

JOURNAL du Chemin de Fer

208

29^{ème} année
décembre-janvier 2015-2016
bimestriel
prix: € 9,85



ACTUALITÉ

- MARCHER SUR LES VOIES: ÇA NE SE FAIT PAS!
- L'ÉNERGIE DU VENT FAIT ROULER LES TRAINS
- RAILS & PHOTOS

REPORTAGE

- LE FESTIVAL FERROVIAIRE DE GÖPPINGEN
- L'OPÉRATEUR RURTALBAHN
- QUO VADIS, SÉRIE 29? (2)

HISTOIRE

- LA SÉRIE 72 (EX-TYPE 272)
- REGARDS EN ARRIÈRE...
- LES CABINES DE SIGNALISATION EN BELGIQUE (24)

P209609



JOURNAL du Chemin de Fer



Le plus
important
magazine
ferroviaire
belge!

Abonnez-vous
et économisez €7

COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: Versez € 52,00 (pour 1 ans = 6 n°) ou € 98,00 (pour 2 ans = 12 n°) sur le compte KBC 733-0558400-01 au nom de Meta Media Groep bvba., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention ABO JCF.

POUR LA FRANCE: Versez € 63,80 (pour 1 ans = 6 n°) ou € 121,00 (pour 2 ans = 12 n°) sur le compte KBC 733-0558400-01 au nom de Meta Media Groep bvba., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention ABO JCF.



est une édition de

**Meta Media Groep bvba**Hekkergerstraat 31 - 9260 Schellebelle
RPM Dendermonde - BTW BE 0461.968.933**ADMINISTRATION ET RÉDACTION**

Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDBEBB

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie

redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

RÉDACTIONRik Vermeulen, Guy Van Meroye,
Michel Hanssens, Bertrand Montjobaques,
John St. Martin, Marc Grieten, Jangheli,
Marc Volders, Hans Joosen, Willy Peyskens,
Cédric Soltys, Willy Pattyn, Wim Naert,
Bart Luyten, Corentin Cauwelier, Dries Huyst,
Lucien Claes, Marcel van Eupen, Wouter Janssens**ADMINISTRATION & ABONNEMENTS**

abo@metamediaagroep.be

LICENCES & COPYRIGHTS

Vivian Tavernier

WEBMASTER

Luc Dooms

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye

info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Brussel

Aldipress bv Utrecht

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur.

Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

EDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media Groep bvba, afin de vous tenir au courant de nos activités. Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.

Membre de la Fédération de la
Presse Périodique belge



Herentals - Mol est électrifié! Mais pourquoi faire?...

Depuis le dimanche 13 décembre 2015, la ligne 15 Lierre - Mol - Hasselt est parcourable en traction électrique de Lierre à Mol, grâce à l'électrification récente du tronçon Herentals - Mol. L'événement est passé relativement inaperçu et pourtant, il est de taille: la dernière électrification d'une ligne ferroviaire en Belgique remonte en effet à des années, si l'on excepte bien entendu celle des nouvelles infrastructures comme la jonction nord-sud anversoise, le 'Diabolo' autour de Bruxelles-National Aéroport ou encore la liaison du Liefkenshoek à Anvers. La ligne 15 est donc électrifiée entre Lierre et Mol: fort bien. Mais pour quoi faire, au fond? En service voyageurs, les trains de la relation IC Anvers-Central - Lierre - Herentals - Mol - Neerpelt - Hamont continueront à être assurés de bout en bout par des autorails de la série 41: il était inimaginable en effet d'imposer aux voyageurs en transit de changer de train en gare de Mol. En trafic marchandises aussi, cette électrification ne servira à rien, puisque la totalité des trains qui empruntent cette ligne ne font qu'y transiter (partiellement ou entièrement), comme les trains de minerai de plomb Anvers - Budel (NL), les trains de cuivre venant de Bulgarie à destination d'Olen, ainsi que les quelques rares trains privés circulant entre l'Allemagne et le port d'Anvers via Hasselt, Mol et Herentals.

Pour éviter sans doute que cette électrification n'apparaisse comme totalement inutile (!), la SNCB a décidé de retirer ses autorails 41 de la relation 'L' Anvers-Central - Mol et de les remplacer par des automotrices 'Desiro'. Mais ce geste cache mal le malaise: la SNCB n'était en rien demanderesse de cette électrification. Ses '41' - qui vont tous bénéficier dans les prochains mois d'une grande révision - pourront encore circuler pendant une dizaine d'années, au moins. Que deviendront donc les nombreux '41' qui assurent actuellement la relation IC Anvers - Hamont, si Infrabel décidait de poursuivre le travail entamé en électrifiant la ligne 19 Mol - Neerpelt - Hamont, comme cela semblerait logique?

A l'époque de la SNCB unitaire, la décision d'électrifier une ligne était prise sur base de critères précis et rigoureux. Les électrifications des lignes les plus importantes du réseau belge au cours des années 1950 furent décidées au vu de l'important trafic marchandises qui y transitait: entre Louvain et Voroux sur la ligne 36, entre Schaerbeek et Merelbeke sur la ligne 50, entre Watermael et Stockem sur les lignes 161/162, etc. Les électrifications réalisées au cours des années 1970/80 le furent plutôt pour éradiquer les derniers bastions de la traction Diesel sur des axes voyageurs importants: cas des lignes 89 Denderleeuw - Courtrai, 94 Hal - Tournai, 108 entre Braine-le-Comte et La Louvière, etc.

De nos jours, Infrabel et la SNCB sont deux entités totalement indépendantes, qui ne manquent d'ailleurs aucune occasion de le rappeler... Les buts et les objectifs poursuivis par Infrabel sont clairement différents de ceux de la SNCB; ils en deviennent même parfois contradictoires.

Au point de réaliser des électrifications qui n'intéressent personne...

LA RÉDACTION

Adresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be

La rédaction de Journal du Chemin de Fer vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année!



Pour remplacer la 2862 devant subir un grand entretien en Allemagne, Railpool lui a désigné comme remplaçante la E186 424 pour une période de six à huit semaines. La voici lors de son acheminement de Roosendaal à Forest; dès le lendemain, cette 'Traxx' allait être mise à contribution pour remorquer des trains 'Benelux' entre Bruxelles et Amsterdam. Morsel, le 30 octobre 2015. Photo: Max Delie.

Prochain numéro

209

date de clôture de rédaction

12/01/2016

date de parution

12/02/2016

Désirez-vous vous abonner à Journal du Chemin de Fer?

Comment procéder? Gestion des abonnements: abo@metamediaagroep.be

Versez € 52,00 (six numéros pour un an) ou € 98,00 (12 numéros) au compte 733-0558400-01, au nom de Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec mention ABO JCF



6

8



MARCHER SUR LES VOIES: ÇA NE SE FAIT PAS!

Respectez cet appel d'Infrabel afin d'éviter de finir comme ce mannequin d'épave!



L'ÉNERGIE DU VENT FAIT ROULER LES TRAINS

Infrabel aussi fait dans l'écologie...



16

IN MEMORIAM

Nous sommes au regret de devoir vous faire part du décès d'Eric Keutgens, le samedi 24 octobre dernier. Nombreux d'entre vous le connaissaient comme fondateur, conservateur et président du VlaTAM, le musée flamand des trams et autobus.

Eric était un amateur de trams acharné. Outre son intérêt pour l'histoire de la SNCV, il éprouvait une grande passion pour les trams anversois, ce qui déboucha sur sa principale publication en 1980: 'De Antwerpse Tram', un ouvrage de référence qui traite de l'histoire des trams à Anvers. Eric réussit aussi à faire transformer l'ancienne remise pour trams de Groenenhoek (Anvers) en un nouveau musée des trams et autobus, en 1997. Eric fut aussi la cheville ouvrière de nombreuses commémorations et activités, comme par exemple les 100 ans du tram à Anvers (1973) et les 100 ans du tramway électrique à Anvers (2002).

Nous lui sommes vraiment reconnaissants, car toutes nos questions en rapport avec les tramways étaient systématiquement résolues. Ses publications resteront par ailleurs un souvenir vivant de son amour pour les tramways.

Il nous manquera, tant comme expert que comme ami.

L'équipe du Journal du Chemin de Fer.

DERNIÈRES NOUVELLES

Le nouveau tunnel Schuman - Josaphat n'a pas été mis en service le dimanche 13 décembre 2015 comme prévu: suite à la menace terroriste qui a plané sur Bruxelles fin novembre, les forces de l'ordre n'étaient pas disponibles pour encadrer l'exercice d'évacuation qui devait se dérouler dans le tunnel. Or, une opération de ce type est - paraît-il - indispensable avant toute mise en service d'un ouvrage souterrain. L'ouverture commerciale de ce nouveau tunnel a été reportée au 9 avril 2016.

LE FESTIVAL FERROVIAIRE DE GÖPPINGEN

Beaucoup de choses à voir lors de ce festival bisannuel, tant pour les modélistes que pour les amateurs de chemins de fer.

EN DÉTAIL

- 6 Marcher sur les voies?...
- 8 L'énergie du vent fait rouler les trains
- 10 Le CLI de Ronet
- 16 Le festival ferroviaire de Göppingen
- 22 L'opérateur Rurtalbahn
- 26 Quo vadis, série 29? (2)
- 36 Les cabines de signalisation en Belgique (24)
- 40 La série 72 (ex-type 272)
- 46 Regards en arrière...
- 48 La chronique des wagons
- 56 Le plan IC-IR de 1998 (1)
- 62 Rails & Photos
- 82 Recensions



MARCHER SUR LES VOIES: ÇA NE SE FAIT PAS!

PAR: CARLO HERTOGS & MAX DELIE

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré belge, avait lancé le 2 juin 2014 une nouvelle campagne de sensibilisation 'Votre vie vaut un détour'. En collaboration avec la SNCB et la police des Chemins de fer, Infrabel avait voulu mettre en lumière le problème causé par les gens qui se 'baladent' le long des voies ferrées: il est illégal en effet de déambuler sur le domaine ferroviaire en Belgique. Cette campagne avait pour but d'attirer l'attention sur les conséquences dramatiques de ce genre d'agissements: 9 personnes avaient perdu la vie en 2013 (soit une augmentation de 200 % en un an) et 4 autres personnes ont été gravement blessées en ne respectant pas ces consignes de sécurité. Toutes ces victimes avaient en effet été renversées par un train.

Infrabel n'a pas lésiné sur les moyens afin de faire connaître ce problème au grand public, via les médias. Des spots très marquants ont été diffusés à la télévision à partir de ce moment, et sur la page Facebook d'Infrabel (www.facebook.com/securiteferroviaire), le problème

a été traité de façon encore plus détaillée. Aux endroits où les pénétrations sur le domaine ferroviaire sont les plus nombreuses, Infrabel a fait placer des clôtures et a fait poser un premier tapis de sol rendant la marche pénible, à proximité d'un passage à niveau à Wavre.

Mais les candidats à la ballade ferroviaire illicite sont têtus, car l'année passée, c'est cette fois 9 personnes qui ont perdu la vie et 7 autres qui ont gravement été blessées lors d'une collision avec un train. Pourtant, Securail a entrepris ces derniers mois des patrouilles régulières à certains endroits 'à risque' et distribué de solides amendes... Malgré toutes ces mesures, les intrusions dans le domaine ferroviaire ne faiblissent pas, bien au contraire.

Au cours du premier semestre 2015, Infrabel a ainsi noté 344 incidents de ce genre. La tendance allait en s'augmentant en juillet de la même année: 45 incidents recensés, ce qui correspond à une augmentation de 15 % par

rapport à juillet 2014. Cela malgré le fait que depuis le 1er juillet, des cartes 'Boomerang' qui renseignent sur les dangers de circuler sur les voies ont été distribuées partout dans des cafés, des musées, des salles de cinéma et des restaurants. Ces cartes sont le résultat d'un concours organisé par Infrabel auprès de jeunes talents, des étudiants de 18 à 26 ans. Plus de la moitié des victimes lors de collisions avec un train font en effet partie de cette tranche d'âge. Infrabel pense toutefois que ces candidats à la ballade ferroviaire illicite ne veulent pas comprendre, ce qui a motivé le gestionnaire de l'infrastructure à lancer une nouvelle campagne, encore plus... corsée.

Le 4 juillet 2015, la ligne 52 a été le théâtre de prises de vues avec des mannequins d'échafaudage, le but étant d'illustrer la crue réalité d'un joggeur sur voies qui se retrouve sous les roues d'un train... Journal du Chemin de Fer a été invité à participer à ces prises de vues et à photographier la scène. Tout en restant

1. Le deuxième mannequin (d'une série de trois) va être heurté: le bassin et les jambes vont disparaître sous la locomotive...

2. Le torse du mannequin est retourné et s'écrase sur la traverse d'attelage, tandis que les jambes disparaissent sous la loco...

3. Le torse disparaît à son tour sous la loco...

4. Seul un bras du mannequin est resté accroché à un boyau de frein; le convoi est en pleine décélération et ne s'arrêtera que 350 m plus loin.

fidèles à notre devise qui veut que nous ne publions pas d'images d'accidents ferroviaires dans notre revue, nous avons cette fois voulu faire une exception et soutenir ainsi clairement Infrabel dans sa nouvelle campagne de sensibilisation.

Pour une fois également, nous mettons notre opinion entre parenthèses et vous présentons cet article, accompagné de ces photos 'choc', dans l'espoir de contribuer à faire diminuer ce phénomène de ballade illicite sur les voies.

Notre but n'est toutefois pas de donner dans le sensationnalisme. Pour bien comprendre ces photos, il est nécessaire de savoir que le train a percuté le premier mannequin à la vitesse de 80 km/h: c'est à ce moment que le conducteur a appliqué un freinage d'urgence. Pendant le laps de temps qui s'en est suivi, un deuxième mannequin a été renversé 100 mètres plus loin, suivi d'un troisième mannequin à nouveau 100 mètres plus loin. Le convoi ne s'est arrêté qu'après 350 mètres de freinage d'urgence. Les photos illustrées dans cet article montrent ce qui est arrivé au deuxième mannequin. Quelques morceaux à peine en ont été retrouvés: nous n'avons pas voulu les illustrer, pour vous en épargner la vue... Mais pour nous, ce fut plus que clair: il ne faut pas se balader sur les voies de chemin de fer... Et espérons que ces photos soient suffisamment explicites à ce sujet!





1. Le train inaugural composé de deux voitures I11 pelliculées signalant que ce train est mû grâce à l'énergie éolienne; il est vu le long de l'autoroute E40, avec les éoliennes visibles à l'arrière-plan. Photo: Bart B., le 24 octobre 2015.

L'ÉNERGIE DU VENT

fait rouler les trains!

PAR: MAX DELIE

Le 24 octobre 2015, un des plus grands parcs d'éoliennes en Belgique a été activé à Gingelom (près de Saint-Trond) par la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant et la ministre flamande de l'Energie Annemie Turtelboom.

Les sept éoliennes d'une hauteur hors-tout de 150 mètres et d'un diamètre de 93 m fournissent chacune 2 mégawatts. Environ deux tiers de cette énergie verte est livré directement au réseau électrique d'Infrabel, grâce à quoi 170 convois peuvent circuler à l'énergie éolienne, le tiers restant étant délivré au réseau électrique classique.

Annuellement, ces turbines éoliennes vont produire environ 35.000 MWh d'électricité, ce qui correspond à la consommation de 10.000 familles. Ce parc d'éoliennes évitera la production annuelle de 15.000 tonnes de CO₂.

Ce parc d'éoliennes est raccordé d'une part à la sous-station 36 kV d'Infrabel d'Avernas (près de Hannut), ainsi qu'au poste électrique plus ancien de 150 kV, également situé à Avernas. Ces deux postes assurent l'alimentation en courant électrique de la ligne à grande vitesse Louvain – Ans (LGV 2) et des lignes classiques Louvain – Liège (L.36) et Landen – Hasselt (L.21).

