'intérêt des 1200. Sous la menace d'une procédure judiciaire, ils empêchèrent la démolition des 1208, 1215, 1224 et 1225 déjà chez HKS et bloquèrent le départ des 1214 et 1218 encore à Tilburg. Pour les autres locomotives, il était déjà trop tard ... Commença alors une longue bagarre d'avocats avec les NS. Finalement NS-Cargo jeta le gant et les locomotives gracieuses furent ramenées à Tilburg le 16 octobre 1998 et vendues à ACTS en novembre 1998, en même temps que quatre équipements ATB qui furent réinstallés dans les locomotives 1214, 1215, 1218 et 1225 par l'atelier NS-Materieel de Tilburg. Entretemps, ACTS avait négocié avec la firme de transport *Vos-Logistics* un contrat pour la remorque des trains de containers entre le port de Rotterdam et Veendam à partir de mars 1989. Il n'y avait donc pas de



PHOTO 96-59 La 1214 en tête d'un IC Den Haag - Maastricht. Best (entre Tilburg et Eindhoven), le 5 mars 1980. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

temps à perdre pour la remise en état de marche des locomotives! Mais ce n'était pas le seul obstacle : entre Onnen et Veendam et dans le port de Rotterdam, les lignes n'étant pas électrifiées, il était aussi nécessaire pour ACTS de se procurer des locomotives Diesel. Cinq engins de la série 62-63 furent achetés à la SNCB, révisés et renumérotés 6701 à 6705 (ex. 6321, 6325, 6391, 6392 et 6393). La remorque des trains de containers de 2200 t à 95 km/h étant une tâche un peu trop lourde pour une 1200, ACTS eut l'idée d'utiliser la Diesel,

de toute façon nécessaire pour les tractions terminaux, à la remorque du train sur la ligne principale, en renfort de la 1200. Pour conserver un service rentable, il était hors de question de considérer une double traction avec un machiniste sur chaque locomotive. La solution vint des USA où, au temps de la vapeur, une locomotive Diesel GM utilisée en allège d'une vapeur pouvait être commandée à distance depuis cette dernière à l'aide d'un pupitre de conduite simplifié installé dans la vapeur et transmettant les commandes via le

connecteur de marche en unité multiple de la Diesel.

Le 23 mars 1999, la 1252 (ex. 1225 NS) fut la première à sortir de révision, dans une seyante livrée bleue avec bandeau jaune se terminant en V sur les faces frontales. Le premier train fut assuré le lendemain de Kijfhoek à Onnen. Les 1253 (ex. 1218) et 1251 (ex. 1215) la rejoignirent en mai 1999. La hausse du trafic chez ACTS début 2000 nécessita la mise en service rapide d'une quatrième locomotive.

PHOTO 96-60 La 1214 en tête un train de chaux à destination de Marche-les-Dames. Boxtel, 2 février 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Aucune des deux locomotives de réserve de ACTS n'étant en état de rouler, un échange fut réalisé avec l'association *Werkgroep 1501* : la 1221, servant de réserve de pièces mais en état de rouler et disposant encore de son équipement ATB, devint la 1255 ACTS, et la 1208 fut cédée à *Werkgroep 1501* pour servir de magasin. La 1255 sortit de Tilburg le 18 mai 2000 dans une surprenante livrée noire et orange, couleurs du principal client d'ACTS, *Vos-Logistics*. Finalement, la 1214, qui contrairement aux autres 1200 ACTS, fut entièrement révisée par l'atelier de Tilburg, y compris l'enlèvement de l'amiante, fut livrée en mai 2000, avec le numéro 1254. Trois autres locomotives subirent une révision identique en 2002 : la 1251 à Tilburg, et les 1252 et 1255 chez ZOS Nymburk en Tchéquie, dont les tarifs étaient plus abordables. A cette occasion, la 1255 revêtit également la livrée bleue et jaune.

Les 1200 et les 6700 ont été omniprésentes sur les trains de conteneurs entre le port de Rotterdam et les terminaux de Veendam et Leeuwarden dans le nord. Les 1200 assuraient aussi, seules, les navettes conteneurs vers Coevorden. Les activités d'ACTS prenant de l'ampleur au fil des années, firent qu'elles étaient également utilisées pour d'autres trains, en cas de besoin, le plus souvent entre les gares frontières avec l'Allemagne et les ports de Rotterdam et Ams-



Le 12 juin 2000, trois 1250 attendent leur prochain service à Kijfhoek. A l'avant-plan, la 1255 (ex. 1221) habillée de la livrée noire de Vos-Logistics. Marijn VOCKE.

terdam. Pendant l'hiver 2002, les 1200 firent leur retour en tête de trains de voyageurs, avec le train de ski "Alpen Express" qu'elles remorquèrent entre Watergraafsmeer et Venlo, pour le compte de ... NS-Internationaal !

La 1253, avariée, fut arrêtée en 2003 et cédée à *Werkgroep 1501/KLOK* (Stichting Klassieke Locomotieven) pour y servir de magasin de pièces, les 1208 et 1224 ayant déjà donné tous leurs organes (elles ont été démolies à Maastricht en 2005). La 1252 fut garée en novembre 2007 et les trois autres résistèrent jusqu'en 2009 : les 1254 et 1255

furent arrêtées en février, tandis que la 1251 assura son dernier train le 6 octobre. La mise en service de la Betuwe-route, sur laquelle les 1200 ne peuvent pas circuler, la disponibilité de locomotives de la série 1600 ex-NS, plus récentes et plus puissantes, rendant inutile l'utilisation de la locomotive Diesel de renfort (seule la 6702, ex-6325 SNCB, est encore en service) et la facilité avec laquelle des locomotives peuvent être prises en leasing en fonction des besoins, ont provoqué la mise à la retraite de ces ancêtres de la traction électrique en Europe, après 57 années de service.

PHOTO 96-61 Durant l'été 2001, les 1250 ACTS assurèrent plusieurs trains spéciaux. Ici, passage non loin de 's Hertogenbosch d'une 1250 en tête d'un train de vacanciers revenant de France. Pierre HERBIET.





PHOTO 96-62 La 1202, appartenant au musée d'Utrecht, a été restaurée extérieurement en 1998, dans la livrée bleue. Entamée en décembre 2003, sa remise en état de marche s'est achevée en 2007. Depuis lors, elle est disponible pour la traction de trains spéciaux et assure aussi divers transferts de matériel, histoire de garder la forme. Le 12 avril 2008, elle a assuré le transfert de l'automotrice Mat'36 252 de Eindhoven à Bad Bentheim. La 252, construite en 1938 et radiée en 1968, appartient à la Stibans (Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel) et était acheminée vers l'atelier SFW (Schienenfahrzeugwerk) de Deitzsch près de Leipzig, où la caisse et les bogies ont été restaurés. Passage à Loo. *Philippe DE GIETER.*

Mais ce n'est pas la fin de cette série mythique : la 1201 est conservée par le *Werkgroep 1501/KLOK* et va bientôt réapparaître avec la livrée turquoise d'origine, et la 1202 est conservée par le *Nationale Spoorwegmuseum* et est régulièrement visible en ligne dans sa belle livrée bleue. Une partie des locomotives d'ACTS semble aussi encore avoir un avenir : le duo d'amateurs qui est à l'origine de leur utilisation par ACTS n'a pas l'intention de les laisser disparaître et ont reçu les 1251, 1252 et 1254, la 1255 rejoignant les effectifs de *Werkgroep 1501/KLOK* ! Le 2 janvier dernier, les 1252, 1254 et 1255 ont été acheminées vers Watergraafsmeer, où elles se sont rendues utiles cet hiver pour le préchauffage des rames destinées aux trains de sports d'hiver de EETC. En attendant une troisième carrière ?

Les 1200 auront donc écrit une page importante de l'histoire des chemins de fer des Pays-Bas. Non seulement pendant leurs 47 années au service des NS, mais surtout comme les pionnières de la libéralisation du service marchandises sur le réseau néerlandais, dont elles ont initié la métamorphose complète. Onze ans après le début de leur seconde carrière, la division marchandises des NS a totalement disparu, absorbée par le voisin allemand

DB-Schenker, et le trafic fret est partagé entre une vingtaine de sociétés, dont ACTS bien sûr, disposant de locomotives modernes (le plus souvent en leasing). Le paysage ferroviaire néerlandais a donc, en une décennie, com-

plètement changé de visage. Mais grâce à la volonté farouche de deux amateurs, sept locomotives de la série mythique qu'était la 1200 existent encore en 2010.

Philippe DE GIETER.

Des locomotives semblables aux 1200 des NS ont également été produites pour les Chemins de fer espagnols et indiens. Les machines espagnoles étaient à trois bogies Bo'Bo'Bo' et écartement large 1,676 m. Construites à 29 unités par *Baldwin, Westinghouse* et *Naval*, elles furent mises en service de 1954 à 1960, et réformées en 1994. Elles portaient les numéros 7801 à 7829, puis 278.001 à 029.



En mai 1989, passage à Vilaverde de la 278.001. Felipe ARANDA.

Grande-Bretagne

Tornado : une nouvelle Pacific née en 2009 !

De toutes les *Pacific* du *London & North Eastern Railway (LNER)* qui tractaient les rapides entre London et Edinburgh sur la ligne de la côte Est, aucune machine de la Class A1 ne fut sauvegardée. C'est pour cette raison que des enthousiastes ont réussi l'impossible : reconstruire une A1 à partir des plans d'origine !

La Class A1 "*Peppercorn*" fut conçue par Henry Peppercorn, le dernier ingénieur en chef du LNER. Elle comportait 49 machines construites en 1948 et 1949 pour les *British Railways (BR)* : 26 aux ateliers de Doncaster et 23 à ceux de Darlington (BR 60113 à 60162). Elles se révélèrent rapidement les plus fiables que les BR possédaient pour remorquer des trains de voyageurs de 15 voitures à une vitesse moyenne de près de 100 km/h. Elles étaient à 3 cylindres, deux extérieurs et un intérieur, lequel attaqua le premier essieu moteur. Les 60153 à 60157 furent équipées de roulements à rouleaux leur permettant de parcourir près de 200.000 km entre deux révisions.