Lorsque la production d'électricité verte sera insuffisante en raison d'un manque de vent, les trains seront alors alimentés par de l'électricité 'classique'.

Ce parc d'éoliennes est géré par la firme Greensky, un partenariat entre Electrabel (50%), Infrabel (10%), la ville de Saint-Trond (23%) et l'IBE (Intercommunale Bruxelloise pour l'Electricité – 17%). Greensky prévoit de planter au total 25 éoliennes en Belgique, réparties sur 6 communes, 4 provinces et 2 Régions.

Remerciements à Infrabel, pour l'aide fournie à la rédaction de cet article.

2



© Willy HENDERIKX

3



© Willy HENDERIKX

2 & 3. Sur deux des trois voitures I11 du train inaugural, un pelliculage avait été appliqué; il reprenait dans les deux langues nationales le fait que ce convoi était mû grâce au vent. Louvain, le 24 octobre 2015. Photo: Willy Henderikx.

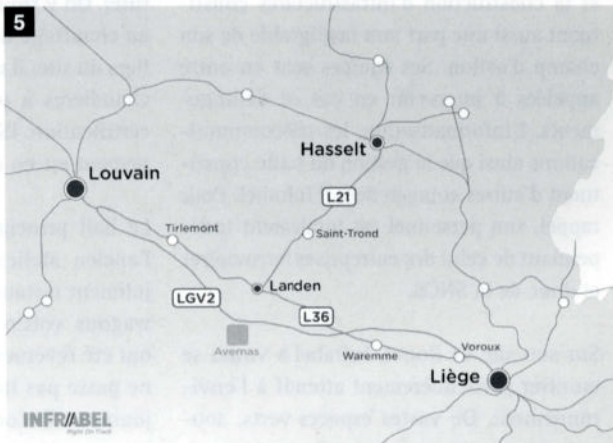
4. Sur le pelliculage appliqué sur les deux voitures I11, il est clairement indiqué que les trains entre Louvain et Liège et entre Landen et Saint-Trond circulent grâce à l'énergie éolienne. Photo: Willy Henderikx.

5. Cette carte indique les lignes ferrées alimentées en énergie éolienne: entre Louvain et Liège et entre Landen et Saint-Trond (Document Infrabel).

4



5





1. La bourreuse-niveleuse-dresseuse (BND) de fabrication Plasser & Theurer (° 1995) immatriculée 99 88 9424262-2, l'une des trois BND du type U08-275 que possède Infrabel. A l'arrière-plan, le hall de maintenance du CLI de Ronet, l'ancien atelier de traction SNCB: remarquez sur le toit les anciennes chiffres en fer forgé datant de la vapeur et qui répertoriaient les voies de l'atelier!

LE CLI DE RONET

Le dimanche 4 octobre 2015, le CLI (Centre Logistique Infrastructure) d'Infrabel à Ronet (près de Namur) ouvrait ses portes au grand public à l'occasion de la journée 'Découverte Entreprises'. Ce site du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge abrite les ateliers et les bureaux des brigades d'entretien de Namur, du Brabant wallon et (pour partie) de la province du Luxembourg.

TEXTE: CHARLES MALISOUX & MICHEL VAN USSEL - **PHOTOS (SAUF MENTION CONTRAIRE):** CHARLES MALISOUX

Le premier objectif d'Infrabel est la sécurité. Parmi ses activités figurent l'entretien des voies, des aiguillages, des caténaires et de la signalisation. Le renouvellement et la construction d'infrastructures constituent aussi une part non négligeable de son champ d'action. Ses équipes sont en outre appelées à intervenir en cas de dérangements. L'informatisation, les télécommunications ainsi que la gestion du trafic constituent d'autres compétences d'Infrabel. Pour rappel, son personnel est totalement indépendant de celui des entreprises ferroviaires et donc de la SNCB.

Sur son site de Ronet, Infrabel a voulu se montrer particulièrement attentif à l'environnement. De vastes espaces verts, sou-

vent des zones inutilisées et négligées par le passé en bordure de Sambre, ont été aménagés en collaboration avec Natagora (une association de protection de la nature). On y trouve même des ruches! Quant au chauffage des volumineux halls et ateliers du site, il est assuré par deux énormes chaudières à pellets. Enfin, un projet de certification ISO 14001 visant l'environnement est en cours.

Le hall principal du site n'est autre que l'ancien atelier de traction de la SNCB, joliment restauré, tout comme l'atelier des wagons voisin. Leurs façades extérieures ont été revêtues d'un bardage bleu roi, qui ne passe pas inaperçu... Au cours de cette journée 'Découverte Entreprises', Infra-

bel y présentait une large gamme de son matériel, tandis qu'à l'extérieur, certains engins étaient en démonstration. Alors qu'une équipe de poseurs de voie assistés d'une simple grue rail-route s'affairait inlassablement au démontage et au remontage d'un bout de voie, une bourreuse Framafier du type EMV 98 B révélait un peu plus loin tous les avantages de la mécanisation. La plupart des autres engins étaient exposés statiquement et l'absence d'explications quant à leur fonction se doit d'être regrettée...

Deux autorails étaient accessibles: l'ES 505 pour l'entretien des caténaires faisait prendre de la hauteur aux visiteurs, à bord de sa nacelle; l'autorail EM203 de fabrica-

2



2. Une des quatre bourreuses-niveleuses-dresseuses du type 09-3X de fabrication Plasser & Theurer (° 2009) en service chez Infrabel. Cet imposant engin peut circuler à la vitesse maximale de 100 km/h, tant en traction autonome que remorqué.

3



3. L'intérieur du hall de maintenance du CLI de Ronet, d'une propreté exemplaire: quel contraste avec l'époque où ce lieu servait d'atelier de traction à la SNCB. A gauche, une des huit régaleuses de ballast du type SSP 203 de fabrication Plasser & Theurer. A droite, l'autorail EM203 de fabrication Geismar, destiné au contrôle périodique du bon fonctionnement des balises ETCS et TBL1+.

4. Une originalité: un wagon-portique à deux essieux équipé d'un palan pour le déchargement de pièces lourdes en pleine voie. Contrairement aux apparences, la cabine visible à une extrémité de ce wagon n'est pas un poste de conduite.

5. Autre curiosité du parc des véhicules de service Infrabel: un wagon plat à deux essieux équipé d'une toupie à béton. Cet engin sert à produire du béton en pleine voie, là où l'accès de camions-toupies est impossible.

6. Les trois grues de 10 tonnes de fabrication ABT/Gottwald (° 1989) numérotées 40 88 958 4 144-8, 140-6 et 141-4, garées sans utilisation. Arrivé à limite de révision, ce type de grues - dont Infrabel a hérité de la SNCB - ne peut plus être utilisé actuellement.

7. L'autorail-caténaires ES 505 (immatriculé 99 88 9131505-8) permettait aux visiteurs de découvrir l'ensemble du site ferroviaire de Ronet depuis la nacelle dont cet engin est équipé.



8



8. Un camion rail-route récent de fabrication Renault/Geismar (immatriculé 31 942 651 60 et encore peint dans l'ancienne livrée jaune d'Infrabel) effectuait un réglage des caténaires sur la voie de sortie à l'arrière de l'atelier principal, dont le tracé recoupe (presqu'à angle droit) une des branches du triangle de retournement existant encore à cet endroit. En position de travail, les pneus de ce véhicule n'ont aucun contact avec les rails, contrairement aux grues rail-route pour lesquelles les roues métalliques ne servent qu'au guidage de l'engin.

9



9. Sur le site du CLI de Ronet, un petit musée a été aménagé en plein air, derrière le hall principal. Il présente notamment les différentes techniques de pose des voies. On peut y voir également le locotracteur 'Köf' 4978 de la défunte Vennbahn, dont on peut bien se demander ce qu'il vient faire là... A droite, une ancienne grue d'atelier, d'une capacité de levage de 5 tonnes. A l'arrière-plan, on distingue enfin l'ancien bâtiment administratif et ancien dortoir pour le personnel roulant de l'atelier de traction de Ronet. Ce bâtiment fut le théâtre d'une série de violentes explosions de grisou (sic) le 6 juin 1979 en matinée, qui firent une victime et plusieurs blessés graves. Ravagé par l'incendie qui s'ensuivit, l'édifice a été abandonné et est resté depuis lors en l'état... Photo: Guy Bricman, le 4 octobre 2015.

10



10. Autre bâtiment historique joliment restauré à Ronet: l'ancien atelier de réparation des wagons, qui jouxtait l'atelier de traction SNCB. Ce bâtiment a été reconverti avec bonheur en un vaste garage-entrepôt, qui abrite désormais les nombreux véhicules routiers utilisés par Infrabel.

11



11. Une vue intérieure du garage-entrepôt du CLI de Ronet, établi dans l'ancien atelier de réparations des wagons. La belle charpente métallique de cet édifice le rend étonnamment lumineux à l'intérieur.

tion Geismar affecté au contrôle des installations ETCS était également accessible au public qui pouvait bénéficier de nombreux commentaires bien indispensables tant le caractère dépouillé des équipements peut laisser perplexe : l'électronique embarquée n'a plus rien de spectaculaire!

Une originalité: un petit musée a été aménagé en plein air, à l'arrière du hall principal. Le regard y est immédiatement attiré par un engin sombre et trapu: un locotracteur 'Köf' d'origine allemande, à transmission par chaînes, récupéré auprès de la défunte ligne touristique de la Vennbahn

à Raeren. Tout connaisseur s'en étonnera et regrettera sans doute qu'un engin de traction plus représentatif du réseau national n'y ait trouvé place... Autre signe des temps: la navette acheminant les candidats à la visite du CLI depuis la gare de Namur était assurée en... autocar!

12



13



12. La rame du TES composée des voitures spéciales 00063 (à l'avant-plan), 00062, 00065 et 00064, garées sur le site du CLI de Ronet, le 4 octobre 2015.

13. Gros plan sur la voiture 00065 (la n° 4 du TES), la seule qui porte le marquage propre à sa fonction.

LE 'TES'

Une autre curiosité visible actuellement sur le site du CLI de Ronet est la rame du 'TES' (le Train-Ecole de la Signalisation), garé désormais sur un bout de voie isolé du réseau Infrabel! Ce train a été aménagé par l'AC Cuesmes entre 1981 et 1985, sur base de voitures SNCB radiées du type I1 B11. Remplaçant l'ancien train-école constitué de voitures radiées à caisses en bois et qui était garé lui aussi à demeure sur une voie en impasse à la sortie de Bruxelles-Nord (côté Schaerbeek), ce nouveau TES était constitué de cinq voitures spéciales, peintes à l'origine dans une jolie livrée gris clair et vert pomme, et numérotées de la façon suivante:

- 00061 (ex 12.011) = HV TES n° 2;
- 00062 (ex 12.050) = HV TES n° 3;
- 00063 (ex 12.058) = HV TES n° 1;
- 00064 (ex 12.078) = HV TES n° 5;
- 00065 (ex 12.079) = HV TES n° 4.

Ce nouveau train pouvait être mis à disposition partout sur le réseau SNCB, en fonction des nécessités de la formation des signaleurs et des sous-chefs de gare. Dans les années '90, cette formation fut réorganisée et dispensée dans des centres régionaux: à Malines pour la Flandre et, alternativement, à La Louvière-Sud ou à Ronet en Wallonie. Dès la fin des années '90, la voiture n° 2 est restée garée dans les installations de l'atelier central de Malines, où la formation en néerlandais était encore dispensée dans l'ancien TES! A la même époque, le nouveau TES fut stationné en gare de Ronet, où les séances de formation en français avaient été concentrées. La voiture n° 2 a été radiée des effectifs du matériel remorqué en date du 27 mai 2004, tout en restant garée à l'AC Malines. En 2011, les 4 autres voitures du TES ont été garées à côté de l'ancien atelier de traction de Ronet. Elles ont été rayées des

listes du matériel remorqué entretenu par la SNCB en mars 2012. De nos jours, ce train est pourtant toujours utilisé pour la formation des signaleurs, malgré la vague de suppression en cours des cabines de signalisation classiques. Des sessions de cours 'tout relais' sont encore organisées fin 2015 et d'autres sont déjà programmées pour 2016: elles se déroulent à bord de la voiture n° 3 (alias 00062). La voiture n° 1 (00063) sert quant à elle de bureau et d'antichambre lors des examens. Quant à la voiture n° 4 (00065), elle est peu utilisée. Enfin, la voiture n° 5 (00064) présente du matériel didactique servant à expliquer le fonctionnement de la motorisation des aiguillages.

(Remerciements à Michel Thiry, pour les renseignements fournis).



Le musée des chemins de fer bavarois de Nördlingen était présent avec sa loco à vapeur 001 180-9, chauffée au charbon. A l'origine, cette série comportait 55 locomotives, la 01 1067 ayant été mise hors service en 1948. Les 54 locos subsistantes reçurent toutes une nouvelle chaudière Henschel & Sohn entre 1953 et 1957 et 34 d'entre-elles furent transformées pour être chauffées au fuel. Les dernières locos de ce type ont été mises hors service en 1975.

LE FESTIVAL FERROVIAIRE de Göppingen

Du 18 au 21 septembre 2015 se sont tenus à Göppingen (la ville natale de Märklin) la 32^{ème} Internationale Modellbahn Ausstellung (Exposition internationale de modélisme) et la 10^{ème} 'Märklintage', organisée tous les deux ans par la firme Märklin. Ces deux événements sont à conseiller aussi bien aux modélistes qu'aux amateurs de trains. Journal du Chemin de Fer est allé jeter un coup d'œil aux cinq endroits dans la ville où un événement était organisé autour du thème du train. Dans ce reportage, nous nous limiterons aux chemins de fer réels: en gare de Göppingen et sur le site de la firme Weiss, un des plus grands entrepreneurs allemands en construction. Les autres endroits étaient plutôt destinés aux modélistes.

PAR: RIK VERMEYLEN & MAX DELIE

Pour nous, amateurs de grands trains, le site le plus intéressant était la gare de Göppingen, où avait lieu une véritable parade de locomotives. Le samedi 19 septembre, nous avons pu admirer les locomotives à vapeur suivantes du musée des chemins de fer bavarois de Nördlingen: 44 546, 001 180-9, 01 2066-7 et la 50 0072-4 chauffée au fuel. Leur 140 438-3 électrique en livrée verte était également présente. Venant du club Ulmer Eisenbahnfreunde, nous avons pu voir la 75 1118, normalement utilisée sur la Lokalbahn Amstetten - Gerstetten. Les membres du club Eisenbahnfreunde Zollernbahn avaient amené quant à eux les 52 7596 et 01 519. Toutes les locos à vapeur citées ci-

dessus étaient sous pression. Une visite de leur abri de machinistes était possible, voire même un accompagnement en cabine, sur le site de la gare de Göppingen! Notons également que la GES (Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen, division de Stuttgart) présentait sa E94 088, datant de 1943. Des parcours en cabine étaient également possibles à bord de cet engin, toujours en gare de Göppingen. La firme néerlandaise ERS Railways B.V. exposait quant à elle sa loco 189 213 dans une superbe livrée. Dans le faisceau de garage de la gare, on pouvait voir l'automotrice double ET 85 (de 1927) de la SVG (Schienenverkehrs-gesellschaft) de Stuttgart, joliment restaurée.

Et si vous vouliez encore effectuer un parcours dans un Schienenbus VT 98 en livrée rouge d'origine, vous pouviez le faire au départ de la gare, à destination de l'atelier et des remises de la firme Leonard Weiss...