La 60145 "*Saint Mungo*" fut la dernière A1 à être retirée du service, en juin 1966.

C'est le 24 mars 1990 que se réunirent pour la première fois un petit groupe de cinq personnes qui fondèrent "*The A1 Steam Locomotive Trust*", afin de discuter de la faisabilité de construire une nouvelle A1 ! Une première estimation évalua le coût du projet à 1.500.000 livres sterling, pour une réalisation sur dix ans, avec comme objectif de l'avoir pour fêter le 175^e anniversaire du *Stockton & Darlington Railway*, le 27 septembre 2000.

Le lancement officiel du projet auprès du public intervint le 17 novembre 1990 à York. Ce jour-là, il fut annoncé que cette nouvelle locomotive porterait le numéro 60163, la série initiale s'étant terminée avec la machine 60162. En 1991, le PDG Allan Levy de la société *New Cavendish Books*, qui avait fait la promesse d'un don de 50.000 livres sterling, proposa de la baptiser *Tornado*, en reconnaissance des sacrifices consentis durant la guerre du Golfe par les pilotes de la RAF sur les avions du même nom.

Dans les années qui suivirent, de nombreux sponsors (groupes financiers, industriels et personnes privées) apportèrent les fonds nécessaires, parfois très importants, pour financer le projet. Le groupe avait même essayé une méthode très particulière pour s'assurer une rentrée d'argent régulière, en touchant un maximum de personnes : il proposa de verser chaque semaine la somme de 1,25 livre, soit le prix d'une bière, et cela marcha ! En mars 2008, l'association se rendit compte, lors

de l'assemblage, qu'elle devait faire face à des surcoûts, comme les adaptations de la machine aux normes actuelles (freinage, dispositifs de sécurité, coûts de certification). Une nouvelle campagne fut donc lancée pour trouver les 50.000 livres supplémentaires. Deux mois plus tard, 30.000 livres étaient déjà levées, donnant l'élan final pour achever la *Tornado*.

Pour sa renaissance, il fallut d'abord rassembler le maximum de plans d'origine, dont près de 95% furent retrouvés.

Afin de s'adapter aux procédés de construction moderne ou aux règles actuelles de sécurité, plusieurs changements furent apportés à la *Tornado* par rapport aux A1 d'origine. Citons par exemple la chaudière soudée avec une boîte à feu en acier, alors que la chaudière d'origine était rivetée avec une boîte à feu en cuivre. Le tender est réalisé entièrement soudé, avec une capacité en charbon réduite de 9 à 7,5 t mais sa contenance en eau passe de 5.000 à 6.000 gallons afin d'assurer une autonomie de 200 km. *Network Rail* exigea de diminuer la hauteur totale. Cette modification minime de 25,4 mm a eu de lourdes conséquences : nouvelle étude de la cheminée, modification du dôme de vapeur et repositionnement des soupapes de sécurité.

Des changements de conception ont également été apportés pour des raisons de coûts ou d'exploitation : longerons de châssis en une seule pièce; bogie avant amélioré; amélioration du circuit de vapeur

Grâce à l'acharnement d'une poignée d'enthousiastes, une nouvelle Pacific A1 est née en 2008. La superbe *Tornado 60163* photographiée le 4 mai 2009 sur le *North Yorkshire Moors Railway*, à la sortie du tunnel de *Grosmont*. Jean-Paul MALGRAS.



et du système électrique; diminution du poids de la machine; adjonction de freins à air pour le système de freinage principal et d'un éjecteur à vide pour que la locomotive puisse tracter des voitures sur les différents réseaux préservés.

Autre défi : comme il n'y avait plus un seul atelier encore capable de construire une locomotive à vapeur en Grande-Bretagne, la *Tornado* ne put être réalisée qu'en recourant à de nombreux sous-traitants, dans des lieux géographiquement très divers. Ainsi, le châssis fut assemblé aux ateliers de Tyseley et le montage réalisé aux ateliers *New Hopetown* de Darlington. La chaudière a été construite à l'atelier de Meiningen en Allemagne. Débutée en juillet 1994, la *Tornado* roula pour la première fois avec sa propre va-

leur le 31 juillet 2008. Il restait alors encore à la faire certifier, opération très complexe d'autant plus qu'il s'agissait d'un engin neuf. Après de nombreux parcours d'essais en ligne, même à 145 km/h, sa certification fut enfin obtenue en novembre 2008.

Les deux premiers voyages furent réservés aux seuls donateurs : le 31 janvier, la *Tornado* relia York à Newcastle, et le 1er février Doncaster à Durham. Ce n'est que le 19 février 2009 qu'elle fut réellement baptisée par S.M. le Prince Charles. Depuis lors, elle a déjà remorqué de nombreux trains, dont certains prestigieux comme par exemple le Yorkshire Pullman.

Jean-Paul MALGRAS.

Caractéristiques de la *Tornado*

Type :	A1 "Peppercorn"
Masse en ordre de marche :	104 t (1)
Vitesse limite :	144,8 km/h
surface de grille :	# 4,57 m ²
Surface de chauffe :	# 225 m ²
Surface de surchauffe :	# 62,2 m ²
Timbre :	17,25 bars
Nombre de cylindre :	3
Distribution :	Walschaerts
Diamètre des roues motrices :	2,03 m
Longueur loco + tender :	# 24,93 m
Capacité en eau (tender) :	27,3 m ³
Capacité en charbon :	7,5 t

(1) : loco sans tender

: pour les machines A1 d'origine

D'autres locomotives ?

Après la sauvegarde et la restauration de machines anciennes, on assiste depuis un certain temps à la construction de nouvelles locomotives. Il faut dire que cette solution s'avère parfois moins coûteuse que la restauration de machines dont il n'existe plus aucun élément et dont la chaudière est irrécupérable. Si les projets ne manquent pas, ils se heurtent au nerf de la guerre : leur financement.

Ces dernières années, outre la *Tornado*, une autre machine anglaise dont aucun exemplaire n'a été préservé, est en cours de construction : la locomotive "*The Unknown Warrior*" de type 2-3-0 de la Class "*Patriot*" du LMS (projet débuté en juillet 2007 - châssis terminé de fabrication le 2 novembre 2009 - achèvement prévu en 2018 pour marquer le centenaire de la fin de la première guerre mondiale). En Allemagne, le *MBB (Mecklenburgische Bäderbahn Molln)* a fait construire à Meiningen la 99 324. Cette 141T à voie étroite (0,900 m), livrée en janvier 2009, est identique aux 99 321 à 323 datant de 1932 (voir *EL 91* page 49). De 1992 à 1996, c'est une série de locomotives à crémaillère et voie étroite qui ont été construites par SLM en Suisse : 3 machines pour le *BRB (Brienz Rothorn Bahn, n° 12, 14 et 15)* et 4 machines pour le *Schafbergbahn* en Autriche (*Salzkammergut Bahn Z11 à 14, ex. ÖBB 999 201 à 204*). Plusieurs projets sont à l'étude, dont une grosse locomotive-tender 2-4-2 T à voie normale pour le *Stichting Stoomtrein Fryslân* (voir à ce sujet *EL 94* page 52).

Plus récemment, en Allemagne, une petite locomotive (030T type I K, n° 54) à voie étroite (0,750 m) a été construite par l'atelier de Meiningen pour le *Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (VSSB)*, pour fêter le 125e anniversaire des chemins de fer à voie étroite en Saxe. Toujours en Allemagne, des amateurs voudraient faire naître une *Pacific* du type C datant de 1909 des anciens chemins de fer württembourgeois (*Württembergischen Staatseisenbahnen*), dont aucun des 41 exemplaires n'a été conservé (37 C, renumérotées 18.101 à 137 lors de la reprise par la DR; les dernières, 18.133 et 138, ont été réformées en 1955 à Heilbronn).

Italie

Essai de l'AGV

Le 7 janvier 2010, l'Automotrice à Grande Vitesse AGV 001 est arrivée en Italie au centre de *Dinamica Sperimentale* à Osannoro pour entamer les premiers essais en vue de valider ses systèmes de signalisation et de sécurité en vue de son homologation pour le réseau italien. Par la suite, et ce jusqu'au mois de juillet, la rame parcourra plus de 60.000 km et sera poussée à 335 km/h sur les lignes à grande vitesse. Rappelons que la société privée *Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)* a commandé 25 AGV qui devraient être engagées en trafic commercial dès 2011.



Ces deux photos montrent l'arrivée de l'AGV 001 d'Alstom à Reggio Emilia, le 7 janvier 2010. Marco CACCOZZA.

Les 72000 se retirent



PHOTO 96-63 Le 12 mars 2000, un Corail débouche du tunnel de Saint-Victor-Thizy, près de Roanne, sur la grande transversale Lyon - Bordeaux. Cette machine mise en service le 28 juin 1971 à Rennes, a été radiée au dépôt de Nevers le 21 décembre 2005. Ph. DE GIETER.

Les CC72000 ont été construites en 92 exemplaires par *Alsthom* et livrées entre le 20 décembre 1967 et le 21 juin 1974.

Equipées d'un moteur SACM AGO V16 ESHR développant 2650 kW et d'une transmission électrique, elles pouvaient circuler à 160km/h (140 km/h seulement pour les 72001 à 72020) et convenaient donc pour la traction de trains de voyageurs rapides, notamment sur la ligne Paris-Est - Mulhouse. Les nombreuses plaintes des riverains de la gare de l'Est à Paris concernant les échappements

des moteurs Diesel des CC72000, poussèrent la SNCF à remotoriser 30 locomotives avec des moteurs SEMT *Pielstick* V16 PA 4 V200 VGA entre 2002 et 2004. Les machines remotorisées ont été renommées dans la série CC72100 et sont uniquement utilisées en service voyageurs sur les axes Paris - Mulhouse et Reims - Dijon. Elles sont affectées au dépôt de Chalindrey.

Les 72000 avec moteur d'origine, regroupées à Nevers, furent dès lors en majorité attribuées à *Fret-SNCF*, un petit

contingent assurant encore les services voyageurs entre Nantes, Tours et Lyon. La mise en service des locomotives série 75000 de *Fret-SNCF* à partir de 2007 a entraîné la disparition progressive des locomotives de l'activité marchandises et les derniers trains voyageurs assurés par les 72000 ont circulé en décembre 2009, marquant ainsi la fin de l'utilisation commerciale des CC72000. Les rames *Corail* de la relation Nantes - Tours - Lyon ont été remplacée par des autorails série X72500.

En 2007, six locomotives ont été vendues aux Chemins de fer marocains (ONCF), une locomotive sera conservée à la Cité du Train à Mulhouse, et l'avenir de la 72084 semble également assuré.

PHOTO 96-64 De 1993 à 2000, des 72000 ont circulé en Belgique, entre le point-frontière de Sterpenich et Stockem, en tête de trains de conteneurs au départ de Metz-Sablou, Woippy et Thionville. Le 2 avril 1999, passage à Arlon du train 44955 Stockem - Woippy, remorqué par une locomotive de la série 1800 des CFL et allégé par la 72012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Voici pour les amateurs la liste des trains circulant actuellement de jour, remorqués par une CC72100 (voir photo couverture arrière). Les parcours à vide ne sont pas repris. Bonne chasse...

1039	①-⑥	Paris-Est 07.11 - Belfort 11.10
1040	①-⑦	Mulhouse 07.45 - Paris-Est 12.18
1041	⑦	Paris-Est 08.12 - Belfort 12.43
1042	①-⑦	Mulhouse 12.45 - Paris-Est 17.14
1043	①-⑦	Paris-Est 13.09 - Mulhouse 17.43
1044	①-⑦	Belfort 16.50 - Paris-Est 20.44
1045	①-⑤⑦	Paris-Est 15.09 - Mulhouse 19.45
1047	①-⑦	Paris-Est 16.41 - Mulhouse 21.30
1641	①-⑤	Paris Est-16.11 - Troyes 17.48
1642	①-⑥	Troyes 14.43 - Paris-Est 16.15
1840	①-⑤⑦	Vesoul 15.20 - Paris-Est 18.44
1841	①-⑥	Paris-Est 09.42 - Vesoul 13.07
11641	①-⑤	Paris-Est 17.11 - Troyes 18.53



PHOTO 96-65 Le 10 juillet 2008, entre Bourges et Nevers, passage à Osmoy d'un train de marchandises du trafic diffus remorqué par la 72081 toujours habillée de sa robe d'origine. Philippe DE GIETER.

PHOTO 96-66 La 72031 en livrée Fret-SNCF, en tête d'un train de conteneurs photographié à Errevet (entre Lure et Belfort), le 3 avril 2008. Michel HANSENS.



France

BB-16000 : terminus en vue

Après un demi-siècle d'une intense activité, cette série phare du 50 Hz est proche de l'extermination.

Milieu des années 50 : à l'heure où la SNCB s'engage dans un processus de développement intensif du 3 kV continu (lignes 36, 50A, 139, 162, ...) et développe les types 122 et 123, la SNCF, utilisant le 1500 V continu depuis 1920, change radicalement son fusil d'épaule et opte pour le 25 kV-50 Hz. Avec en toile de fond un objectif ambitieux : couvrir de caténaire l'essentiel des réseaux Nord et Est. Un programme d'une ampleur qui restera inégalée et qui soulève un problème de fond : comment constituer un parc d'engins susceptible de répondre aux multiples besoins en présence allant du trafic de pondéreux à l'Express de 700 t en passant par le patachon aux arrêts multiples, alors que la technique n'en est qu'à ses balbutiements ? D'où l'éclosion d'une gamme d'engins éclectiques recourant aux types BB et CC, mettant en concurrence des chaînes de traction fort diverses mêlant redresseurs ignitrons et groupes convertisseurs tournants, et faisant appel à toute la gamme des moteurs



Beau doublé pour ce 282 Amsterdam – Paris immortalisé à l'entrée de Busigny le 30 avril 1993 : la BB-16062 (la "fin de série" et future BB-16114) est à l'ouvrage et la 16031 (radiée en juin 2008) est en remorque. Gilbert LAURENT.

connus (triphase, monophasé à collecteur, à courant continu); bref une gamme dans laquelle chaque série fait plus ou moins figure de cobaye. C'est dans ce contexte particulier que naîtra la BB-16000, l'une des plus réussies et l'une des rares toujours en service, qui sera livrée en 62 exemplaires de 1958 à 1963 avec une mission bien définie : rafler la fine fleur du trafic voyageurs Express... Une mission pour l'exécution de laquelle la future star ne manque pas d'atouts, avec ses 4130 kW et sa vitesse commer-

ciale de 160 km/h, une nouveauté pour l'époque (1). Et même si cette vitesse ne sera effectivement pratiquée sur les axes Paris – Lille/Aulnoye et Paris – Strasbourg que par étapes au rythme des aménagements de l'infrastructure, la BB-16000 va rapidement bousculer les dessertes et faire fondre les temps de

(1) Certaines seront ultérieurement équipées d'un réducteur pour 180 km/h afin d'améliorer le couple et limiter l'usure des moteurs aux vitesses élevées.

Le trafic international longue distance par l'image avec cette BB-16000 suivie de voitures polonaises constituant la tranche de tête du 240 Ost-West-Express Moskwa – Paris. Le Cateau, 8 juillet 1992. Gilbert LAURENT.



parcours en emmenant à 140 km/h des convois antérieurement tirés à 120. Non sans étendre progressivement ses tentacules au rythme des électrifications successives : après Metz – Basel et Paris – Lille en 1958, vint le tour en 1962 de Paris – Reims / Metz / Strasbourg, Paris – Dunkerque et Paris – Quévry, gare qui sera ainsi reliée au 25 kV un an avant l'arrivée du 3 kV belge. Et si les CC-40100 vont lui porter ombrage à partir de 1964, la conquête en 1969 des trois trains drapeaux reliant Paris à Rouen et au Havre (*Mouette, Frégate, Albatros*) va lui ouvrir de nouveaux horizons.

Mais une première brèche va s'ouvrir dans le monopole de ces ténors de la grande vitesse au début des années 70, lorsque la "génération thyristor", représentée par cette figure emblématique du réseau Est que sera la BB-15000, va pointer son museau. En résultera la migration progressive des BB-16000 de Strasbourg vers La Chapelle (Paris-Nord), migration qui trouvera son épilogue en 1978 lorsque sera livrée la 65e et dernière BB-15000. Pour autant, joli coup de pied de l'âne, c'est aux BB-16000 que reviendra l'honneur de tirer les premiers trains *Corail* sur l'Est en 1976 dans l'attente de l'adaptation des circuits de voies exigée par le couple BB-15000/Corail.

Un épisode inattendu qui va grandement leur profiter va survenir en mai 1991. À l'origine, les défaillances chroniques des engins polycourant (séries



Livree Multiservices pour la 16056 en charge du 12325 Paris – Maubeuge vu à Verberie sur l'itinéraire bis "Evite Creil" le 1er septembre 1999, alors que stationne un train de travaux de l'entreprise ETF. Gilbert LAURENT.

15 et 18 SNCB, CC-40100 SNCF) engagés sur Paris – Bruxelles et Paris – Liège. Aux grands maux les grands remèdes : le roulement des CC françaises va alors fondre de 7 à 5 journées, tandis que chaque série belge verra son service réduit à une unique course vers Paris (280 + 81 pour les 15 et 482 + 285 pour les 18). Appelées à la rescousse, les BB-16000 vont alors accaparer pas moins de 9 rotations à l'international entre Paris et Aulnoye ou Jeumont (1243 + 1232, 281 + 240, 239 + 238, 287 + 286, 1233 + 282, 241 + 1242, 1289 + 242, 283 +

284, 485 + 288). Une potion au goût amer : les arrêts prolongés pour échanges d'engins vont sérieusement dégrader des temps de parcours déjà sous le feu de la critique.

La situation va toutefois progressivement se retourner en raison de la baisse du trafic. Car l'heure arrive bientôt pour le TGV Nord de mettre les pieds dans le plat, tant et si bien qu'à l'hiver 1995/96, le service des BB-16000 à l'international est retombé au plus bas et ne porte plus que sur deux allers-retours Paris – Quévry ou Aulnoye (287 + 280, 283 + 38). Une page se tourne.

PHOTO 96-67 *Le 28 juin 1986, arrivée à Tourcoing d'un train de nuit. La 16031 se trouve toujours dans son état d'origine. Seuls les petits feux rouges ont été ajoutés dans les années 70'. Cette machine, mise en service au dépôt de Strasbourg le 8 août 1959, a été radiée à Achères le 1er juin 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





Vue du train 234 alors qu'il longe l'Oise au nord de Compiègne le 19 août 1995 : la voiture-lits UH, les couchettes Bc9x UIC et le fourgon Dd4s sont en provenance de Hambourg; les Corail sont en provenance de Liège, tandis que la BB-16000 est en tête depuis Jeumont. Gilbert LAURENT.

Conséquence : un regain d'activité dans le secteur des marchandises avec un programme portant sur une dizaine de trains, généralement sélectionnés en fonction de leur charge (réduite) et leur vitesse (100 ou 120 km/h). Sont du nombre des convois du transport combiné entre Noisy (Paris) et Calais, Noisy et Le Havre, ainsi que des transports d'automobiles parmi lesquels les 41783 de Achères à Quévy (à destination de Ath) et 41740 de Jeumont à Achères (en provenance de Genk). Moyennant quoi, à quelques rares exceptions près

au premier rang desquels les 242 et 243, les BB-16000 sont mises au ban du service voyageurs international. Qu'à cela ne tienne : la caténaire est alors opportunément mise sous tension sur Paris – Caen – Cherbourg, l'autre radiale normande, ce qui va créer un vigoureux appel d'air auquel les BB-16000 ne vont pas résister, bien au contraire. Si bien qu'à l'aune des années 2000, alors que quinze unités sont devenues des BB-16100, le service des BB-16000 est centré sur la Normandie qui accapare 60 % de leurs services.

Les 635 trains du programme hebdomadaire, portant sur 123000 km, sont alors répartis de la façon suivante (service de mai 2000) :

- 22 % des trains vers la Basse Normandie (Evreux, Serquigny, Trouville, Caen, Cherbourg) ;
- 38 % vers la Haute Normandie (Rouen et Le Havre) ;
- 13 % vers la Picardie (Amiens) ;
- 23 % vers la Picardie et le Hainaut (St.Quentin, Cambrai, Aulnoye, Quévy, Maubeuge) ;
- 5 % sur les relations transversales Lille – Rouen et Lille – Charleville.