Outre tout ce qui précède, des parcours vapeur étaient organisés sur la Geislinger Steige (Göppingen - Amstetten) avec les locos BR 41 et 52 le samedi et les 01 180 et 01 2066 le dimanche. Des parcours spéciaux entre Göppingen et Plochingen étaient également assurés pour les nombreux visiteurs avec la 75 1118. Tous ces trains spéciaux à vapeur étaient composés de toute une série d'anciennes voitures à caractère historique. Parmi tous ces trains spéciaux,



La 01 2066-7 provenant également du musée des chemins de fer bavarois de Nördlingen faisait auparavant partie de l'effectif de l'atelier de Dresde (en Allemagne de l'Est) et assura des années durant les trains rapides entre Dresde et Berlin. Les grands écrans pare-fumée étaient caractéristiques des locos à vapeur de la série 01 de la Deutsche Reichsbahn.



La 050 0072-4 de l'ex-Allemagne de l'Est fit partie d'une série de 70 locomotives, transformées à partir de 1966 pour être chauffées au fuel et immatriculées dans un premier temps dans la série 50 50. Lors de l'instauration de la numérotation digitale, cette série devint la 50 00. Un élément caractéristique des locos transformées par la DR était le réchauffeur de forme conique, placé à l'avant de la chaudière.



La 75 1118 de l'Ulmer Eisenbahnfreunde assurait des parcours spéciaux aux alentours de Göppingen. Cette loco construite en 1921 appartenait à l'origine aux chemins de fer badois et fut utilisée par la DB jusqu'en 1967; elle est désormais régulièrement utilisée sur la ligne-musée Amstetten - Gerstetten. En exécution des clauses du Traité de Versailles, la Belgique reçut (entre autres) treize unités de ce type de loco en 1919, au titre de remboursement pour dommages de guerre. Ces locos furent attribuées à la remise de Bruxelles-Midi, qui les utilisa en tête de trains omnibus. Elles furent revendues en 1923 à la Compagnie luxembourgeoise de chemin de fer du Prince Henri, où elles formèrent la série 'L' (251 à 263). Après la Seconde Guerre mondiale (en 1946), ces locos formèrent la série 35 aux CFL. Elles ont été mises hors service entre 1957 et 1963.

les trains réguliers continuaient évidemment à circuler, comme les trains régionaux réversibles en voitures à double étage, les rames IC et ICE et même parfois un train de marchandises. Bref: il y avait de quoi voir en gare...

Quand on voit tout ce qu'il est possible de faire à l'étranger avec du matériel musée, qui circule pourtant en toute sécurité, on se demande par ailleurs sur base de quels éléments objectifs le SSICF du Ministère de la Mobilité s'est basé pour décréter une interdiction absolue de circuler pour le matériel musée en Belgique...

Et pour se déplacer entre les différents sites d'exposition, vous pouviez utiliser l'un des 24 autocars de luxe qui ont assuré les navettes tout au long des journées concernées: leur accès était compris dans le prix du ticket d'entrée, à savoir 10 euro à peine pour un adulte et 8 euro pour un membre du club Märklin Insider. Trois jours étaient toutefois nécessaires si l'on voulait tout voir, car si vous veniez de loin, tant le voyage aller que celui du retour occupait une grande partie de la journée.



La série 52 de la DRG était une 'locomotive de guerre' typique, sur laquelle tous les éléments non strictement indispensables avaient été retirés, afin d'économiser les matériaux. Rien que pour la DRG, 6151 locomotives de ce type furent produites, y compris pendant la guerre dans les pays sous domination allemande, au moyen des pièces qui y étaient disponibles. Grâce aux pièces non utilisées à la fin de la guerre, 100 locos de ce type furent assemblées en Belgique: elles formèrent le type 26 à la SNCB, qui les utilisa jusqu'en 1963. La 52 7596 de l'Eisenbahnfreunde Zollernbahn prenait à son bord les intéressés pour les balader sur le site de la gare de Göppingen.



Entre 1926 et 1944, pas moins de 1753 locomotives de la série 44 furent construites par plusieurs usines allemandes. Pendant la Seconde Guerre mondiale, nombreuses de ces locomotives émigrèrent à l'étranger. Après le retrait des troupes allemandes en 1944, une de ces locos resta en Belgique, où elle fut renumérotée 25.021 par la SNCB; elle sera mise hors service dès 1948. La 44 546 du musée des chemins de fer bavares de Nördlingen présente à Göppingen porte encore ses plaques de matricule d'origine.



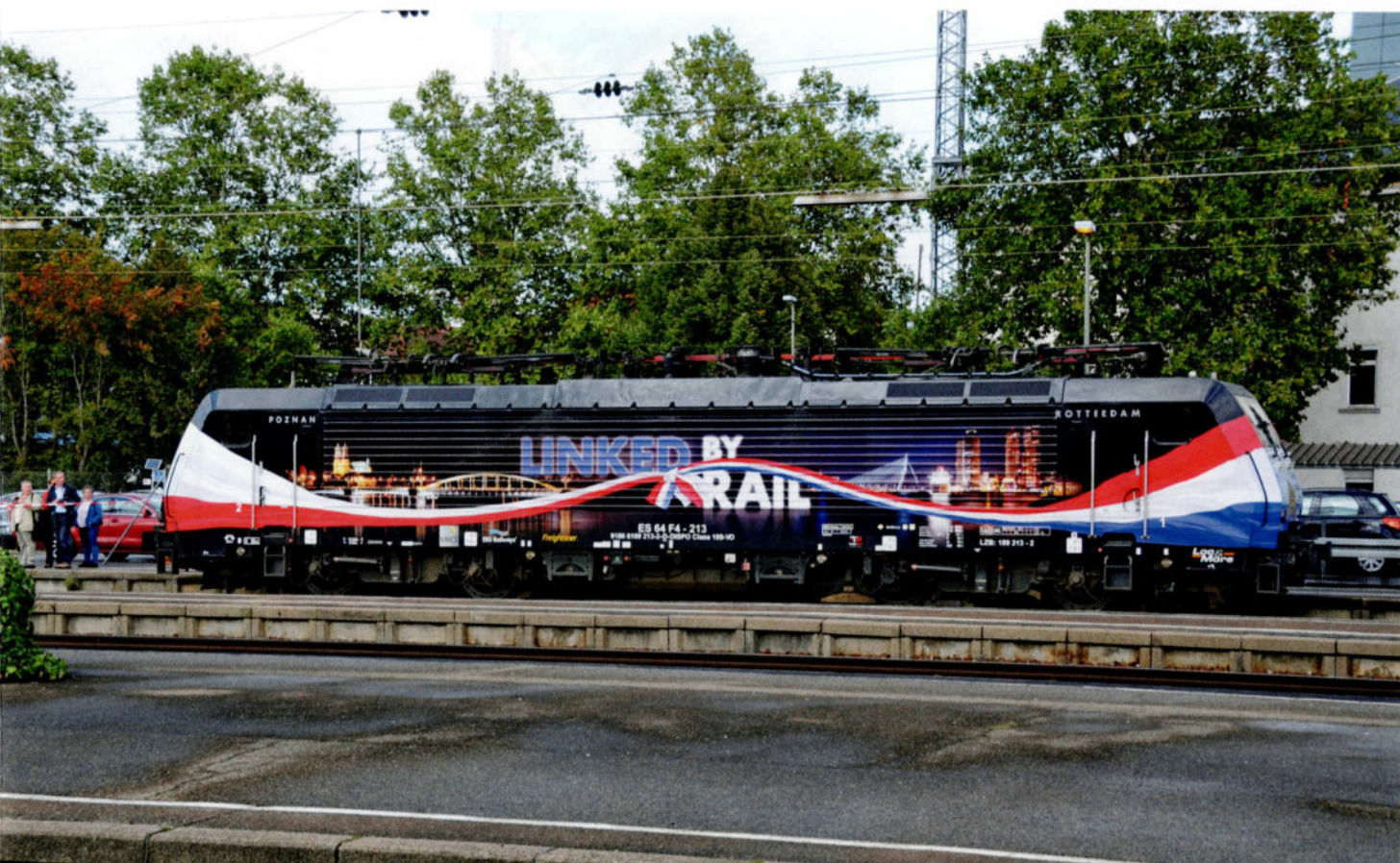
AEG livra en 1940 les premières locomotives électriques lourdes pour trains de marchandises du type E 94 à la DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft). Au total, 285 locomotives de ce type furent construites par AEG, SSW, Henschel et Kraus-Maffei. Après la guerre, ces engins furent utilisés aussi bien par la DB que par la DR en tête de trains de marchandises lourds. Suite à la livraison de locomotives plus modernes, elles furent mises hors service à partir des années '70.



L'automotrice ET 85 magnifiquement restaurée par la SVG (Schienenverkehrsgesellschaft Stuttgart) a recueilli beaucoup d'intérêt de la part des amateurs de trains. Cette automotrice construite en 1927 a circulé pour la DB jusqu'en 1977.



Les célèbres 'Schienenbus' ne pouvaient certainement pas manquer lors de cet événement. Ces 'autobus sur rails' du type VT 98 furent engagés à partir de 1952 sur toutes les lignes secondaires allemandes, souvent en unités multiples. Equipés de tampons, ces autorails étaient également capables de remorquer des wagons.



Comme matériel moderne, on pouvait voir notamment la E189 213 de l'opérateur ERS, décorée d'un pelliculage 'Linked by Rail'. Cette loco porte sur une face le drapeau polonais et sur l'autre le drapeau néerlandais: elle est utilisée pour remorquer des trains de conteneurs entre Rotterdam et Poznan, raison pour laquelle une face est également décorée d'une vue de Poznan et l'autre de Rotterdam.



Des quais, il était également possible de photographier les trains réguliers, dont certains assurés par des rames ICE.



La V204, l'une des deux G2000 appartenant en propre à l'opérateur RurtalBahn, vient d'aller chercher un train de conteneurs dans le port d'Anvers et gravit la rampe menant d'Anvers-Noorderdokken vers Anvers-Luchtbal, le 17 juillet 2010. Photo: Max Delie.

RURTALBAHN

en Belgique

PAR: CARLO HERTOGS

L'opérateur ferroviaire allemand RurtalBahn Cargo (RTB), établi dans la ville allemande de Düren, assure principalement des trains de marchandises en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. En Belgique, cette activité est assurée sous la licence de sa filiale belge Transport AG. Outre la remorque de trains de marchandises à longue distance, RTB assure également des services 'last mile', c'est-à-dire des parcours terminaux au départ ou à l'arrivée. Pour assurer ces prestations, cet opérateur dispose d'une flotte d'une trentaine de locomotives prises en leasing. La plupart d'entre elles sont des locomotives électriques, qui ne circulent

actuellement qu'en Allemagne et aux Pays-Bas. RTB dispose également d'une dizaine de locomotives Diesel, qu'il utilise pour les parcours en interpénétration entre les trois pays cités ci-dessus. Certains de ces engins sont déjà équipés du dispositif ETCS, une condition indispensable pour pouvoir circuler notamment sur la 'Betuweroute', aux Pays-Bas.

Les horaires d'application depuis le 7 septembre 2015 nous apprennent que RurtalBahn (ou plus exactement Transport) n'assure que deux paires de trains réguliers sur le réseau belge. La première paire est le

'train de cuivre' au départ de l'usine Umicore située à Olen (dans le Limbourg). Malheureusement pour les photographes, ce train ne circule pas tous les jours, et le train chargé circule en outre de nuit, raison pour laquelle nous nous limitons à publier son horaire.

46678 Aachen-West 22.00/R3 – Olen 01.59/R4
46678 Aachen-West 22.00/R7 – Olen 02.24/R4

Quant au train chargé, il circule bien de jour, mais comme ces wagons sont plats et vides, il n'est pas très photogénique... Il circule normalement les lundis et les jeudis. Voici son horaire théorique.



La rame des wagons de minerai de plomb est systématiquement tractée par la loco de RTB au départ même du terminal minéralier. Le convoi ne peut toutefois pas prendre directement le chemin de l'Allemagne, mais doit d'abord transiter via le faisceau 'Groenland', où le toit enroulable des wagons doit d'abord être fermé et l'essai des freins effectué. C'est ce qui vient d'être réalisé lors de la prise de cette photo, le 12 mars 2014. Photo: Carlo Hertogs.

Train 46679 R14

Olen 15.26

Herentals 15.33/16.03

Bourg-Léopold 16.33/16.44

Hasselt 17.14

Montzen (grill) 18.17/18.23

Aachen-West 18.47.

A remarquer que l'arrêt observé à Herentals sert au changement de front: la locomotive change donc de bout. Mais tous les autres arrêts prévus peuvent être supprimés, si le trafic en ligne le permet. En outre, ces trains sont assez souvent supprimés.

La seconde paire de trains réguliers assurés en Belgique par Transport est le train de minerai de plomb entre Stolberg (D) et le faisceau 'Groenland' du port d'Anvers. Le train vide circule dans l'obscurité, trois fois par semaine.

48510 Stolberg HBF 23.09 (R247) – Anvers (Groenland) 03.19 (R135).

Le train chargé circule sous le n° 48511; il peut être photographié sur pratiquement

tout son parcours et est facilement reconnaissable grâce à ses wagons à toiture enroulable, les seuls de ce type à circuler en Belgique.

Train 48511 R135

Anvers (Groenland) 11.38

Lierre 12.39

Diest 13.22

Hasselt 13.41

Montzen 14.59/15.22

Aachen-West 15.47/17.00

NB: L'arrêt prévu à Montzen est facultatif.

C'est avec ce train de minerai de plomb que l'opérateur RTB apparut pour la première fois sur le réseau belge, en avril 2007. Les horaires de ce train étaient alors tout à fait différents, mais après neuf ans, il est toujours assuré par ce même opérateur. En 2007, Rurtalbahn avait raflé ce train des mains de la SNCB, alors qu'il l'assurait déjà depuis plusieurs années entre Aachen et Stolberg, après l'avoir raflé au détriment de la DB.

Au cours des premières années de présence de Rurtalbahn en Belgique, c'était surtout des locomotives Diesel du type G2000 qui assuraient ses trains, une seule 'Class' 66 de GM étant présente dans sa flotte: la 635-05 (alias 266 115) de teinte noire. C'est cette loco qui remorquait généralement les trains de minerai de plomb. Elle portait à l'origine à la fois le logo de la Rurtalbahn et celui de Transport. Après avoir bénéficié d'une révision en 2011, cette loco réapparut avec moins de signes distinctifs apparents; elle ne fut plus longtemps au service de RTB, car sera remplacée peu de temps après par une autre 'Class' 66.

De nos jours, RTB dispose de sept locomotives Diesel autorisées à circuler sur le réseau Infra-bel. Cet opérateur essaie toutefois depuis fin 2014 de remplacer ses locos du type G2000 par des 'Class' 66; ces dernières ne sont pas seulement plus puissantes, mais disposent aussi d'une meilleure adhérence et sont surtout bien plus fiables. C'est la raison pour laquelle RTB a loué un plus grand nombre de 'Class' 66 cette année auprès de son tradition-



Le 23 mars 2012, ce transit d'un train opéré par RTB via la ligne 59 à Zwijndrecht constitua une agréable surprise pour notre photographe. La loco achemine des automobiles neuves d'Allemagne, destinées à être embarquées à bord d'un navire au Waaslandhaven d'Anvers. Photo: Carlo Hertogs.



N° RTB	Constructeur	N° de constructeur	Année de construction	NEV	Mise en service	Matricule complémentaire
Locomotives GM 'Class' 66						
V264	EMD	20008254-1	2001	92 80 1266 003-3-D-RTB	19-04-2010	PB01
V266	EMD	20008254-12	2002	92 80 1266 014-0 D-RTB	01-01-2011	PB10
V267	EMD	20018360-7	2002	92 80 1266 021-5-D-RTB	28-02-2011	PB17
V270	EMD	20038545-3	2003	9280 1266 032 - 2 - D-RTBC	16-01-2015	RL002
V271	EMD	20018360-8	2003	92 80 1266 022-3-D-RTBC	15-06-2015	PB18
Locomotives Vossloh G2000						
V203	Vossloh	5001752	2008	92 80 1272 408-6 D-RTBC	20-10-2008	
V204	Vossloh	5001753	2008	90 80 1272 409-4 D-RTB.	31-10-2008	

QUELQUES INFOS COMPLÉMENTAIRES

Toutes les 'Class' 66 sont prises en leasing chez Ascendos.