Jusqu'au retour de balancier : car après le TGV Nord, c'est le TGV Est qui, par décalage et en libérant une grande partie des BB-15000 à partir de l'été 2007, va de nouveau secouer le cocotier. Si bien qu'à l'été 2008, alors que l'horizon s'obscurcit pour les BB-16000 dont



PHOTO 96-68 Jusqu'au début des années 2000, les 16000 étaient visibles tous les jours à Quévy. Le 11 août 1980, la 16045 vient de se mettre en tête d'un train de vacanciers, tandis que la 6053 assure des transferts de trains de fret entre Quévy et Aulnoye. Mise en service à Strasbourg le 6 juin 1960, la 16045 termina sa carrière à La Chapelle, où elle fut réformée le 2 janvier 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

seules 22 unités sont en roulement (au bénéfice de 496 trains par semaine et au prix de 84200 km), le retournement de situation est manifeste : c'est le secteur Nord qui ramasse la mise et rafle près de deux trains sur trois, l'ensemble se décomposant de la façon suivante :

- 5 % des trains vers la Basse Normandie (Evreux, Serquigny, Trouville, Caen) ;
- 31 % vers la Haute Normandie (Rouen et Le Havre) ;
- 35 % vers la Picardie (Amiens) ;
- 28 % vers la Picardie et le Hainaut (St.Quentin, Cambrai, Aulnoye, Quévy, Maubeuge).

Et le mouvement va s'accélérer sous la pression des BB-15000 qui envahissent progressivement les deux axes normands jusqu'à y devenir souveraines. Résultat : depuis l'été 2009, les BB-16000 sont confinées sur le Nord où elles assurent, depuis le 13 décembre et jusqu'au 3 juillet 2010, un roulement sans ambition de 12 journées sur les seules lignes Paris – Amiens (59 % des trains) et Paris – St.Quentin – Maubeuge avec antenne vers Cambrai (41 %), pour un total de 221 trains et 33500 km par semaine. En 18 mois, la baisse d'activité atteint donc 30 % sur le Nord, 100 % en Normandie, et 55 % globalement. Avec ce paradoxe : depuis 1996, l'ensemble de la série est regroupé à Achères, le dépôt attitré des lignes normandes...

Leur longue carrière n'aura pas laissé les BB-16000 intactes : innovantes en leur temps jusque dans leur apparence extérieure (2), elles furent néanmoins rattrapées par les avancées techniques et mises quelque peu au goût du jour, que ce soit afin d'en rationaliser l'entretien, pour en améliorer l'ergonomie de conduite ou pour tenir compte des nécessités de l'exploitation. C'est ainsi que les redresseurs ignitrons d'origine seront remplacés par des diodes au silicium, qu'elles bénéficieront du frein électropneumatique avec commande par bouton-poussoir, de la veille automatique (VACMA), de boîtes à rouleaux... Plus marquant encore, l'adaptation d'un noyau de 12 unités à la réversibilité dans sa première mouture (ligne pilote à 4 câblots de 19 conduc-

(2) Elles firent partie (avec les BB-9400 et BB-16500) de la première vague de locomotives équipées d'un pantographe non polygonal à bras articulé simple (dit unijambiste et référencé AM11).

PHOTO 96-70 La 16053 péliculée "en voyage" en tête du train 3345 Paris St. Lazare - Caen, à Lisieux le 20 avril 2006. Christian VANHECK.



PHOTO 96-69 Le 12 juillet 2008, passage à Heudebouville d'un Corail remorqué par la 16058 arborant la livrée « multiservices ». Philippe DE GIETER.

teurs) pour usage sur la ligne du Havre, pratique qui sera par la suite étendue à celle d'Amiens. Une démarche jugée tellement profitable qu'elle sera réitérée au début des années 90 lorsqu'il s'agira de pousser les toutes fraîches émoules VB2N sur Paris – Rouen et Paris – Tergnier, la réversibilité étant cette fois associée au multiplexage généralisé utilisant la ligne de train UIC. Quinze unités sauteront le pas en 1992/93, modifications multiples à la clé, ce qui donnera naissance aux BB-16100, le parc des BB-16000 s'en trouvant de facto réduit à 43 unités.

Cette cascade d'interventions n'aura pas épargné leur apparence extérieure : la livrée verte avec enjoliveurs alu d'origine laissera progressivement place aux li-

vrées dites Corail (engins réversibles), puis Béton, et enfin Multiservices et En Voyage (pour respectivement 20 et 9 unités). De leur côté, les BB-16100 recevront une livrée spécifique qu'elles partagent avec leurs homologues à courant continu (BB-9700 ex-9200, aujourd'hui radiées).

Il va sans dire que, même si leur taux d'incidents a aujourd'hui atteint le seuil de dix pour un million de km parcourus, les états de services de ces locomotives de vitesse dans l'âme ne méritent que des louanges : ce sont elles qui auront permis de relier Paris aux grandes métropoles du nord et de l'est à des moyennes de l'ordre de 130 km/h, y compris en tête de TEE tels les Stanislas, Kleber, et autre Goëthe sur l'Est.



Mais quand on atteint le demi-siècle d'âge, on a mangé son pain blanc : dans une atmosphère de fuite panique (les 14 BB-16100 ont été soit radiées, soit privées de tout service régulier en décembre 2009), et à l'instar de leurs cousines à courant continu (BB-9200), les BB-16000 ne devraient pas faire de vieux os. D'autant que, péril supplémentaire, pèse la menace de leur remplacement par des BB-22200 de l'activité fret désormais surabondantes. Ainsi vont se retirer en toute humilité des représentantes émérites de cette lignée d'engins dont la genèse marquait la fin de l'âge d'or de l'électromécanique.

Gilbert LAURENT.

Jusqu'au mois de juillet, les 16000 assurent encore plusieurs trains jusqu'à Maubeuge, non loin de chez nous. Voici la liste des trains. Avis aux amateurs... Attention au jour de circulation de chaque train !

Arrivée à Maubeuge en provenance de Paris :

- 712305 ① : 09.34 (rame vide)
- 12313 ②⑤ : 12.38
- 12313 ⑥ : 12.42
- 12321 ③⑥ : 14.37
- 12339 ②⑤ : 20.45
- 12105 ⑤ : 20.54
- 12343 ③⑥⑦ : 21.37

Départ de Maubeuge vers Paris :

- 12304 ③ : 05.47
- 12308 ①④ : 06.47
- 12318 ⑦ : 10.48
- 12320 ① : 11.34
- 12326 ②⑤⑥ : 14.49
- 12330 ③ : 15.49
- 12334 ⑦ : 16.28
- 12338 ⑦ : 18.47
- 12342 ⑦ : 19.45

Parc BB-16000 au 21 janvier 2010 (20 unités) :

- livrée *Multiservices* (11 unités) : 16005, 19, 20, 21, 41, 43, 54, 56, 58, 59, 61.
- livrée *En Voyage* (9 unités) : 16003, 06, 07, 08, 12, 29, 32, 39, 53,

Parc BB-16100 au 21 janvier 2010 (2 unités) :

- 16107, 14.



Profil sur la BB-16057 en charge du 292 Basel – Calais-Maritime, alors qu'il traverse le massif ardennais à l'approche d'Hirson le 10 avril 1990. Gilbert LAURENT.



PHOTO 96-71 ↑ La 16024 dans la décoration "gris béton" en tête de l'international 242 Berlin - Paris, s'apprête à quitter Quévy. Cette machine débuta sa vie au dépôt de La Chapelle le 18 mars 1959 et fut radiée à Achères le 19 décembre 2006.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 mars 2001.

PHOTO 96-72 ↓ Quinze 16000 ont été modifiées pour la marche en réversibilité. A cette occasion, elles ont été renumérotées dans la sous série 16101 à 16115 et habillées d'une nouvelle robe. Le 14 avril 1994, la 16106 (ex. 16009) quitte la gare de Paris-Nord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Suisse

Stadler a le vent en poupe

Le succès des games *Flirt* et *GTW* de *Stadler* ne cesse de se confirmer. Il ne se passe pas un mois sans que de nouvelles commandes soient signées :

Autriche

Le *Westbahn Management GmbH* a commandé le 10 juillet 2009 une série de 7 automotrices à 6 caisses et double étage, d'une valeur de 110 millions d'euros. Dès 2011, ce matériel sera utilisé pour assurer de nouveaux IC entre Wien West et Salzburg, cadencés à l'heure. Chaque rame pourra transporter 560 voyageurs assis à 200 km/h.



Une vue d'artiste des futures trains du *Westbahn*. *STADLER*.

Allemagne

Fin décembre 2009, le *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* (ODEG) a commandé une série de 16 automotrices quadruples à deux niveaux du type *Dosto*, ainsi qu'un autorail *GTW 2/6*. Les *Dosto* seront engagées à partir de 2012 sur les relations RE2, RE4, RB33, RB35 et RB51 desservant Berlin / Brandenburg. Elles pourront transporter 420 voyageurs assis.



Les futures *Dosto* de l'ODEG. *STADLER*.

TELEX....

FRANCE - ALLEMAGNE

● Dès 2011, la SNCF, sous le couvert de sa filiale *Keolis*, assurera de nouvelles relations régionales entre Strasbourg - Frankfurt - Köln - Hamburg, et Frankfurt - Erfurt - Halle - Berlin - Hamburg. Ces trains seront assurés par des rames tractées. Une vingtaine de rames seront nécessaires.

ALLEMAGNE

● De 2009 à 2010, les 25 *Taurus* de la série 182 passeront progressivement du parc de *DB Schenker* vers celui de *DB Regio*. Elles seront utilisées à la remorque de trains de voyageurs. Depuis le 13 décembre 2009, elles assurent

Italie

Stadler en association avec *Ansaldo-Breda* fournira un total de 32 automotrices électriques (+ 20 en option) du type *Flirt* et 2 autorails (+ 2 en option) du type *GTW* à deux réseaux italiens : le *Sistemi Territoriale* (ST) et le *Ferrovie Emilia Romagna* (FER).