La V270 a été restituée à Ascendos le 16 juin 2015, mais reprise en leasing quatre semaines plus tard.

EMD: Electro Motive Diesel, la filiale de General Motors chargée de construire des locomotives. NEV: Numéro d'immatriculation Européen de Véhicule: ce long matricule à 12 chiffres est propre à chaque engin ferroviaire et est généralement peint sur sa caisse. La notation dans ce tableau est telle qu'elle apparaît sur la caisse de l'engin concerné.

Le matricule complémentaire renvoie à la première société de leasing à laquelle la loco a été livrée par EMD. PB = Porterbrook et RL = également Porterbrook (!), mais qui pensait déjà à une cession de ses activités et avait inventé l'acronyme 'RL', pour Rail Leasing...

nel loueur Ascendos Rail, ces engins portant désormais également un matricule propre à la Rurtalbahn. Actuellement, RTB ne dispose plus que de deux G2000 dans sa flotte 'belge', tandis que le nombre de 'Class' 66 est monté à cinq. L'avenir dira si les G2000 disparaîtront complètement de cette flotte. Comme ces deux engins sont la propriété de RTB – et ne sont donc pas pris en leasing – leur remplacement n'est pas une tâche facile, car un nouvel

acheteur (ou locataire) doit leur être trouvé. Mais c'est un fait: ces deux G2000 sont devenues rares en Belgique...

A partir du prochain changement d'horaires du 13 décembre 2015, RTB assurera un beaucoup plus grand nombre de trains sur le réseau belge: il s'agit de trains de conte-neurs de la relation Novara (It) – Zeebruges, dont six paires de trains sont prévues par se-

main. D'autre part, l'horaire du train chargé de cuivre sera retardé d'une heure et demie, et son retour à vide d'environ deux heures. Quant au train de minerai de plomb (de nuit), son heure de départ reste inchangée, mais il mettra une heure de plus pour accomplir son trajet. L'horaire du train de jour reste quant à lui inchangé. Mais avant de publier d'autres modifications d'horaires, attendons de voir ce qui se déroulera en pratique...



Peu de trains réguliers sont assurés de jour par l'opérateur Rurtalbahn: quand une de ses locos peut être photographiée, c'est généralement le fruit du hasard... Ce train vide d'automobiles vient de sortir du faisceau de Waaslandhaven-Zuid (sur la rive gauche du port d'Anvers) et parcourt la première courbe de la nouvelle relation du Liefkenshoek, en direction de l'Allemagne. Photo: Carlo Hertogs, le 29 septembre 2015.



L'opérateur Rurtalbahn a pris en leasing la RL 002 chez Ascendos et utilise cette loco à la remorque du train de minerai de plomb bien connu entre le faisceau 'Groenland' du port d'Anvers et la gare de Stolberg (D). Voici ce train au passage à Anvers-Luchtbal, le 13 mai 2015. Photo: Max Delie.



Le parcours d'homologation des 2901 et 2905 s'est déroulé le 26 novembre 2009 entre Anvers-Schijnpoort et Zeebrugres-Formation (et retour). A l'aller, la 2901 avait été placée en tête du train 31981: ce train régulier était remorqué à l'époque par deux 77 en unités multiples. Anvers-Est, le 26 novembre 2009. Photo: Max Delie.

QUO VADIS, SÉRIE 29?

(2^{ème} partie)

PAR: CARLO HERTOGS

UNE INDISPENSABLE NOUVELLE SÉRIE DE LOCOS...

A l'automne 2009, une annonce faite par ECR (Euro Cargo Rail, lisez: DB Schenker en France) pousse littéralement B-Cargo (la branche 'marchandises' de la SNCB, à l'époque) dans les cordes: pour le trafic Belgique - France assuré en pool par ces deux opérateurs, ECR ne veut plus aligner de locomotives Diesel G2000 dès le 13 décembre 2009. ECR allait désormais utiliser des locomotives électriques 'Traxx', de façon à pouvoir tracter ces trains de bout en bout

à travers toute la France jusqu'à la frontière espagnole, sans échanges de locomotives.

Comme les Traxx de la série 186 de l'opérateur ECR étaient déjà homologuées en Belgique, ce dernier n'allait pas rencontrer de difficultés pour aligner ces engins en France. Mais la SNCB se retrouvait le dos au mur, car elle ne disposait d'aucun engin similaire dans son parc, capable de remplacer ses G2000-3 (la série 57) pour remorquer des trains de marchandises sur longue distance en France. La direction de l'époque réagit toutefois rapidement et prit en leasing cinq

locomotives quadritension 'Traxx' du type F140 MS de Bombardier chez Alpha Trains Cargo (ATC). Ces locomotives étaient aptes à circuler en Belgique, en France (tant sous 1,5 kV = que sous 25 kV ~) et en Allemagne. Bien qu'il fût d'abord question de les incorporer dans la série 28 existante, elles formèrent finalement la nouvelle série 29, bien que les engins soient techniquement identiques. Une série 28 ne peut toutefois pas circuler en France, car elle n'est pas équipée du système de signalisation propre à ce pays. Certaines sources prétendent que la SNCB a



Le 30 novembre 2009, la E186 349 brille de tous ses feux devant l'atelier SNCB d'Anvers-Nord. Le monogramme 'B' lui a été appliqué à la suite du long matricule NEV peint sur les flancs du châssis, mais le matricule SNCB 2904 doit encore lui être apposé sur les faces d'about et les faces latérales: ce sera fait au cours de la même journée. Photo: Carlo Hertogs.

pu obtenir immédiatement ces cinq locomotives grâce au fait qu'elles étaient alors déjà en cours d'assemblage chez Bombardier. En fait, elles étaient destinées à ECR, mais ce dernier marqua son accord pour céder ces cinq locos à la SNCB; ECR se verra d'ailleurs attribuer cinq autres Traxx F140 MS plus tard. Si ceci est correct, la panique créée par l'annonce brutale d'ECR est à relativiser...

DES LOCOS SANS MATRICULE SNCB...

Suite à la décision inattendue d'ECR, B-Cargo dut prendre immédiatement des dispositions, parfois de manière improvisée: l'initiation des conducteurs fut immédiatement lancée, avant même que les nouvelles locos de la série 29 ne soient homologuées sur le réseau Infrabel. Les parcours de ces engins par leurs propres moyens sur le réseau belge étaient alors interdits et les initiations se déroulèrent sur les voies des ateliers de traction de Courtrai et de Charleroi. Fin novembre 2009, une de ces nouvelles locos – qui ne portaient

encore aucun matricule SNCB – fut expédiée d'Anvers-Nord vers Courtrai, une autre vers Charleroi. Au cours de l'initiation, ces deux locos tombèrent toutefois en panne et durent déjà être remplacées. Malheureusement, ces transferts – ainsi que les parcours ultérieurs de réception – se sont déroulés par mauvais temps; les photos qui en ont été prises sont trop sombres et sans relief...

Tout comme pour la série 28, ces nouvelles locos conservèrent leur livrée Alpha Trains Cargo, ainsi que le matricule de ce loueur: il s'agit des E186 346 à 350 qui, après que l'initiation des conducteurs ait été achevée, ont été numérotées 2901 à 2905 à la SNCB. Cette numérotation dans la série 29 s'est finalement déroulée à l'atelier d'Anvers-Nord, fin novembre 2009. Les parcours de réception se déroulèrent sans problème et ces nouvelles locos furent finalement prêtes pour remplacer dès le nouveau service-horaires de décembre 2009 les locos Diesel de la série 57 en tête des trains de et vers la France.

Mais B-Cargo joua de malchance, car le protectionnisme français eut pour effet d'empêcher une homologation à titre temporaire de ces engins pour circuler en France... C'est la raison pour laquelle les trains assurés en pool avec ECR furent encore nombreux à être assurés après décembre 2009 par une série 57 jusque dans le Nord de la France, où la charge était reprise par une Traxx de l'opérateur ECR. Ceci étant, la SNCB voyait loin pour ses 29, au début de l'année 2010: en janvier de cette année, les conducteurs du dépôt de Bertrix furent à leur tour initiés à la série 29 et la 2905 accomplit même un parcours d'essais le 6 janvier 2010 au départ de Thionville jusque Bâle-Muttenz! L'utilisation de 29 jusqu'en Suisse ne s'est toutefois pas encore concrétisée à ce jour...

DES PREMIERS SERVICES REMARQUABLES

En janvier 2010, le roulement 'C4' d'Anvers-Nord – d'application au 13 décembre 2009 – fut alors entièrement repris par des



La 2701 vient d'acheminer la E186 349 de l'atelier de Charleroi-Sud-Quai à celui d'Anvers-Nord, le 29 novembre 2009. Cette nouvelle loco était disponible à Charleroi pour l'initiation du personnel de conduite, mais elle dut être remplacée, suite à une avarie. Panto levé, elle s'apprête pourtant à évoluer par ses propres moyens entre les faisceaux 'D' et d'échange de l'atelier anversois. Après réparation, elle recevra son nouveau matricule SNCB: 2904. Photo: Carlo Hertogs.



Cette belle vue de Mattias Catry illustre un train supplémentaire remorqué par une Traxx ECR, qui vient de quitter la gare de Courtrai, le 22 mai 2010. De nombreux conteneurs classiques forment la charge du convoi: c'était caractéristique de la période des premiers mois d'exploitation en pool des 29 SNCB et des Traxx ECR. Par après, ce seront surtout des conteneurs-citernes qui seront transportés entre la Belgique et l'Espagne.

locos de la série 29. Ce roulement reprenait cinq services quotidiens, y compris le dimanche. Bien que cela ne soit pas indiqué sur les documents, les trains qui y étaient repris étaient assurés en pool avec des Traxx de l'opérateur ECR, les 29 SNCB et les E186 ECR étant parfaitement identiques. Ce roulement était assez étonnant, non seulement par le fait qu'il reprenait les trains assurés auparavant par les G2000, mais que désormais, ces trains étaient remorqués de bout en bout par une seule et même locomotive entre la Belgique et... la frontière espagnole! C'était du jamais vu: une locomotive belge s'éloignant de plus de 1.000 km de son atelier, en tête d'un train régulier. Les 29 belges atteignaient alors la

gare frontière espagnole de Portbou (le long de la Méditerranée), ainsi que la gare frontière espagnole d'Irun, le long de la côte atlantique. A préciser toutefois qu'au sud de Valenton (près de Paris), la conduite de ces trains était reprise par des conducteurs ECR. Quant aux Traxx ECR, elles venaient en Belgique jusque Ronet et Anvers. Au nord de Valenton, les trains à destination de Ronet étaient assurés par des conducteurs B-Cargo de Charleroi, tandis que ceux à destination d'Anvers étaient assurés par des conducteurs B-Cargo de Courtrai.

Nous publions ci-contre ce roulement 'C4' d'origine. On peut y voir notamment les trains 43116 et 43115: il s'agit du même

train, mais qui change de numéro au passage à Valenton (sens pair/sens impair), une pratique de numérotation propre à la SNCF: si c'est relativement clair sur ce roulement, ce l'est moins sur d'autres documents SNCB (listes des trains, catalogue des trains de marchandises) où seuls sont repris les numéros de trains sur leur trajet au Nord de Paris. La même particularité est en effet de mise pour les trains 43112/43113 et 43194/43195.

Si ce roulement date quelque peu, nous avons quand même voulu le publier, histoire de permettre au lecteur de se faire une idée de cette utilisation assez hors normes de ces 29 belges.



ROULEMENT 'C4' D'ANVERS-NORD, D'APPLICATION AU 13 DÉCEMBRE 2009

Service 1

43100 Courtrai 20.40/R7 – Portbou 21.00/R1
43116 Portbou 04.00/R2 – Valenton 23.00/R2
43115 Valenton 01.00/R3 – Anvers-Nord 08.55/
R3
43100 Anvers-Nord 18.35/R4 – Portbou 21.00/
R5
43105 Portbou 06.00/R6 – Courtrai 10.20/R7

Services 2 & 3 (2 locos)

43113 Valenton 03.00/R1 – Portbou 21.30/R1
43105 Portbou 06.00/R2 – Anvers-Nord 12.25/
R3
43112 Anvers-Nord 17.05/R3 – Valenton 01.00/
R4
43113 Valenton 03.00/R4 – Portbou 21.30/R4
43116 Portbou 04.00/R5 – Valenton 23.00/R5
43115 Valenton 01.00/R6 – Anvers-Nord 08.55/
R6
LE43194 Anvers-Nord 20.30/R6 – Ronet-For-
mation 22.30/R6
43194 Ronet-Formation 22.50/R6 – Valenton
04.40/R7

43195 Valenton 06.15/R7 – Irun 17.30/R7
43170 Irun 22.30/R7 – Ronet-formation 14.50/
R1
EL43170 Ronet-Formation 15.30/R1 – Charleroi
16.00/R1
99999 Charleroi 19.30/R1 – Anvers-Nord
22.00/R1
43100 Anvers-Nord 18.35/R2 – Portbou 21.00/
R3
43105 Portbou 06.00/R4 – Anvers-Nord 12.25/
R5
Réserve à Anvers-Nord/R6
43112 Anvers-Nord 14.50/R6 – Valenton 01.00/
R1

Pour couvrir ce roulement, deux locomotives
de la série 29 étaient nécessaires quotidien-
nement, chacune d'elles assurant l'un de ces
trains. Tandis que la première assurait en R1
le train 43113, la seconde assurait le 43170 le
lundi également. Le parcours 99999 est un par-
cours à vide.

Service 4

43112 Anvers-Nord 17.05/R1 – Valenton 01.00/
R2
43113 Valenton 03.00/R2 – Portbou 21.30/R2
43116 Portbou 04.00/R3 – Valenton 23.00/R3
43115 Valenton 01.00/R4 – Anvers-Nord 08.55/
R4
43112 Anvers-Nord 17.05/R4 – Valenton 01.00/
R5
43113 Valenton 03.00/R5 – Portbou 21.30/R5
43116 Portbou 04.00/R6 – Valenton 23.00/R6
43115 Valenton 01.00/R7 – Anvers-Nord 08.55/
R7

Service 5

Réserve à Ronet-Formation/R12
43194 Ronet-Formation 22.50/R2 – Valenton
04.40/R3
43195 Valenton 06.15/R3 – Irun 19.30/R3
43197 Irun 22.30/R3 – Ronet-Formation 16.15/
R4
43194 Ronet-Formation 22.50/R5 – Valenton
04.40/R6
43195 Valenton 06.15/R6 – Irun 19.30/R6
43170 Irun 22.30/R6 – Ronet-Formation 14.50/
R7.



Une illustration parfaite de l'exploitation en pool des locos de la série 29 et des Traxx ECR, vu à Anvers-Luchtbal le 27 juillet 2010: plus que quelques kilomètres et le convoi arrivera à destination, Anvers-Nord. Les deux locos y seront relayées par une locomotive Diesel, qui acheminera la rame dans le port. Photo: Max Delie.

UNE EXPLOITATION EN POOL PROBLÉMATIQUE

Mais les plaisirs d'amour ne durent généralement pas longtemps, pas même pour les photographes ferroviaires... Dès le début, cette exploitation en pool n'avait pas été conçue de façon réaliste. La SNCB remarqua rapidement que ce n'était pas une bonne idée d'expédier ses engins si loin de ses terres. Si vous ne disposez que de cinq locomotives, vous vous retrouvez vite dans l'embarras si l'une d'elles est 'disponible' à mille kilomètres de distance, car si pour l'une ou l'autre raison, elle ne peut pas rapidement prendre en charge un train de retour, sa disponibilité frise en effet... zéro. Cette loco est alors réduite au chômage pendant des heures – voire des jours – à l'étranger. Vous n'avez en outre aucune possibilité de contrôle sur place. Quant à la faire revenir à vide jusqu'en Belgique, c'est tout bonnement impensable, ne serait-ce que d'un point de vue économique. Et c'est encore pire si l'engin est en panne: dans un premier temps, vous n'avez pas la moindre idée de la cause du problème, ni de la solution éventuelle. De plus, vous ne disposez d'aucune équipe de dépannage sur place ou dans les environs. Et en envoyer une sur place ne coûte

pas seulement beaucoup d'argent, mais dure beaucoup de temps avant qu'elle ne soit à pied d'œuvre, sans aucune garantie pour autant que l'engin puisse être réparé. La SNCB était donc dépendante de la bonne volonté de son partenaire, ECR. Si le problème ne pouvait pas être résolu – par manque de temps ou de moyens – la loco devait alors être rapatriée en Belgique: une opération longue, coûteuse et difficile du point de vue organisation. Pour ECR, ce genre de problème était moins sensible, car cet opérateur 'français' disposait alors d'une flotte de 20 Traxx, ce qui le rendait beaucoup moins dépendant des indisponibilités de locomotives provoquées par leur éloignement ou par d'éventuels problèmes techniques. Mais c'est alors qu'ECR dut faire face à un autre genre de problème technique: ses locomotives présentaient des usures importantes et anormales aux frotteurs de pantographes, lors de leurs circulations sur le réseau belge. Le problème était tel que chaque fois qu'une Traxx ECR atteignait Anvers-Nord, elle était expédiée à l'atelier pour y faire vérifier ses pantographes. Et d'autres problèmes d'ordre technique et d'organisation vinrent mettre un frein à cette exploitation en pool sur longue distance, pour ne pas évoquer

l'indispensable confiance que doivent éprouver les deux partenaires pour faire réussir un tel projet...

LES PREMIÈRES MESURES

Le roulement 'C4' suivant du 1^{er} février 2010 fut un coup dans l'eau pour résoudre les problèmes décrits ci-dessus. C'est logique, car début 2010 – moment où ce roulement fut conçu – le précédent n'avait pas encore été suffisamment appliqué pour en retirer tous les enseignements utiles, les locomotives de la série 29 venant juste d'être autorisées en France, à ce moment. Examinons de plus près le roulement du 12 avril 2010: il contient déjà des adaptations bien plus marquantes, même si ce n'est pas le cas à première vue, car le nombre de trains était resté stable. Ce nouveau diagramme permet toutefois aux deux opérateurs de limiter au besoin les parcours de leurs locomotives respectives. Les horaires de tous les trains avaient été modifiés de façon à ce que l'arrêt de Valenton puisse être utilisé pour échanger la locomotive, à condition que les deux opérateurs (B-Cargo et ECR) en conviennent évidemment, car ce n'était pas prévu comme tel au roulement. Pour la SNCB, cette modification fut salutaire. Dans



Le 15 mai 2010, la E186 171 ECR passe en gare d'Anvers-Est, la 5705 SNCB étant acheminée comme véhicule de Courtrai à l'atelier d'Anvers-Nord. Cette vue symbolise assez bien la reprise par les Traxx des trains assurés par des G2000 jusqu'à la fin de l'année 2009... Photo: Max Delie.

ce roulement du 12 avril 2010, les numéros de trains changent à nouveau au passage à Valenton: nous ne reprendrons plus cette particularité de numérotation, typique à la SNCF. Ce roulement était désormais plus clair, car les boucles présentes dans le roulement précédent (et qui nécessitaient deux locos) avaient été dédoublées: cinq lignes de graphique étaient désormais nécessaires, qui s'étendaient cette fois sur une semaine entière. Publier ce roulement ne nous a toutefois pas paru intéressant, car peu de nouveaux trains y apparaissent. Il reprend en effet exclusivement des trains de conteneurs sur les deux relations existantes entre la Belgique et l'Espagne: Anvers-Angola - Tarragone-Constanti et Ronet-Formation - Madrid-Abrónigal. Comme le faisceau 'Angola' du port d'Anvers n'est pas électrifié, ces trains étaient d'abord remorqués par une locomotive Diesel de la série 77 jusqu'au faisceau 'D' de la gare de formation d'Anvers-Nord. Une série 29 (ou très sporadiquement, une Traxx d'ECR) y était alors mise en tête du convoi. Tous ces trains traversaient ensuite la frontière franco-belge au sud de Mouscron, sur la ligne 75. Pour atteindre cet endroit, le train 43100 (et son retour, le 43105) passait par le tunnel Kennedy

et la ligne 59 vers Gand, tandis que l'autre paire de trains transitait par la ligne 27, Malines, et les lignes 53 et 50 jusque Gand. Entre Gand et Mouscron, un arrêt de service était systématiquement prévu à Courtrai-Marchandises: en semaine, cet arrêt était bref, mais le weekend, le train y était à l'arrêt pendant pratiquement toute la journée du dimanche.

EN FRANCE AVEC LES 29!

Pour vous donner une idée de la façon dont un tel parcours se déroulait, nous allons embarquer à bord du 43100, parti le samedi à 12h28 d'Anvers-Angola. Nous aurions bien voulu vous conter ce parcours dans le détail, mais c'est un peu 'hors sujet', selon nous... Nous allons donc nous contenter d'informations plus limitées. Une locomotive Diesel de la série 77 remorque d'abord le convoi d'Anvers-Angola jusqu'au faisceau 'D' d'Anvers-Nord. A vol d'oiseau, ces deux faisceaux sont séparés de 2,5 km à peine, mais il faudra une demi-heure au train pour accomplir ce trajet. La première raison est la vitesse moyenne peu élevée des trains dans le port d'Anvers: à certains endroits, elle est réduite à celle... d'un homme au pas. La seconde raison est de nature technique: au

départ du faisceau 'Angola', il n'est pas possible de pénétrer directement sur le faisceau 'D' d'Anvers-Nord. Le convoi doit en effet accomplir une boucle complète autour de la deuxième plus grande gare de formation d'Europe. Ce détour est long de trois km, qui sont parcourus à vitesse réduite.

Au faisceau 'D', la locomotive Diesel quitte sa charge, à 13h05. La grande partie de cette dernière est constituée de conteneurs-citernes appartenant à différentes firmes dont les clients sont établis en Belgique ou en Espagne.

Environ huit heures plus tard, une locomotive électrique de la série 29 est enfin accouplée au convoi et après l'essai des freins, le train 43100 s'ébranle à nouveau, à 21h51. Empruntant la ligne 'marchandises' 27A jusque Berchem, il poursuit ensuite sa route via la ligne 59. Un peu plus loin, il s'engouffre dans le tunnel Kennedy sous l'Escaut. Il parcourt alors toute la ligne 59 sans le moindre arrêt jusqu'à Gand-Dampoort, suivi d'un court trajet en empruntant successivement les lignes 58 et 50A jusque Gand-St-Pierre, à une allure plus réduite. Cette grande gare est traversée sans arrêt en direction de la ligne 75. Sur cette ligne principale, la vitesse du convoi s'élève à nouveau; elle



Marcheprime (F), à 20 km au sud de Bordeaux, sur la ligne vers Dax et Irun, le 12 septembre 2010: remorqué par la 2901 SNCF, le train 43194/5 Ronet - Irun y croise le TER 866606 Mont-de-Marsan - Bordeaux. Remarquez les supports de caténaires en forme d'ogive, typiques de l'ancien réseau français 'PO-Midi'. Photo: Luc Ninane.



↑ → Christophe Masse a réussi un beau coup en ce 30 janvier 2010 à proximité de Tivernon, où la ligne Paris - Orléans traverse les champs en une longue ligne droite. En tête du train 43194/5 Ronet-Formation - Madrid-Abrónigal, la 2904 vient de tomber en détresse, suite à une avarie à un pantographe. Le problème sera résolu en faisant pousser le convoi jusqu'aux Aubrais-Orléans par le train suivant, qui - le hasard fait bien les choses - était remorqué par la E186 166 ECR...



Passage du train 43100 à Leucate-la Franqui (sur la ligne Narbonne - Perpignan) le 28 juin 2010, remorqué par la 2901. Comme vous pouvez le remarquer, le nombre de conteneurs-citernes transporté est déjà plus important que celui des conteneurs classiques.
Photo: Luc Ninane.





Les photos de 'nos' 29 dans le Sud de la France sont rares. En voici une de la 2902 en tête du train 43104/5 Portbou - Anvers-Nord fortement retardé, prise par Léonard Michel le 19 août 2010. Le train franchit la gare de Rivesaltes (Pyrénées Orientales), le long de la ligne Portbou - Narbonne. Les voies visibles à droite sont celles du faisceau marchandises, dont certaines sont encore équipées de rails 'DC' (à double champignon).

ne sera réduite qu'à l'approche de la gare de Courtrai. Le 43100 ne peut pas pénétrer directement en France, mais doit d'abord garer à Courtrai-Marchandises, à 23h42. Le weekend du conducteur débute à ce moment et le train y restera garé; ce n'est que le dimanche soir qu'il poursuivra sa route, à 20h17. Le territoire de l'Hexagone est abordé moins de douze minutes plus tard, après passage sans arrêt en gare de Mouscron.

L'étape suivante est le triage de Lille-Délivrance: le train y marquera l'arrêt de 21h01 à... 21h02. Trois heures plus tard, le 43100 arrivera à 0h45 à Valentignat (dans la banlieue 'Est' de Paris), où le conducteur de Courtrai cède les commandes à un collègue d'ECR. Mais il ne rencontrera pas ce dernier, car le train ne repartira de Valentignat qu'à 3h25. Entretemps, le convoi change de numéro et devient le 43101. Il marquera encore trois arrêts: à Chalon-sur-Saône (de 08h50 à 09h00), au triage de Sibelin (de 11h08 à 11h17) et enfin à Nîmes (de 14h44

à 15h05). Portbou sera finalement atteint le lundi soir, à 19h31. La rame y est garée sur le site marchandises et les conteneurs sont ensuite transférés au moyen de grues sur une rame parallèle, pour voie large (espagnole). Ce train repartira théoriquement le dimanche à 02h10, en étant assuré par la Renfe (les chemins de fer espagnols). Il atteindra finalement le terminal pour conteneurs de Constanti Contenedores (près de Tarragone) le mardi matin, à 07h25. Le voyage que nous venons de vous décrire en quelques lignes a pris un peu moins de trois jours et demi. Cette durée est fortement influencée par les longs stationnements prévus à Anvers-Nord et à Courtrai. La marge de plus de dix heures prévue à Anvers-Nord est toutefois bien utile, car le chargement des conteneurs au faisceau 'Angola' - même de nos jours - est très dépendant de l'arrivée de tous les conteneurs. Or, ces derniers y arrivent principalement par camion, de l'intérieur du pays. C'est la raison pour laquelle le départ du

train du faisceau Angola est souvent différé, ce retard pouvant alors être rattrapé grâce au long stationnement du train à Anvers-Nord. Quant au stationnement à Courtrai-Marchandises, il est justifié par la réglementation concernant le transport de certaines marchandises en France, pendant le weekend. En semaine, les trains dont question marquent un arrêt de quelques minutes à peine à Courtrai-Marchandises, afin de procéder à un relais de conducteur. Le train d'équilibre du 43100 (le 43105) s'arrête d'ailleurs au même endroit, pour la même raison. Quant au train 43112, il arrête en plus à Sucy-Bonneuil (F), ainsi qu'à Barcelona-Morrot (E). Quant à son train d'équilibre, il s'arrête supplémentairement à Lyon-Perrache.

Au départ de Ronet, les trains à destination de Madrid et leur train d'équilibre vers la Belgique empruntaient sans le moindre arrêt intermédiaire les lignes 130B, 130, 124A, 117, 96/1 et 96, avant d'atteindre Quévy, où après un quart d'heure de stationnement, ils reprenaient leur



Quelle photo pourrait mieux illustrer l'ambiance de la région côtière française bordant la Méditerranée, même si la 29 belge détonne un peu dans le paysage... Le train 43100 passe à Port-la-Nouvelle le 14 septembre 2010, après avoir longé des salines, nombreuses dans la région. Photo: Luc Ninane.

marche et franchissaient la frontière en direction de Valenton. Le conducteur de Charleroi y était relayé également par un conducteur ECR. Le 43194 arrêta à Aulnoye-Aymeries, tandis que le 43196 observait même deux arrêts supplémentaires: à Tergnier et à Mons. Nous n'avons toutefois pas plus d'infos concernant ces parcours à destination de la côte atlantique et de l'Espagne.

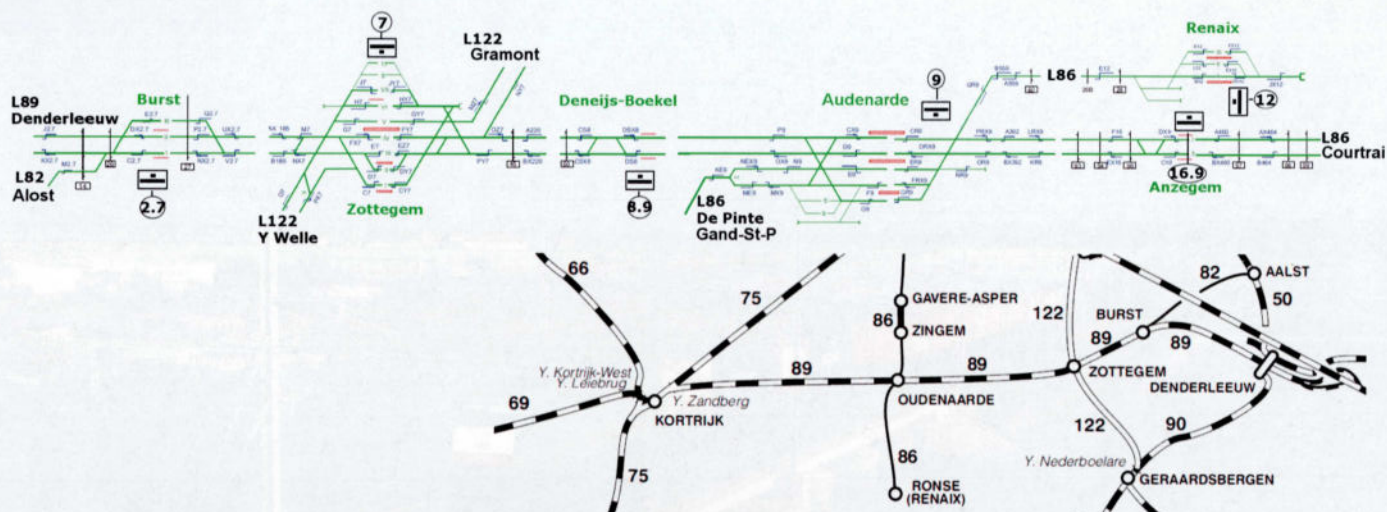
Très rapidement cependant, il s'avéra que le roulement prévu était peu suivi en pratique. ECR n'était pas heureux de faire circuler ses Traxx en Belgique, tandis que la SNCB ne voyait pas comment faire circuler ses 29 jusque dans le Sud de la France. Le pool d'engins entre les deux opérateurs était très peu effectif en pratique, car les deux opérateurs avaient conclu un accord non-écrit prévoyant que les engins belges n'iraient plus au sud de Valenton, tandis que les locos ECR ne viendraient plus en Belgique. Bien que le roulement du 13 juin 2010 différait à peine de celui d'avril de la

même année, les différences furent bien plus importantes sur le terrain, et beaucoup moins spectaculaires que ce qui avait été conçu dans l'esprit du pool...