Le ST recevra 4 automotrices à 6 éléments (ETR 360) d'une capacité totale de 750 places, 16 automotrices quadruples (ETR 340) de 450 places et deux autorails quadruples (ATR 120) de 450 places.



Une vue d'artiste des futures rames ETR 360 pour le FER. *STADLER*.

De son côté, le ST recevra 12 automotrices à 5 éléments (ETR 350) de 550 places. Ce matériel disposera d'un plancher surbaissé à 570/600 mm et pourra circuler à 160 km/h (140 km/h pour les autorails). *Stadler* construira les éléments moteurs, tandis qu'*AnsaldoBreda* sera chargé de l'assemblage des éléments intermédiaires.



Une vue d'artiste des futures rames ETR 350 pour le ST. *STADLER*.

déjà des trains de nuit, comme par exemple entre Berlin et Basel.

SUISSE

● *CFF Cargo* a obtenu sa licence pour la circulation sur le réseau néerlandais. Le premier train a circulé, tracté par une 186 de Railpool jusqu'à Amsterdam Westhaven le 8 janvier 2010.

ALLEMAGNE - ITALIE

● Depuis janvier 2010, *DB Schenker* possède 60% du capital de la société italienne *NordCargo* (qui est née de la scission du *Ferrovie Nord Milano* (FNM) en deux sociétés distinctes).

RUSSIE

● Les Chemins de fer russes (RZD) ont commandé chez *Siemens* une série de

France

C'est *Stadler* qui a emporté le marché pour la fourniture de quatre rames destinées à l'exploitation de la ligne du Puy-de-Dôme. Ces automotrices articulées seront basées sur les rames en service sur le Montserrat en Espagne (voir *EL 90* page 44). Rappelons que cette nouvelle ligne de 4 km permettra d'atteindre le sommet du Puy-du-Dôme, 600 m plus haut.



Une vue d'artiste des rames pour le Puy-du-Dôme. *STADLER*.

Finlande

La société *Junakalusto Oy* exploitant le réseau suburbain d'Helsinki avait commandé en août 2006 chez *Stadler* une série de 32 automotrices *Flirt* quadruples à voie large de 1,524 m. Livrées fin 2009, les premières rames ont été mises en service commercial le 18 novembre 2009. Elles sont spécialement adaptées pour fonctionner dans des conditions climatiques très rudes, jusqu'à -40°C. Elles sont classées dans la série Sm5.



Une *Flirt* de la série Sm5 de *Junakalusto Oy* en Finlande. *STADLER*.



54 automotrices *Desiro ML* (semblables aux rames RER commandées par la SNCB), destinées à desservir la ville de Sotschi (mer Noire), où se tiendront les Jeux olympiques d'hiver en 2014. Les 38 premières rames seront construites dans l'usine *Siemens* de Krefeld, les suivantes seront assemblées en Russie. Les premiers éléments seront mis en service en automne 2013.

Le rail en Ouzbékistan



PHOTO 96-73 L'Ouzbékistan a été intégré à l'Empire russe au 19^e siècle. En 1924, cet état est devenu une république constitutive de l'Union soviétique, connue comme la République socialiste soviétique d'Ouzbékistan (ouzbek SSR). L'Ouzbékistan a retrouvé son indépendance le 31 août 1991. Le réseau totalise 3986 km, dont 600 sont électrifiés en 25 kV 50 Hz. Le parc de traction comporte approximativement 600 locomotives de ligne, pratiquement toutes héritées de l'époque soviétique. Le 6 octobre 2009, un train de voyageurs remorqué par la VL60K-213 approche de la tranchée de Baxmalsoy . Thierry NICOLAS.

PHOTO 96-74 L'Ouzbékistan est un pays très désertique; seuls 10% de sa superficie sont cultivés. Toujours dans les environs de Baxmalsoy le 6 octobre 2009, un train de marchandises tracté par une locomotive triple VL80S, composée d'une unité double normale et d'un élément provenant d'une autre VL80S. Cette ligne relie Samarkand, la ville aux trésors islamiques, à Tachkent, la capitale. Elle est la seule électrifiée du réseau, en plus de deux courts embranchement vers Chengeldy et vers Bekabab. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 96-75 D'une superficie de 447.000 km², soit approximativement la taille de l'Espagne, partagé entre la plaine désertique, les bassins et les oasis et dominée à l'est par les montagnes, l'Ouzbékistan s'étend sur 1.425 km d'ouest en est et 930 km du nord au sud. De 2005 à 2008, les Chemins de fer ouzbèques ont mis en service une nouvelle série de locomotives électriques à 6 essieux et trois bogies (Bo'Bo'Bo), construites par la Zhuzhou Electric Locomotive Co (ZELC) en Chine. Ces machines mixtes voyageurs-marchandises développent 6000 kW, pour une masse totale de 138 t, et une vitesse de 120 km/h. Le 6 octobre, passage à Baxmatsoy d'un express de luxe "Sharq" reliant les villes touristiques de Buchara et de Samarkand à Tachkent, remorqué par la "O'ZBEKISTON 0011". Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 96-76 Le jour précédent, la même locomotive remorquait un autre express, ici photographié à la sortie de la gare de Yangiyer.

Thierry NICOLAS.

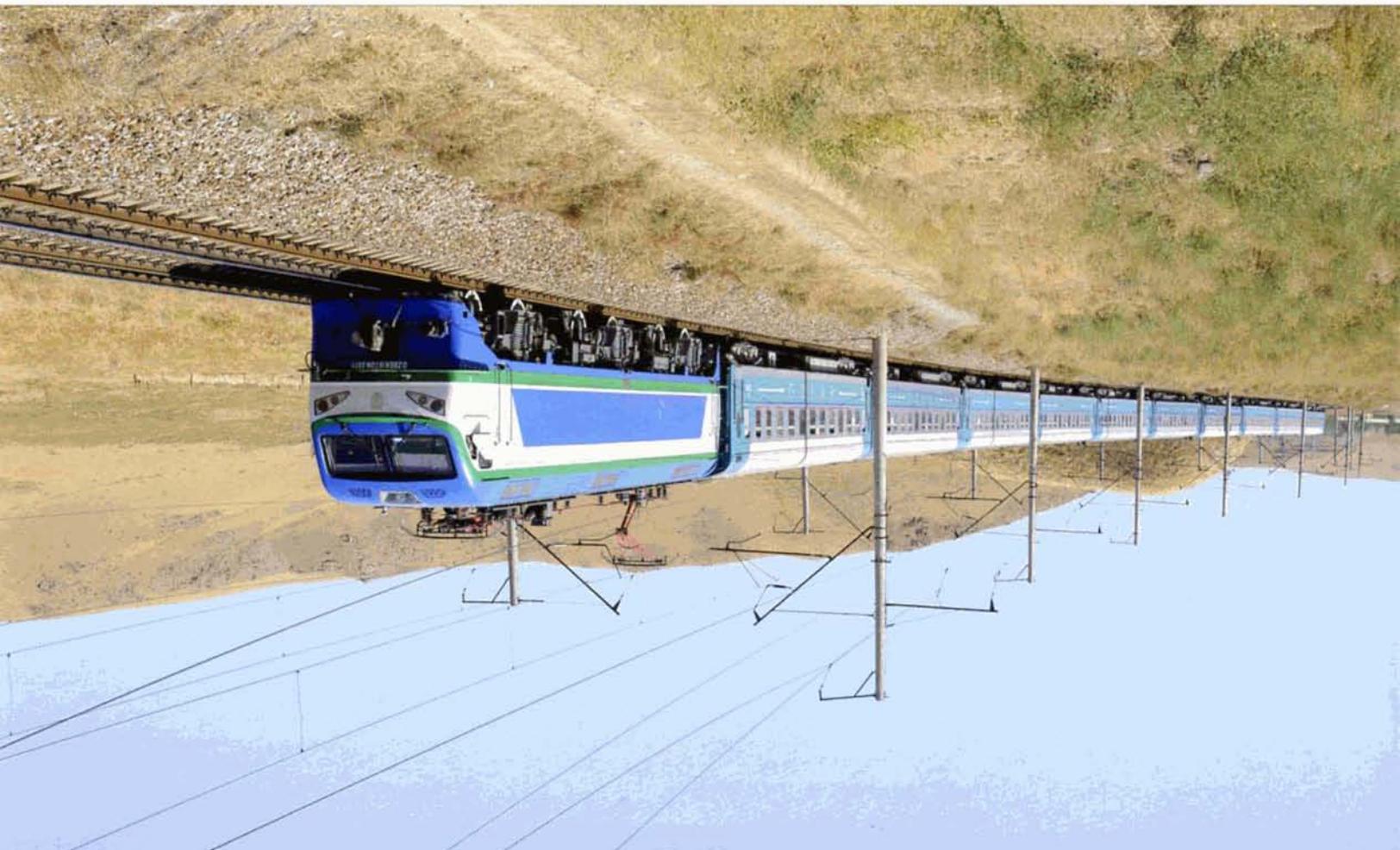




PHOTO 96-77 Frontalier au sud-ouest du Turkménistan, du Kazakhstan et la mer d'Aral au nord, du Tadjikistan et du Kirghizistan à l'est, et de l'Afghanistan au sud, l'Ouzbékistan est un des plus grands états d'Asie centrale. Le pays compte 28 millions d'habitants. Sa capitale est Tachkent (2,7 millions d'habitants). Le 7 octobre 2009, passage à Tor Ariq (Samarkand) d'un express tracté par la TEP70BS-046. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 96-78 Le même jour, passage à Tor Ariq de la TEP70BS-103. Construites vers 2006 par Kolomna en Russie, ces Co'Co' pour trains express sont équipées d'un moteur Diesel Kolomna de 2942 kW et d'une transmission électrique. D'une masse totale de 135 t, elles peuvent atteindre 160 km/h. Thierry NICOLAS.





PHOTO 96-79 Le 7 octobre, la 2TE10M-2716 assure un train local dans les environs de Tor Ariq (Samarkand). Thierry NICOLAS.