LA MORT LENTE DU POOL

Le 6 septembre 2010, un nouveau roulement entre en vigueur, suite à la modification des horaires de pratiquement la moitié des trains repris au roulement précédent. En outre, le train 43112 ne circulait plus jusqu'à Constanți, mais était désormais limité à Barcelona-Morrot. Son train d'équilibre est supprimé et remplacé par un nouveau train partant de Morrot, sous numéro 43116. D'autres trains furent également supprimés sur les deux axes et remplacés par de nouveaux, dans les deux sens de circulation. Bref: on peut considérer que ce nouveau roulement reprenait tout autant de trains que le précédent, mais qu'ils étaient associés différemment.

Le service 5 était assez particulier: il prévoyait que la loco reste toute la semaine (!) réserve à Anvers-Nord. Par ailleurs, c'était devenu un secret de polichinelle: le pool n'existait plus que sur papier. Les 29 de B-Cargo ne s'aventuraient plus qu'exceptionnellement au sud de Valenton, tandis que les Traxx d'ECR ne circulaient plus au nord de ce site parisien. Le pool était mort de sa belle mort et fut enterré en toute discrétion à la fin de l'année 2010. La date officielle de cet enterrement ne nous est pas connue, mais elle ne revêt pas beaucoup d'importance. La dernière virée d'une 29 au sud de Paris date du 19 septembre 2010 selon nos archives, lorsqu'une telle loco a remorqué un train de conteneurs vers le sud entre Bordeaux et Bayonne, le long de la côte atlantique. Nous ne savons pas ni quand ni comment la 29 est revenue en Belgique. Quant à la suite de la carrière de la série 29, vous la lirez dans un prochain numéro.



LES CABINES DE SIGNALISATION

en Belgique (24)

PAR: CÉDRIC SOLTYS

PAR: CÉDRIC SOLTYS



Le bâtiment de la gare de Burst, qui abritait la cabine de signalisation.

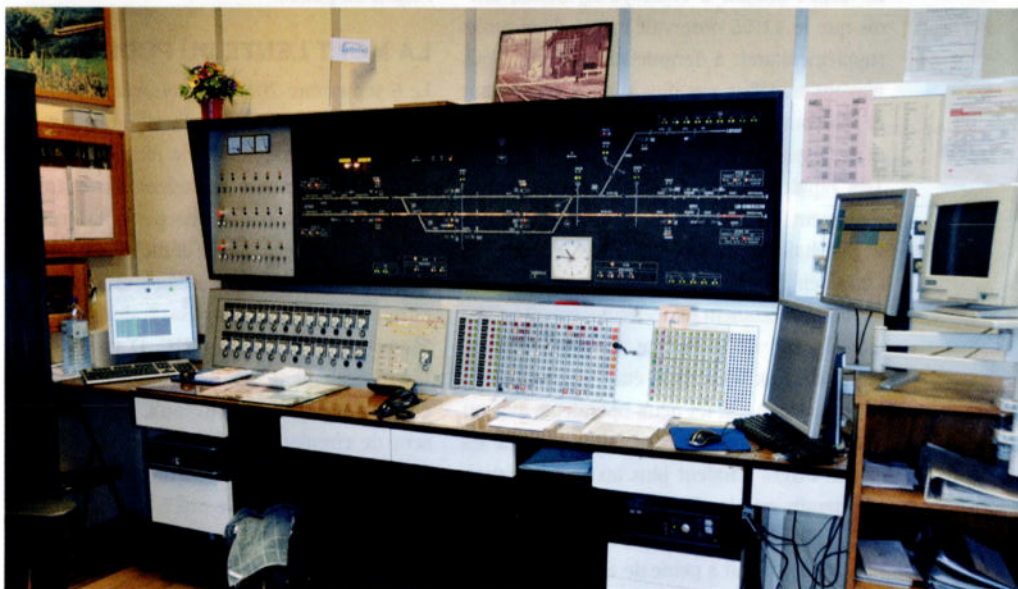


Le poste tout relais de la gare de Burst en novembre 2012, alors qu'il était toujours en service.

Il y a déjà quelques numéros, nous nous attardons sur la nouvelle cabine de signalisation de Denderleeuw. Ce nouveau centre de gestion du trafic informatisé assure le contrôle des circulations sur la ligne 50 vers Gand et nous vous avons brièvement évoqué que la ligne 89 était aussi en partie gérée depuis ce lieu. C'est donc dans un esprit de continuité que nous allons nous concentrer à présent sur la ligne vers Courtrai en visitant Burst, Zottegem et Audenarde, en bifurquant également sur la ligne 86 vers Renaix. Une partie des postes de signalisation dispersés le long de cette ligne a déjà été supprimée: le moment est donc opportun de se pencher sur leur histoire.

LE BLOCK 2.7 DE BURST

Situé dans la gare derrière le guichet, le Block 2.7 de Burst se composait d'un poste tout relais qui fut construit en 1985, desservi en semaine par un signaleur et un sous-chef de gare qui, en plus, opérait au guichet pour le compte de la SNCB. Durant le week-end, ce poste était mis hors service et la commande des signaux en voie directe était effectuée





↑ Le Block 7 de Zottegem, qui se trouvait face à la gare le long du faisceau de garage, lors d'une froide matinée de décembre 2012.

← La cabine de signalisation de Zottegem, lorsqu'elle était en service en décembre 2012. Observez sur la partie supérieure gauche du grand tableau la disposition des voies de la gare de Burst, en prévision de la mise en place de la télécommande: cette zone ne fut finalement jamais activée.

automatiquement sur la ligne 89 par le train lui-même, à son approche. Du coup, la ligne 82 n'était pas exploitée durant le week-end. Une télécommande était prévue par le Block 7 de Zottegem, ce qui explique son appellation 2.7, mais les adaptations techniques n'ont jamais été entreprises, la reprise EBP par Denderleeuw étant déjà dans les cartons des services techniques. Le poste 2 commandait donc les installations de la gare de Burst, c'est-à-dire trois voies à quai, les circulations sur la ligne 89, l'accès à la ligne 82 non électrifiée vers Alost et assurait le contrôle de 20 passages à niveau. Le Block 2.7 était en relation avec les B.5 de Denderleeuw, B.7 de Zottegem et B.15 d'Alost. Ce poste a définitivement été mis hors service au cours de la nuit du 15 juin 2013 et le trafic de cette

gare est à présent géré depuis Denderleeuw. Cette reprise par un centre doté de personnel 24h/24 permet désormais la pleine desserte des lignes et des possibilités de Burst et ce, durant toute l'année.

LE BLOCK 7 DE ZOTTEGEM

La cabine de signalisation en gare de Zottegem a été construite en 1995 et fut la plus récente de la ligne. Ce poste tout relais était desservi 24h/24 par un signaleur et un sous-chef de gare. Du matin au soir, un agent 'Trafic Info' se chargeait d'effectuer les annonces en gare et de gérer le téléaffichage. La gare se trouve au croisement de la ligne 89 Denderleeuw – Courtrai et de la ligne 122 Gramont – Gand-Saint-Pierre. Elle compte 7 voies à quai et un faisceau

de garage de 6 voies dont 2 en impasse, la cabine assurant le contrôle de 27 passages à niveau. Ce poste d'aiguillage de Zottegem a été définitivement arrêté le 24 novembre 2013, la zone étant reprise par le nouveau centre informatisé (le Block 2) de Denderleeuw.

LE BLOCK 8.9 DE SINT-DENIJS-BOEKEL

Situé en bordure de voie, le Block 8 de Sint-Denijs-Boekel est formé d'un petit pupitre tout relais construit en 1987. Il a pour but de gérer la signalisation du petit 'trapèze' de voies. Depuis 1990, il est télécommandé par le poste-maître d'Audenarde et sa dénomination a été modifiée en 8.9, pour afficher son appartenance.



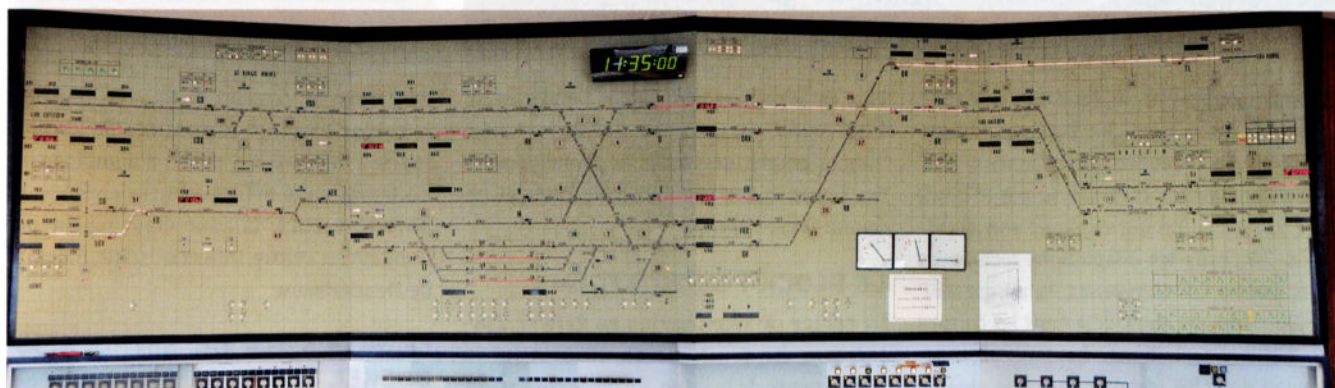
La cabine d'Audenarde, située en pleine ville, en contrebas du talus ferroviaire.



Le poste de signalisation d'Audenarde, en décembre 2012.



Voici un montage de deux photos jumelées, qui illustre le tableau de contrôle d'Audenarde, où l'on voit bien la disposition des voies et des divers postes télécommandés.



LE BLOCK 9 D'AUDENARDE

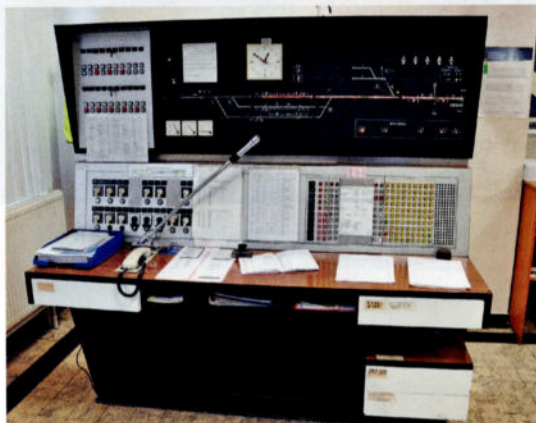
Situé à l'extérieur de la gare, au bord de la route en contrebas du talus du chemin de fer à 300 mètres de la gare côté Courtrai se trouve le Block 9, entièrement modernisé en 1990. Il se compose d'un récent poste tout relais commandé 24h/24 par un

signaleur et un sous-chef de gare Infrabel. Ce pupitre commande la ligne 89 à hauteur d'Audenarde, au croisement avec la ligne 86 vers Renaix et vers Gand. La gare se compose de 5 voies à quai et d'un faisceau de 4 voies destinées au garage des rames de trains de voyageurs. Sur les deux lignes, le poste 9

contrôle un total de 45 passages à niveau. Le Block 9 est en relation avec les cabines de Courtrai, de Zottegem pour la ligne 89, du Block 12 de Renaix et de l'autre côté du Block 6 EBP de Gand (zone de la bif. Melle) pour la ligne 86 non électrifiée. Si nous nous attardons sur le détail du grand tableau de



La gare de Renaix où est abrité le Block 12; décembre 2012.



Le poste tout relais qui commande les installations de la gare de Renaix.



Détaillé au cours d'un article précédent, revenons sur le poste de signalisation informatisé de Denderleeuw, en illustrant cette fois le poste de travail d'où les gares de Burst et Zottegem sont désormais gérées.

contrôle optique, nous observons que sur la ligne 89, Audenarde télécommande le petit Block 8.9 de Sint-Denijs-Boekel et le début de la seconde voie de Zingem à Gavere-Asper sur la ligne 86. De l'autre côté, nous observons la télécommande du Block 16.9 d'Anzegem et du 'trapèze' d'aiguillages. Audenarde est donc un poste tout relais 'centralisé' d'où plusieurs gares sont gérées. A terme, Audenarde et ses 'satellites' seront intégrés informatiquement dans la zone de desserte du Block 2 EBP de Denderleeuw.

LE BLOCK 16 D'ANZEGEM

Situé dans la gare d'Anzegem, le petit Block 16 est un poste tout relais mis en service en 1966. En 1990, il est modernisé en vue d'être télécommandé par Audenarde. Ce poste sert à gérer le trafic ferroviaire du 'trapèze'

d'aiguillages permettant de passer de la voie A à la voie B (et vice-versa).

LE BLOCK 12 DE RENAIX

Située au bout de la ligne 86, la gare de Renaix est le terminus d'une ligne qui se prolongeait jadis jusque Frasnes-lez-Anvaing et Leuze. Le Block 12, construit en 1967, se compose d'un poste tout relais, situé dans le bâtiment de la gare 'voyageurs'. Il est desservi par un sous-chef de gare Infrabel qui opère aussi au guichet pour le compte de la SNCB, du matin au soir. Ce poste commande l'accès et le départ des 3 voies à quai en gare de Renaix et des deux voies en impasse subsistantes de l'ancienne cour à marchandises. Le Block 12 est en relation avec le Block 9 d'Audenarde. Le poste contrôle 5 passages à niveau de la ligne 86.

Côté Frasnes-lez-Anvaing, l'ancienne ligne s'est transformée en un cul-de-sac destiné à d'éventuelles manœuvres. La nuit sauf travaux, ce poste est mis hors service.

DERNIÈRES INFORMATIONS

Le 1^{er} novembre 2015, le Block 1.10 d'Izegem (sur la ligne 66 Courtrai – Bruges) a définitivement été mis hors service, la gare étant depuis gérée informatiquement depuis le Block 7 centralisé de Bruges.

Le 8 novembre, la ligne 58 a été fermée toute la journée, des services de bus se substituant à la desserte ferroviaire pour permettre la fermeture et la reprise du Block 5 de Wondelgem par la cabine électronique EBP 13 de Gand-Maritime.



La 272.015 (future 7215) dans sa livrée d'origine - sans motif en 'Z' sur ses longs pans - vient chercher quelques wagons de charbon à Anvers-Schijnpoort, en juillet 1964. Photo: Max Delie.

LA SÉRIE 72

(ex-type 272)

PAR: MAX DELIE

Il y a 30 ans, les trois dernières locos de la série 72 encore en service étaient mises définitivement hors service à Anvers-Nord.

Afin de remplacer les locomotives à vapeur du type 99 qui assuraient encore les manœuvres lourdes à ce moment dans le port d'Anvers, la SNCB fit construire en 1955 quinze locomotives Diesel de manœuvres par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, leur moteur étant de fabrication SEM.

Mais contrairement aux locos du type 271, c'est cette fois une transmission hydraulique de marque Voith qui y fut installée, car la double transmission hydraulique SEM qui équipait les engins du type 271 ne donnait pas satisfaction.