PHOTO 96-80 Le 8 octobre 2009, une lourde rame de pétrole nécessite cinq éléments moteurs pour sa traction : en tête, la locomotive triple 3TE10M-1144 en pleine accélération, secondée par la machine double 2TE10M-1138, soit au total 11.040 kW (15.000 CV). Les 2TEM10 et 3TEM10 ont été produites par Lugansk de 1979 à 1990, à près de 3000 exemplaires. Chaque élément est équipé d'un moteur Diesel Khar'kov de 2208 kW. Masse totale par élément : 138 t; vitesse maximale : 100 km/h. Yves STEENEBRUGGEN.



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

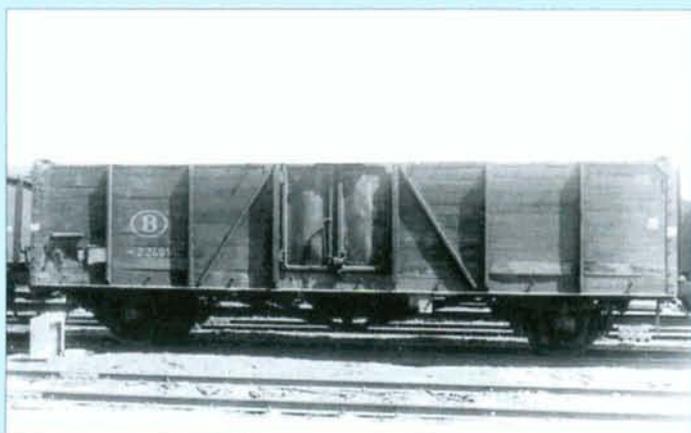
Suite à la mise en commerce d'un modèle réduit de wagon fermé SNCB en provenance de la DR par un producteur allemand, le comité de rédaction de *EN LIGNES* a pris la décision de mettre au clair une fois pour toutes l'utilisation de ces wagons, leurs couleurs et leurs numérotations successives. Car, une fois de plus, le modèle n'est pas correct au point de vue teinte et numérotation (d'ailleurs fictive dans une série de numéros attribué à un autre type de wagons SNCB et de plus, fausse).

1. Les achats de 1945 à 1951

Tout comme après la Première Guerre mondiale, les chemins de fer belges étaient très éprouvés après le second conflit. Beaucoup de matériel roulant était détruit ou avait disparu, emmené par l'occupant et dispersé aux quatre coins de l'Europe, ce qui était d'ailleurs le cas pour tous les autres réseaux européens. Beaucoup de matériel étranger se trouvait en Belgique à la fin des hostilités en 1945. Au début, les wagons DR furent utilisés tels quels et marqués d'un logo B, mais toujours avec leur numéro DR éventuellement modifiés).



Wagon plat du type 3022A n°362.873 de la SNCB utilisé par la Wehrmacht en Russie durant la Seconde Guerre mondiale. L'histoire ne dit pas ce qu'est devenu ce véhicule. Collection Charles OCSINBERG.

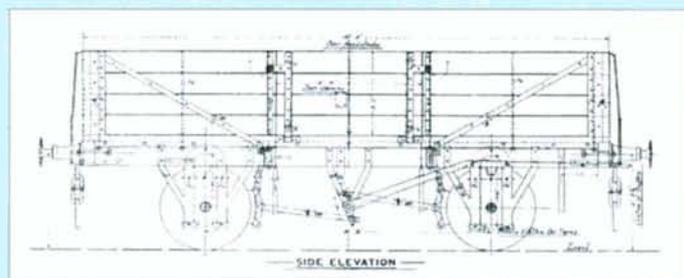


Wagon DR type "Villach" utilisé tel quel par la SNCB après la Seconde Guerre. Le numéro DR a été partiellement effacé. A côté de 2249, on a rajouté VL (VL = Villach) et le logo de la SNCB. Georges DESBARAX.

Pour remédier au manque de wagons tombereaux, l'Etat britannique vint en aide à la SNCB et lui vendit 2000 wagons isolés de 10 tonnes. Il avait d'abord été question d'en acheter entre 2000 et 3000, avec caisse en bois et châssis métallique, mais finalement il n'en fut repris que 2000, tous avec caisse et châssis en bois. Ils provenaient du LMS (London Midlands Scottish) et étaient d'un modèle dont le LNWR (London North & Western Railway) avait fait construire 200.000 exemplaires dans l'atelier des wagons de Earlestown. Seuls 1000 de ces wagons furent construits par des firmes privées à raison de 5 tranches de 200 unités. Ils étaient du modèle "Diagramme 9" qui évolua lentement vers le modèle "Diagramme 84" auquel appartient le wagon SNCB n° 136.486 dont le schéma et une photo sont reproduits ci-dessous.

Les wagons sont équipés soit d'un frein à main, soit de deux freins à main, les blocs de frein n'agissant que sur la roue situé côté du volant d'actionnement du frein. En Angleterre, le chef de train devait descendre du convoi en marche, et aller serrer le freins de plusieurs wagons avant que le train n'aborde une pente ! La SNCB équipa environ 10% de ces véhicules du frein à air.

Les wagons furent amenés à Tilbury et Dover, où une délégation belge les contrôla et les paya. Ils furent transportés jusqu'à Oostende à partir de juin 1945, chargés de 20.000 tonnes de charbon. Ils furent classés dans le type 1000, et numérotés 136.001 à 138.000, et étaient utilisés exclusivement pour le transport de charbon vers les centrales électriques, au départ des ports de Zeebrugge et d'Antwerpen, et des mines du Borinage et du Centre.



Dessin du tombereau type "Diagramme 84" du LNWR, dont la société fit construire 200.000 unités !



Le wagon 136.486 de la SNCB. Remarquez le marquage blanc sur le coin du second wagon, indiquant qu'il est pourvu d'une conduite blanche placée par la SNCB. A l'origine, aucun de ces wagons ne possédait un équipement de freinage pneumatique. Le wagon a été construit entre 1918 et 1923. Georges DESBARAX.

Comme les wagons n'étaient pas freinés, le fourgon était placé directement derrière la locomotive afin d'augmenter la capacité de freinage. Il semble qu'en 1947, 10 wagons anglais au maximum étaient groupés en queue de train, derrière des wagons freinés. Un fourgon équipé spécialement devait freiner la partie non freinée du train au moyen des freins à vis. Ces trains ne pouvaient rouler à plus de 50 km/h ni circuler sur les lignes industrielles et les raccordements dont la déclivité dépassait 18‰. Beaucoup de lignes étaient interdites à ces véhicules, notamment dans la région de Liège et dans les Ardennes.

La mise hors service de ces wagons débuta déjà au début des années '50.

En septembre 1945, les rapports annuels et statistiques de la SNCB ne mentionnaient que l'utilisation d'un mélange de 1000 wagons du Type 1000 (wagons repris antérieurement aux sociétés privées + wagons anglais). Ce nombre ira sans doute en croissant, car on est encore en pleine période de livraison des wagons anglais.

En 1951, il y avait 607 wagons à l'effectif (toujours un mélange de Type 1000).

Au 31 décembre 1955, il n'y avait plus que 59 exemplaires en service (probablement).

Au 31 décembre 1960, l'effectif était réduit à deux unités.

Les types 1000 n° 136.001 à 138.000 ne furent jamais repeints en rouge-brun, ni renumérotés en 1956.



PHOTO BD-9602 L'Etat Belge et les sociétés privées possédaient bien avant la Seconde Guerre des wagons semblables aux tombereaux anglais, dont voici un des représentants utilisé comme véhicule de service 88.701, photographié à Namur, le 21 février 1959. Il s'agit d'un ancien wagon du type 1000 repris par la SNCB probablement au SG (Société Générale). Ce véhicule était également pourvu d'une conduite blanche.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

En 1950, les rapports annuels font mention de l'achat par la SNCB de 270 tombereaux marqués DR à l'administration des Domaines. Leur nombre fut porté plus tard à 416. Il pourrait s'agir des wagons DR type "Villach", de 25 tonnes, construits en 1941-1943.

Encore en 1950, la SNCB rachète à Mr. Lefèbre, de Ransart, 200 wagons tombereaux à caisse en bois, de 25 tonnes. Peut-être s'agit-il encore de wagons "Villach" ou "Klagenfurt". Les "Villach" furent construits pour la DR de 1941 à 1943 à raison de 49.115 exemplaires, et les "Klagenfurt" de 1942 à 1945 à raison de 22.800 unités. Les "Villach" formèrent à la SNCB le type 1221B, avec les numéros 408.001 à 409.999; et les "Klagenfurt" le type 1221B (1) avec les numéros 400.001 à 404.999.

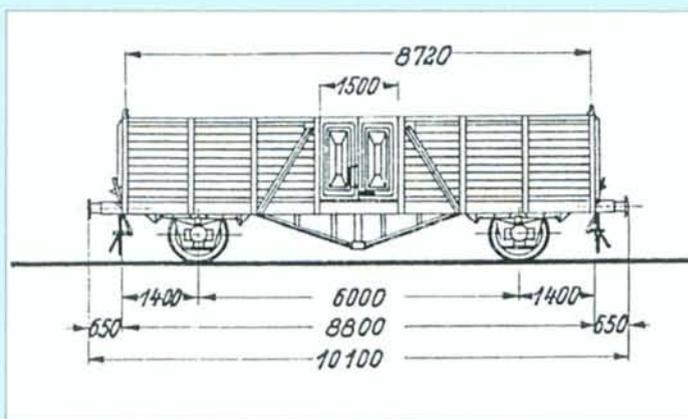


Schéma du wagon type "Villach", dont 49.115 furent construits de 1914 à 1943 pour la DR.



Il y avait plusieurs types de tombereaux de 25 tonnes à la DR. Voici la photo du wagon type "Villach" SNCB n° 408.330.
Photo SNCB.

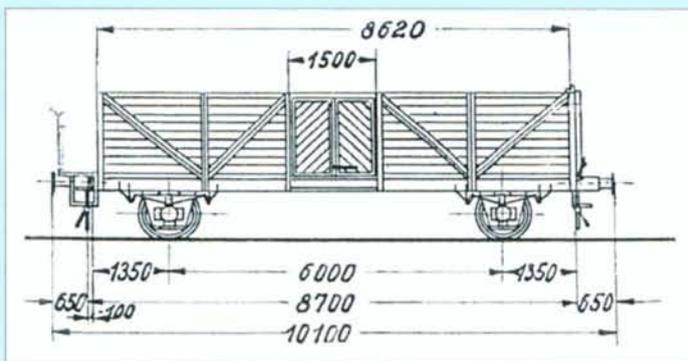


Schéma du wagon type "Klagenfurt" avec passerelle serre-frein. Les "Klagenfurt" furent produits à 22.800 exemplaires pour la DR de 1942 à 1945.