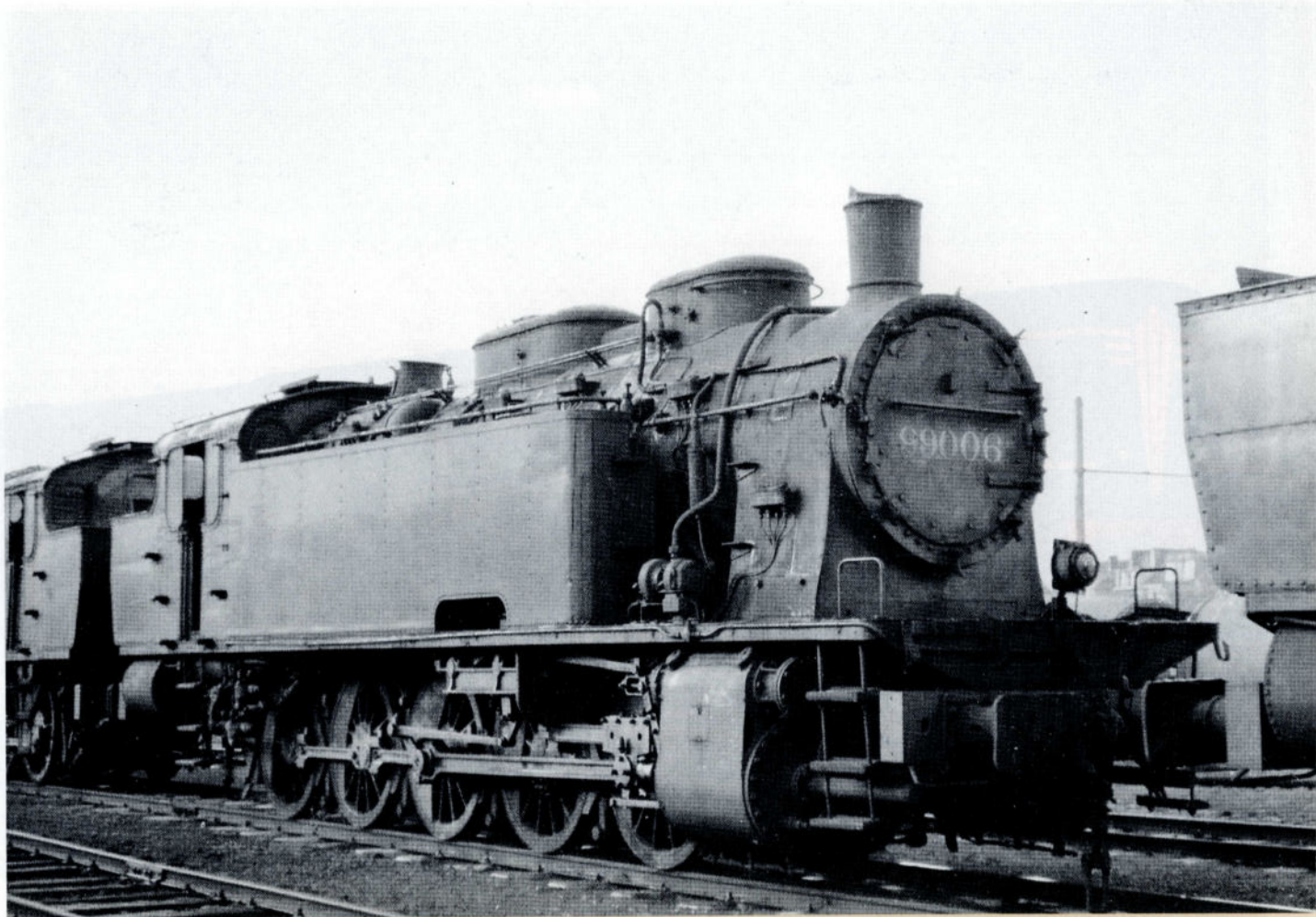
La première loco du type 272 (la 272.001) fut livrée à l'atelier de traction d'Anvers-Dam le 9 janvier 1956, tandis que la dernière du lot

(la 272.015) le fut en date du 29 juin 1956, toujours à Anvers-Dam.

Les locos du type 272 (future série 72) ont été entretenues toute leur carrière par l'atelier d'Anvers-Dam, sauf les 272.007 et 272.013 qui ont été mutées quelques mois à Schaerbeek; elles sont toutefois rapidement revenues au bercail.

Le type 272 était principalement utilisé pour remorquer les lourds trains de charbon et de minerai entre leur lieu de chargement au faisceau 'Stocatra' (dans le port d'Anvers) et la gare de formation d'Anvers-Nord. Leur vitesse maximale était limitée à 50 km/h suite à des mouvements de lacet survenant à plus grande vitesse. Malgré cet inconvénient, ces locos furent pourtant aussi utilisées pour remorquer des trains locaux de marchandises de et vers Turnhout, Mol, Balen Muizen et Boom. Au cours des

années '60, ces services furent toutefois repris par les engins du type 270, le rayon d'action des 272 se limitant alors au port d'Anvers, avec comme points extrêmes Anvers-Schijnpoort et Anvers-Kiel. Cette utilisation resta quasi inchangée au cours des années qui suivirent. Le 1^{er} janvier 1971, le type 272 devint la série 72. Leur carrière fut prolongée telle quelle, car aucune autre locomotive de manœuvres n'était alors capable d'assurer les lourdes manœuvres au faisceau 'Stocatra' qui desservait les terminaux de déchargement de charbon et de minerai. De grands changements n'intervinrent qu'à partir de 1982, après que les locos de la série 65 aient été transformées en locomotives de manœuvres, renumérotées en série 75 et mutées à Anvers-Dam. Les trois locos de la série 66 (transformées en série 71) avaient pris le même chemin de l'atelier anversois dès 1981.



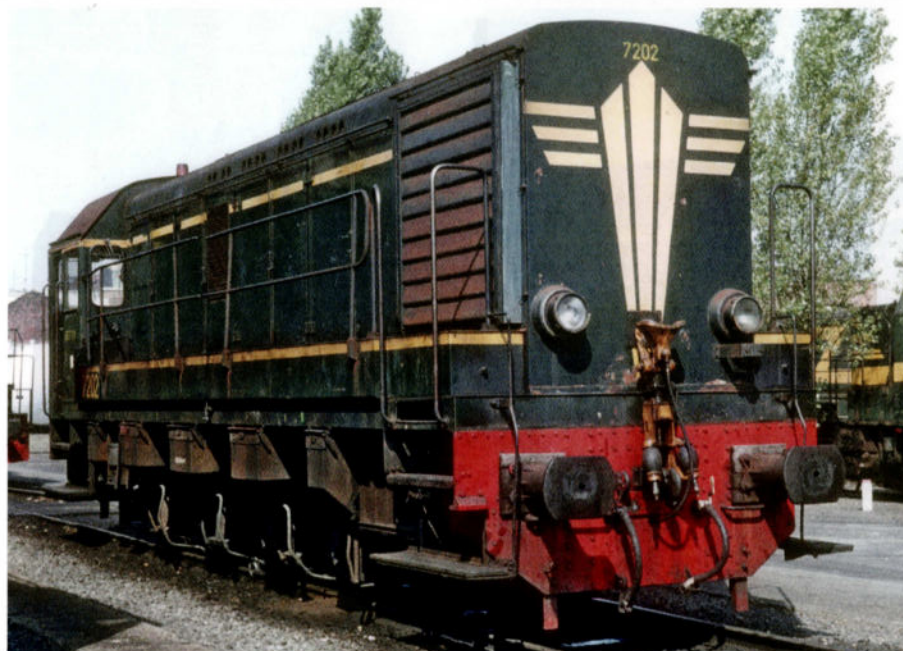
La livraison des locos Diesel du type 272 eut comme effet d'envoyer à la casse les locos à vapeur du type 99. Roger Vissers put encore photographier la 99.006 garée définitivement à Anvers-Dam, en 1960; cette loco avait déjà été retirée pour de bon du service en avril 1957.



En juin 1963, la 272.013 venait de bénéficier d'une révision à Anvers-Dam, à l'occasion de laquelle cette loco avait été repeinte et la belle plaque de constructeur présente sur le poste de conduite nettoyée. Autre signe de sa sortie récente de révision: les bielles polies. Après quelques services, elles redeviendront vite noires, suite à l'huile et aux poussières. Photo: Max Delie.



Les locos du type 272 ont également assuré des services de ligne: témoin cette photo prise par Roger Vissers en gare de Mol, en juillet 1965.



Le 1^{er} janvier 1971, le type 272 fut renuméroté en série 72. La 7202 a curieusement conservé très longtemps sa livrée d'origine: en septembre 1982, la livrée avec motif en 'Z' ne lui avait pas encore été appliquée et un an plus tard (en août 1983), cette loco était définitivement retirée du service. Photo: Max Delie.

TYPE 272 - SÉRIE 72

Matricule	En service	Hors service
272.001 7201	09.02.1956	01.12.1985
272.002 7202	24.02.1956	01.08.1983
272.003 7203	06.03.1956	01.07.1985
272.004 7204	19.03.1956	01.11.1984
272.005 7205	29.03.1956	01.03.1980
272.006 7206	03.04.1956	01.02.1983
272.007 7207	09.04.1956	01.11.1984
272.008 7208	20.04.1956	01.04.1984
272.009 7209	27.04.1956	01.12.1985
272.010 7210	03.05.1956	31.10.1973
272.011 7211	11.05.1956	01.07.1981
272.012 7212	22.05.1956	01.01.1983
272.013 7213	31.05.1956	01.09.1982
272.014 7214	12.06.1956	01.12.1985
272.015 7215	29.06.1956	01.03.1983



C'est surtout dans la longue et forte courbe reliant le faisceau 'Stocatra' (dans l'ancien port) aux voies du terminal que les 72 éprouvaient parfois de grosses difficultés par manque d'adhérence, par mauvais temps. Le 8 mars 1984, ce n'était toutefois pas le cas pour la 7209, en tête de ce train vide. Photo: Carlo Hertogs.



Au début des années '80, un nouveau terminal minéralier fut aménagé à Zandvliet. La 7201 vient d'aller chercher un train de minéral au faisceau 'Zandvliet' (qui n'était pas encore électrifié) et s'apprête à le remorquer jusqu'Anvers-Nord. A cette époque, les aiguillages étaient encore manœuvrés à pied d'œuvre, ce qui explique la présence de l'agent du triage à l'avant de la loco.



Lorsque la charge était trop importante, deux locos de la série 72 étaient alors placées en tête d'une lourde rame. Les 7201 et 7214 unissent leurs efforts pour remorquer un train de minerai le long de la Noorderlaan en direction de la gare de formation d'Anvers-Nord, le 16 mai 1984. Photo: Max Delie.



C'est l'arrivée de la série 75 qui signifia la fin de la série 72...

Les six 75 aidées des trois 71 reprirent alors graduellement les services de manœuvres lourdes jusqu'alors dévolus aux vieilles 72. Les dernières d'entre elles ayant assuré du service furent les 7201, 7209 et 7214, qui

furent finalement radiées des écritures le 1^{er} décembre 1985.

La 7209 n'a toutefois pas été radiée et est littéralement en train de pourrir sur une des voies de garage de l'atelier d'Anvers-Nord. Espérons qu'un

jour, quelqu'un à la SNCB se sente suffisamment concerné pour faire placer cette loco sur un socle: elle pourrait ainsi servir de digne représentante pour toutes les locomotives de manœuvres qui ont un jour œuvré dans le port d'Anvers...

REGARDS EN ARRIÈRE...

Il y a 30 ans



La 8516 dans sa livrée jaune 'canari' fut la seule locomotive de manœuvres à porter cette étonnante livrée. Le but était de la rendre plus visible lors de ses circulations dans le port d'Anvers, mais ce projet ne réussit que partiellement, car l'engin était vite sale et partant, bien moins visible... En août 1985, cette loco était quotidiennement à la tâche dans le faisceau 'Rhodésie' du port d'Anvers. Photo: Max Delie.



A l'occasion d'un des nombreux parcours spéciaux assurés par la 29.013 en 1985 - dans le cadre des festivités marquant les 150 ans de chemins de fer en Belgique - une rencontre eut lieu en gare de Tournai entre les locomotives-musées 29.013 et 230 G 353 de la SNCF, cette dernière assurant un train spécial d'amateurs français. Pour clôturer cette rencontre en beauté, un départ simultané des deux locomotives eut lieu: un moment véritablement unique. Hélas... Il ne pourrait pas être réitéré, depuis que le ministère belge de la Mobilité a décidé récemment l'arrêt de toute circulation d'engins-musées sur le réseau ferré belge... Photo: Max Delie, le 15 septembre 1985.



En 1985, les jours des lourdes locomotives de manœuvres de la série 72 étaient comptés, car le 1^{er} décembre de la même année, elles allaient toutes être mises hors service. La 7201 en tête d'une rame de wagons chargés de charbon à destination d'Anvers-Nord évolue sur le site du terminal minéralier de Zandvliet (dans le port d'Anvers), le 13 juillet 1985. Photo: Max Delie.



La 5211 se fraie un passage entre les parois rocheuses de la vallée de la Meuse à Yvoir, alors qu'elle est en route de Dinant vers Namur, en tête d'une rame de voitures K. Les poteaux supports des caténaires sont déjà plantés; l'achèvement de l'électrification de la ligne en 1986 aura pour effet d'y bannir les 'gros nez' au profit des automotrices électriques. Photo: Max Delie, le 20 octobre 1985.



Ce wagon 84 Δ 88 B 392 3 753-6 possède encore toutes ses haussettes et ses ranchers. On voit bien qu'un seul un conteneur maritime peut y être chargé: il s'agit ici d'un 45 pieds de la firme Yang Ming, directement reconnaissable aux deux autocollants jaunes portant la mention '45' en noir et aux deux œilletons présents aux coins et destinés à la manutention du conteneur. Ekeren, le 24 juillet 2012.

Le wagon porte-conteneurs du **TYPE 3514 D5** actuel 6307 B0

TEXTE ET PHOTOS: BART LUYTEN

Les wagons à ranchers du type 3514 D5 ont été transformés pour transporter des conteneurs de toutes dimensions. Ces wagons sont autorisés à circuler à l'étranger selon le régime d'échange (désormais appelé 'code d'interopérabilité') dans lequel ils sont enregistrés. Ce dernier est constitué des deux premiers chiffres du matricule du wagon (80 et quelques) et au triangle blanc peint à proximité de ce code. Ces wagons pour le transport de conteneurs circulent généralement en rames homogènes de ou vers les ports de Gand-Maritime, Zeebruges et Anvers.

HISTOIRE ET CARACTÉRISTIQUES DU TYPE 3514 D5

Les wagons à quatre essieux du type 3514 D5 (au code-lettres 'Res') ont été construits par la société Franco-belge de matériel de chemin de fer de Raismes Nord, en une série de 100 unités, livrées en 1971. À l'origine, ils furent

immatriculés 31 88 393 8 300 à 31 88 393 8 399. Depuis leur livraison jusqu'à nos jours, ils sont tous peints en livrée brune; ils ne sont pas équipés d'un frein à main.

Chaque wagon est pourvu au total de 16 ranchers rabattables et de 4 haussettes courtes d'about, de 16 haussettes latérales rabattables et de deux haussettes d'about rabattables. Ces wagons étaient pourvus à l'origine de 30 œilletons métalliques servant à la fixation des bâches de protection ou des marchandises indivisibles, comme des caisses de transport en bois, par exemple.

Ce type 3514 D5 fut retiré des écritures le 25 octobre 1994, l'effectif des wagons à ranchers étant devenu surabondant à la SNCB. Suite toutefois à la forte augmentation du trafic des conteneurs, les wagons du type 3514 D5 (et d'autres wagons 'Res') furent transformés

à partir du 8/01/2002 pour le transport de conteneurs. Leur code-lettres devint 'Regs' et les matricules 82 88 392 3 000 à 82 88 392 3 400 dans un premier temps, tous ces wagons étant toujours dépourvus de frein à main.

Les principales modifications apportées à ces wagons furent le placement de longs profilés triangulaires en acier, pour faciliter l'alignement des conteneurs lors de leur chargement, tandis que les 8 haussettes latérales étaient déposées afin de faciliter le chargement. Ces haussettes ont toutefois été précieusement conservées en atelier...