Un wagon type "Klagenfurt" sans frein à main, numéroté 408.120, type 1221B. Nous ne savons pas si ce wagon a été récupéré sur le réseau après la guerre ou racheté chez Mr. Lefèbre. Collection Charles OCSINBERG.

PORTRAIT

En 1951, la SNCB reprit à "L'Office de récupération Economique" un premier lot de 200 wagons tombereaux de 20 tonnes de la SNCF, construits en 1940. D'autres lots suivirent plus tard. Ils furent incorporés sous le type 1212H et numérotés dans la série 100.000 à 100.999.

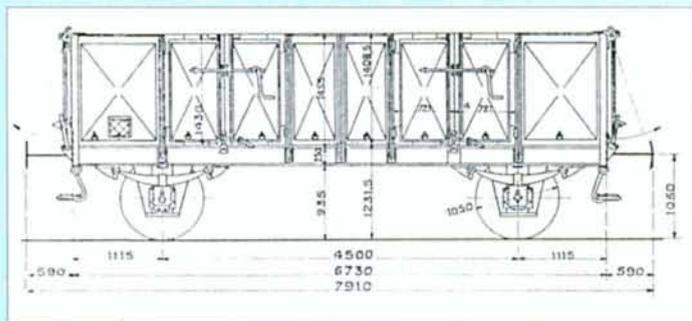


Schéma du wagon tombereau SNCF repris par la SNCB.

En 1956, ils furent renumérotés entre 1.160.000 à 1.162.999, toujours dans le type 1212H. En 1961, ils reçurent les numéros UIC 20 88 520 7 000 à 7999 et furent classés dans le type 1212H2. Il y en avait encore 358 en date du 1er janvier 1960. La série disparaît en 1977.

En 1951 également, encore 127 wagons furent repris. Mais, comme les annuaires statistiques ne mentionnent aucun délai, il est impossible de dire de quels wagons il s'agit. Parmi ceux-ci, il y avait peut-être trois wagons tombereaux ex. DR "Breslau" que la SNCB loua à l'usine "Tubes de Nimy".

La SNCB acquit également 700 à 800 wagons tombereaux construits par l'industrie belge durant la guerre pour le compte la DR. Ces véhicules furent échangés contre un nombre équivalent de wagons divers. Il s'agit certainement des "Klagenfurt" qui formèrent la série 400.001 à 404.999 type 1221B déjà cités plus haut, puis les numéros 11 70 000 à 11 71 999 ou 22 70 000 à 11 71 999. Plus tard, ces wagons furent reconstruits avec une caisse métallique et formèrent le type 1222B avec les mêmes numéros. En 1964, ils reçurent les numéros UIC 21 88 500 5 000 à 6 999. Ils seront encore sujet à diverses transformations avant de disparaître dans les années '70. Quelques-uns étaient encore utilisés comme véhicules de service en 1975.

Tous ces wagons achetés cités dans cette première partie de l'article ont été repeints en vert avec marquage en jaune/chamois et numéros à 6 chiffres.

Les wagons récupérés sur le réseau après la guerre ont été directement mis en service sans avoir été repeints avec leurs nu-



Wagon tombereau type "Klagenfurt" Ommu n° 24137. Le district d'utilisation "Duisburg" devint plus tard "Klagenfurt". Sur ordre de l'occupant, un grand nombre de ces wagons fut construit durant la Seconde Guerre par l'industrie belge, pour la DR. Ces véhicules furent récupérés en les échangeant contre un nombre équivalent de wagons DR divers. Photo Familleureux.

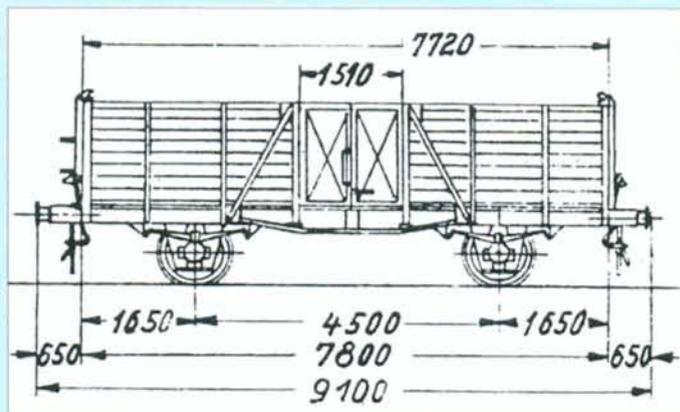


Schéma du wagon type "Breslau", dont trois furent loués à "Tubes de Nimy".



Cette photo prise à Nimy pour la locomotive (type 58), a été agrandie pour le wagon type "Breslau". Il s'agit d'un des trois wagons loués à "Tubes de Nimy" dont on ne peut lire le numéro. Photo Roger CRİKELAIRE.

méros DR, parfois modifiés, et ajout du logo SNCB. En principe, tous ces wagons furent également repeints en vert avec marquage jaune/chamois, et furent renumérotés avec des numéros à 6 chiffres dans des séries déjà existantes, après avoir été d'abord renumérotés très temporairement dans la série 810.000 spécialement créée pour les wagons ex. DR.

Fin 1955, on commença à les repeindre en rouge-brun et les renuméroter à 7 chiffres avec marquage blanc.

à suivre...

Charles OCSINBERG.



Un des wagons SNCF repris par la SNCB. Celui-ci, inventorié dans le type 1212H, porte le n° 1.060.106. Ce véhicule a servi comme wagon d'essai pour le déchargement à l'aide de clapets, visibles au-dessus de chaque roue. Photo SNCB.

Nées en Belgique

CHINE : voitures pour le Pékin - Hankow

La Belgique et la France ont financé la construction du chemin de fer de *Jing Han* reliant Péking à Hankow (aujourd'hui Wuhan). Cette ligne de 1634 km fut mise en service sur sa totalité en 1906. Les deux pays ont fourni plusieurs dizaines de locomotives, ainsi que des voitures, comme celle visible sur ce document. Il s'agit d'une très belle voiture-lits métallique construite par les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* (AMN).

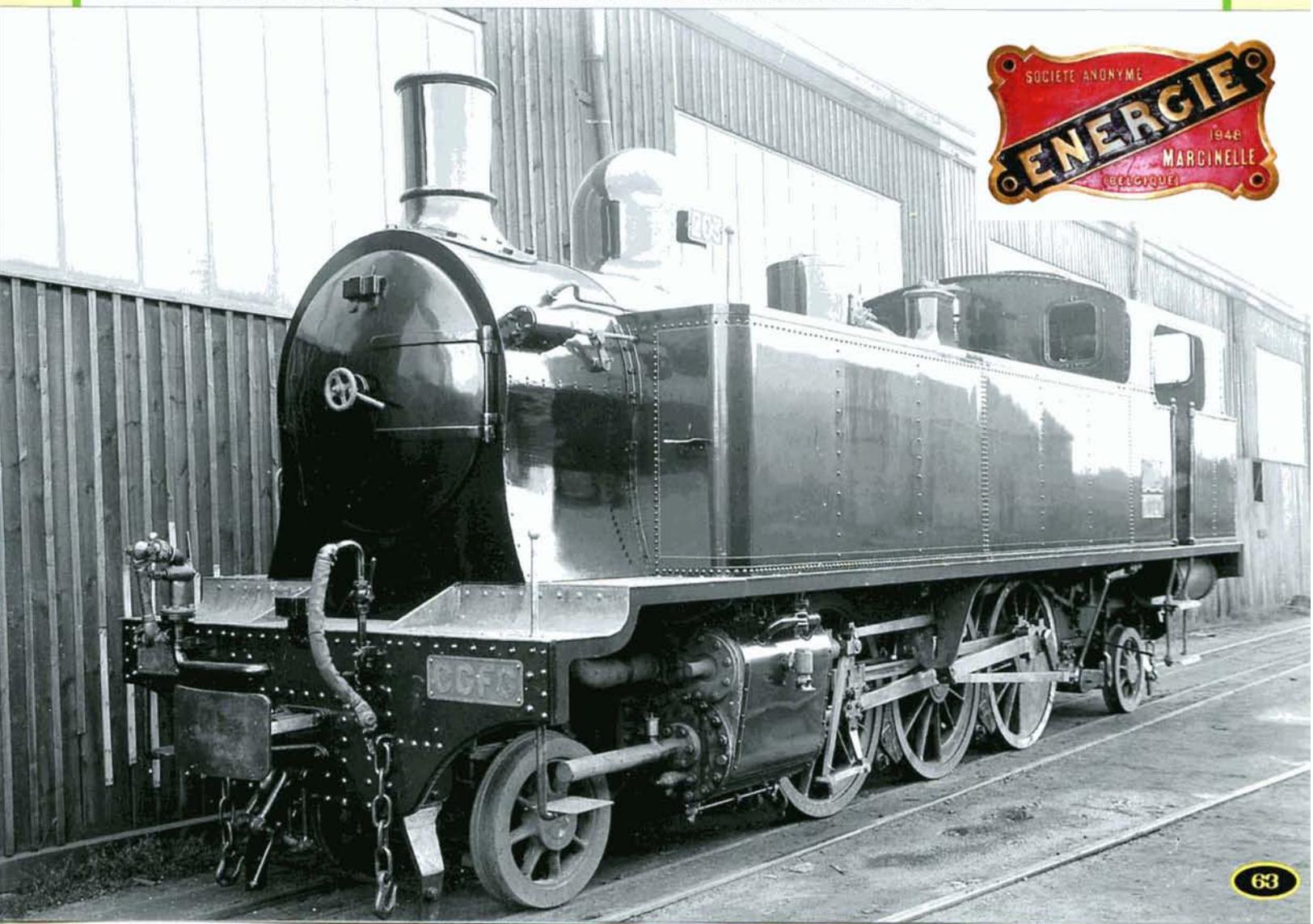
Photo AMN, collection PFT ©.

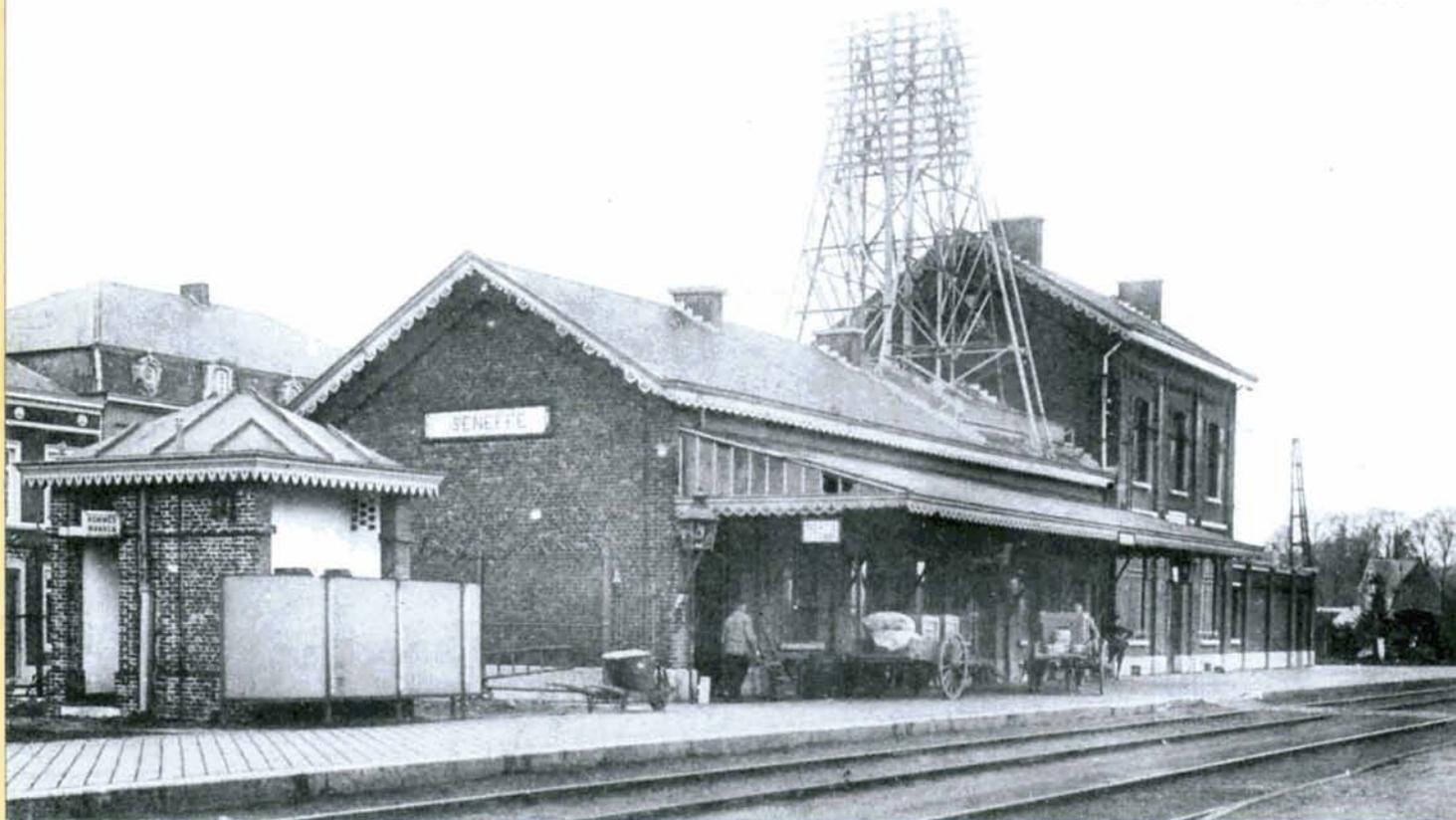


ESPAGNE : Ferrocarriles Catalanes 131 T n° 201 à 205

En 1922, le CGFC (*Compañia General de Ferrocarriles Catalanes*) a commandé chez *Energie* à Marcinelle une série de 4 superbes locomotives-tenders 1-3-1 T à voie métrique. Elles furent livrées en 1923 et numérotées 201 à 204 (n° de construction *Energie* : 338 à 341). En 1926, *Energie* fournit une cinquième machine qui reçut le numéro 205 (*Energie* 348). Quatre autres locomotives complétèrent la série : les 206 à 209, livrées en 1948 (206 à 208) et en 1949 (209), avec les numéros de construction 398 à 401. Le *Ferrocarriles Catalanes* exploitait un réseau à voie métrique totalisant 121 kilomètres, comprenant une ligne de Barcelona à Guardolia, avec une antenne vers Igualada. Ces lignes furent construites entre 1883 et 1926. En 1977, ce réseau passa sous le contrôle des FEVE (Ferrocarriles de Via Estrecha) et, en 1979, du FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya).

PHOTO BD-9603 La 2023 photographiée à la sortie de l'usine *Energie* à Marcinelle. En médaillon, la plaque de construction de la 206, 207 ou 208, faisant partie de la collection du PFT. Photo *ENERGIE*, collection PFT ©.



Hier...

La ligne 141 Manage - Wavre fut ouverte en trois étapes par la société des Chemins de fer belges de la jonction de l'Est : Manage - Nivelles-Nord le 7 août 1854; Nivelles-Nord - Genappe le : 6 décembre 1854 et Genappe - Court-Saint-Etienne le 19 mai 1855. La ligne fut intégrée dans le Grand Central Belge en 1864 et reprise par l'Etat Belge en 1897. Elle fut mise à double voie dès 1902. Le service voyageurs fut supprimé le 22 novembre 1959. A partir de ce moment, la ligne fut progressivement mise à simple voie et à exploitation simplifiée. Au fil du temps, la ligne sera mise hors service, section par section. Aujourd'hui, seul un court tronçon non exploité existe encore au départ de Manage. Seneffe était la première gare rencontrée au départ de Manage, située à +/- 4 km. Aujourd'hui, il est bien difficile de trouver l'emplacement où se trouvait la gare, tellement le site a été remanié ces dernières années. Cet emplacement est aujourd'hui baptisé "Place Penne d'Agenais", du nom d'un village français de 2400 habitants situé dans la vallée du Lot. Le seul point de comparaison entre ces deux documents est la toiture de l'immeuble visible à gauche. La photo du bas a été prise le 28 août 2009. A l'extrême droite se trouve le bâtiment moderne du "Centre Citoyen". Collection PFT.

Aujourd'hui



Les plus beaux sites de Belgique

JAMIOULX

La ligne 132 Charleroi - Couvin est la dernière grande ligne non électrifiée de Wallonie. Elle recèle de magnifiques sites, comme celui présentée dans ce numéro, situé à la sortie de la gare de Jamioulx en direction de Couvin.

PHOTO 96-81 ↑ Le 14 novembre 2007, le 4118 assurant l'IRr 4813 Charleroi-Sud - Couvin se reflète dans l'Eau d'Heure.

PHOTO 96-82 ↓ (4119) et **PHOTO 96-83** ↓ (6289) Le lendemain, passage du même train, cette fois assuré par le 4119. Autrefois, le chandelier d'entrée de la gare occupait ce site; sa base est d'ailleurs toujours visible aujourd'hui. Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...



PHOTO BD-9604 Il y a 50 ans à Bruxelles, le 29 février 1960, la motrice S 10.097 de la SNCV assure un tram sur la ligne H (Bruxelles place Rouppe - Leerbeek) vers Halle, tandis que la motrice "Standard" 3496 de la STIB stationne perpendiculairement au terminus de Veeweyde de la ligne 46 (Place E. Bockstaël - Anderlecht Veeweyde). On remarquera la très faible densité du trafic routier à l'époque ! La photo est prise au carrefour de la Chaussée de Mons avec la rue de Veeweyde. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO BD-9605 Pour le trafic sur les lignes secondaires, la SNCB mit en service à partir de 1960 une série de 46 voitures légères (36 B n° 42.801 à 42.836, et 10 ABD n° 40.001 à 40.010) de grande capacité du type M3. Construites par l'Atelier Central de Mechelen, elles étaient dérivées des voitures prototypes du type M2 desquelles elles avaient conservé l'allure générale. Les dernières M3 furent retirées du service en juin 1994. La plupart des M3 ont été vendues en 1995 au réseau italien Ferrovie Nord Milano. La M3 n° 42.804, photographiée peu de temps après sa livraison, à Schaerbeek le 29 mai 1960. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

il y a 50 ans ...



il y a 25 ans...



PHOTO 96-84 A la mise en application du plan IC-IR en juin 1984, trois 43 de Bertrix (4301, 4304 et 4310) furent maintenus en service à Montzen pour assurer le trafic local entre Verviers et Aachen Hbf, ainsi que les trains pour le personnel entre Montzen et Welkenraedt. A Bertrix, les 4315, 4324 et 4336 assuraient le service voyageurs Arlon - Athus, secondés par les 45. Le 4310 fut rapidement avarié, tandis que tous les autres 43 circuleront finalement aussi bien à Bertrix qu'à Montzen. Afin d'assurer leur entretien, des échanges étaient prévus entre Montzen et Bertrix via les lignes 24 - 40 - 42 - 163 et 165 (Montzen - Visé - Angleur - Gouvy - Bastogne - Bertrix), avec relais à Gouvy. Le 21 février 1985, passage à Poulseur de la 6050 transférant les autorails 4321 (réformé) + 4330 (réformé) + 4324 (pour entretien) de la remise de Montzen vers Bertrix. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 96-85 Le 28 avril 1984, un train de charbon à destination du bassin sidérurgique de Charleroi est remorqué en double traction par la 2011 et la 5172. La 20 a été placée en tête de la rame à Vilvoorde et allègera le train jusqu'à Luttre. Passage entre Holleken et Sint Genesius Rode. La 5172 est aujourd'hui utilisée par la cimenterie Holcim d'Obourg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans...