En janvier 2006, la numérotation de ces wagons reste identique, mais certains d'entre eux sont équipés d'un frein à main; ils restent toutefois répertoriés 'Regs' comme code-lettres. Le code d'interopérabilité '80' va de pair avec l'apposition d'un triangle blanc, ce qui signifie que ces wagons sont uniquement autorisés en service intérieur belge ou (une spécificité



Le wagon 82 Δ 88 B 392 3 127-5 faisant encore partie du type 3514 D5 a pourtant déjà été transformé en porte-conteneurs du type 'Regs', tout en ayant conservé ses hausssettes latérales et ses fins tampons à boule jaune, une indication destinée aux soudeurs en atelier: elle leur interdit d'y souder ou d'y porter le chalumeau, par risque d'explosion du gaz contenu dans ces tampons. A cette époque, la SNCB était encore propriétaire de cette série de wagons. Port d'Anvers (faisceau Rhodésie), le 1^{er} septembre 2009.



Remarquez les autres tampons et les hausssettes latérales manquantes sur ce wagon immatriculé 84 Δ 88 B 392 3 511-8: seuls quelques ranchers sont encore opérationnels. Le wagon porte un seul feu de fin de convoi: le train circule donc en trafic intérieur. Deux autocollants sont visibles: l'un mentionne le propriétaire, l'autre le locataire du wagon. Ce dernier est chargé de deux conteneurs maritimes de 20 pieds des firmes Maersk et Safmarine. Ekeren, le 29 mai 2012.



Ce wagon est utilisé exclusivement en service intérieur, au vu de son matricule 84 88 392 3 785-8 et du triangle blanc. Il s'agit en outre de l'un des rares wagons de ce type équipé d'un frein à main. Il est chargé de deux conteneurs maritimes de 20 pieds de la firme Maersk. Ekeren, le 11 avril 2011.



Voici le wagon 84 88 392 3 665-2 du type 6307 B0, encore équipé de tous ses ranchers et de ses haussettes latérales. On voit bien qu'il peut être chargé de conteneurs maritimes de types différents: un de 40 pieds de la firme Triton et un de 20 pieds de la firme Maersk. Ekeren, le 24 juillet 2012.



de ce type de wagon) pour quelques séries d'entre eux, autorisés à circuler entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Au cours des années suivantes jusqu'en 2010, le code '85' est apparu sur les wagons immatriculés 85 88 392 3 000 à 85 88 392 3 400.

Actuellement, ces wagons sont la propriété de la firme TRW et sous-loués à IFB, ce qui se reconnaît à:

- la mention 'B-TRWBE' au sein du matricule de ces wagons;
- à l'autocollant portant le texte 'Loué à Inter Ferry Boats SA' ou 'Loué à IFB'.

Vers l'an 2000, ces wagons furent progressivement désignés sous le type 6307 B0, pour confirmer leur statut 'privé'. Le code-lettres 'Regs' fut maintenu, mais leur immatriculation sera profondément modifiée en 84 88 3923 401 à 799.

En 2012, leur propriétaire – la firme TRW – a fait radier quelques exemplaires de ce type de wagons. Très sporadiquement, on peut voir circuler un 6307 B0 encore muni de toutes ses haussettes latérales, mais sur la plupart des wagons de ce type, les 8 médianes ont été déposées, comme déjà dit ci-dessus.

A l'origine:

Bogies du type Y25Cs
Régulateur de frein SAB du type DRV 2A 600H2
Purgeur SAB du type DP2.

De nos jours:

Tare moyenne: 25 t.
Masse maximale freinée: 58 t.
Bogies du type Y25Css
Boîtes à rouleaux SKF ou FAG
Distributeur de frein Est 3f GP
Régulateur de frein SAB du type DRV 2A 450H2



Ce wagon du type 6307 B0 immatriculé 84 Δ 88 B-TRWBE 392 3 541-5 attend sa prochaine utilisation. Son marquage est précis et il dispose encore de tous ses ranchers et de ses haussettes latérales. Ses roues ne sont pas résistantes à la surchauffe et les boîtes d'essieu à rouleaux sont de marque SKF et FAG. Port d'Anvers (faisceau Wilmarsdonk), le 21 juillet 2010.



Purgeur SAB du type DP1
4 blocs de frein par roue.

SIGNIFICATION DU CODE-LET-RES 'Regs'

R = wagon plat ordinaire à bogies, à haussettes rabattables et ranchers
e = à haussettes latérales rabattables
q = aménagé pour le transport de conteneurs
s = apte à circuler à 100 km/h maximum.

SIGNIFICATION DU MARQUAGE PORTÉ PAR LE WAGON 84 Δ 88 B-TRWBE 392 3 541-5

De gauche à droite:

A-1: Le repère de longueur 'e' que l'on retrouve sur le tableau de charges (voir photo 'C-4').

A-2: Longueur entre tampons, exprimée en m. (ici: 19,90 m).

A-3: Numéro de roue, indiqué à proximité immédiate de la roue concernée; lors d'une révision, les cotes des roues sont mesurées (ici, roue en position 7/8, côté 8).

A-4: Le repère de longueur 'd' que l'on retrouve sur le tableau des charges (voir photo 'C-4').

A-5: Repère pour le levage du wagon en atelier non équipé d'un pont levant.

A-6: Voir 'A-3' (ici, roue en position 5/6, côté 6).

A-7: Tableau des limites de charge par catégories de lignes; toutes les lignes ferroviaires sont classées en catégories en fonction de la masse maximale par essieu admissible, ainsi qu'en fonction de la masse maximale admissible par mètre courant.

Catégorie de ligne

	A	B	C
S	39,0t	47,0t	55,0t

Vitesse maximale: 100km/h.

A-8: Sur les wagons plats et fermés à plancher plat, signe indiquant la longueur de chargement (longueur du plancher moins l'épaisseur des éventuelles cloisons intermédiaires). Ici, 18,50 m.

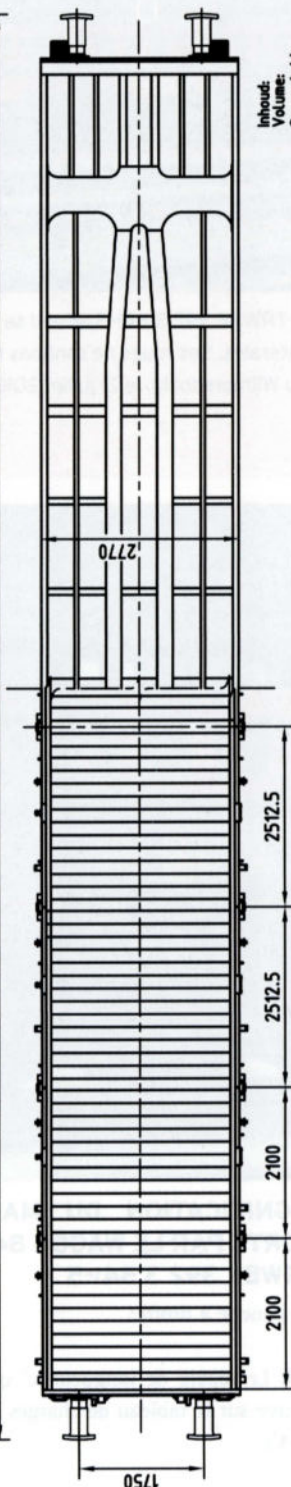
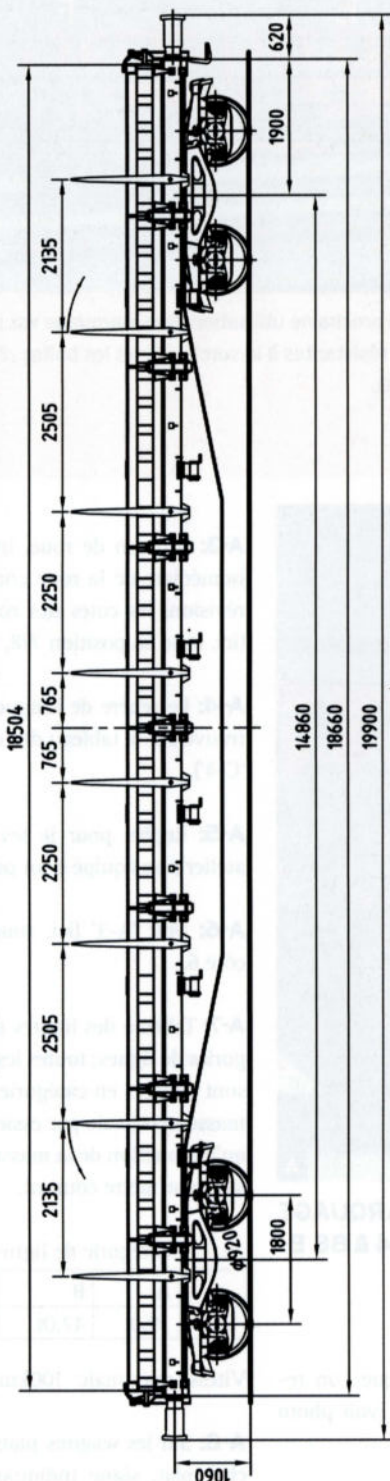
Platte wagen aangepast voor vervoer van containers. Wagon plat approprié pour le transport de conteneurs.

Type M: 351405
Lettercode: Regs
Code letters: 82.88.392.3.000-a tot 82.88.392.3.400-a
Reeks: a
Série:
Bouwjaar: 1971
Année de construction:

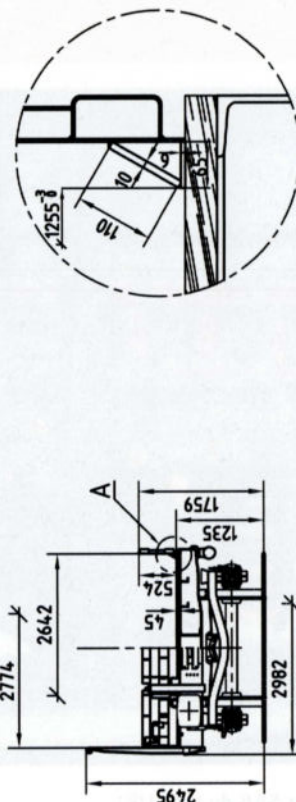
Gemiddelde tarra 25t
Tara moyenne
Zonder handrem
Sans frein à main

Met handrem
Avec frein à main

A	B	C
S	392	478
15	50	



Détail A.



Inhoud: ---
Oppervlakte: 48m²
Surface: SPH Ø130 x 217
Rollagerasbus: 185mm
Bofte à roue: 185mm
Ø van het opzetvlak: Y25Caa
Ø portie de catage: Y25Caa
Draaistel: ---
Bogie: ---
Veer: Ø162 Ø30xØ90 Ø24x228
Ressort: ---
Buigzaamheid in mm/t/wagon: 1,5 o/t 0,5 a/last
Flexibilité en mm/t/wagon: max. s/t
Speling h onder tarra: min. bij revisie
Tussen stuit en veerstrop: min. en revision
Jeu h sous tare entre: 35mm
butée et collier de ressort: ---
Toegelaten boogstraal: ---
Rayon de courbe autorisé: ---
Handrem: ---
Frein à main: ---
Remtype: 0-GP-A
Type de frein: Est 3f GP
Verdelers: SAB DRV 2A 450H2
Distributeur: SAB DP1
Regelaar: ---
Wegklep: ---
Defendeur de pesée: ---
Remmasse: 58t
Hasse-frein: ---

Wijziging van het schema:
Modification du schéma:
11/01/06



B-6: Le code-lettres du wagon, renseignant sur ses possibilités techniques.

B-7: Le repère de longueur 'b' que l'on retrouve sur le tableau des charges (voir photo 'C-4').

C-1: Régime de freinage du wagon (ici, régime 'G' pour marchandises).

C-2: Le régime de freinage: O-GP-A

O = frein Oerlikon

GP = indique les deux régimes possibles (G : marchandises) ou P (voyageurs);

A = réglage automatique en fonction de la charge;

En dessous: la masse maximale freinée: 58 tonnes.

C-3: Le repère de longueur 'a' que l'on retrouve sur le tableau des charges (voir photo 'C-4').

C-4: Tableau reprenant les limites de charge par mètre courant

1: Distance en m. entre repères;

2: Valeur maximale en tonnes pour charges concentrées;

3: Valeur maximale en tonnes pour masse disposée sur 2 appuis.

Pour ce wagon, les valeurs sont les suivantes:

	1	2	3
	m	-	-.
a-a	2	37	38
b-b	5	39	41
c-c	9	42	45
d-d	15	54	55
e-e	18	55	24



B-1: Tare du wagon non équipé de frein à main (25.000 kg). En-dessous, l'abréviation symbolique de l'atelier et la date des dernières mesures effectuées par cet atelier: LCS (AC Cuesmes) 07-02-07.

B-2: Le repère de longueur 'c' que l'on retrouve sur le tableau des charges (voir photo 'C-4').

B-3: Le matricule complet du wagon.

B-4: Δ : indique un wagon autorisé à circuler uniquement en service intérieur belge.

B-5: Mention du pays dans lequel ce wagon est immatriculé, ainsi que celle de son propriétaire: ici, B-TRWBE (B = Belgique, TRWBE = TRW Belgique).

D-1: Toutes les infos concernant le loueur de ce wagon, avec les coordonnées utiles pour le joindre en cas de problème.

D-2: La plaque du constructeur, avec l'année de construction: Société Franco Belge de matériel de chemins de fer - Raismes Nord - 1971.

D-3: Le repère de longueur 'b' que l'on retrouve sur le tableau des charges (voir photo 'C-4').



Le wagon 84 Δ 88 B 392 3 753-6 est un des rares de cette série à ne plus être équipé de ranchers. Comme il n'est pas chargé, on voit clairement le profilé triangulaire en métal soudé sur le plancher, qui sert à maintenir les conteneurs en place. Port d'Anvers (faisceau Groenland), le 7 avril 2014.



Le wagon 84 Δ 88 B-TRWBE 392 3 673-6 était destiné à être ferraillé: il est en compagnie de quelques autres congénères, mais aussi de wagons d'autres types: 2213 A3, 2213 A4 et 3614 A8. Ce wagon avait encore bénéficié d'une révision le 07/11/11, valable pour une durée de 3 ans (+3M), soit jusqu'au 07/02/2014 inclus. Anvers-Schijnpoort, le 30 septembre 2012.

E-1: Toutes les infos concernant le propriétaire de ce wagon, avec les coordonnées utiles pour le joindre en cas de problème.

E-2: Distance entre essieux extrêmes des bogies, exprimée en m (ici, 14,86 m).

E-3: Autocollant de 'Wagon Maintenance' indiquant que des travaux ont été effectués sur ce wagon par une équipe mobile (le CHW - atelier des wagons - d'Anvers-Nord dis-

pose d'une telle équipe, capable d'effectuer toutes sortes de réparations).

E-4: Le cartouche d'entretien:

1^{ère} case: la période de validité, exprimée en années (ici: 6 ans)

2^{ème} case: REV pour indiquer qu'il s'agit du cartouche de révision

3^{ème} case: l'abréviation symbolique de l'atelier responsable des travaux de révision (LCS = AC Cuesmes)

4^{ème} case: la date de réalisation des derniers travaux (jour-mois-année): ici, 07.02.07.

5^{ème} case: mention '+3M'. Les wagons dont la période de validité reprise dans le cartouche est dépassée de moins de trois mois restent toutefois aptes à l'échange, s'ils portent cette mention. Ce wagon peut donc continuer à circuler sans grande révision jusqu'au 07.05.2013.



E-5: Repère 'c' (voir C-4)

E-6: Le cercle de teinte blanche est repli en blanc en partie supérieure: ceci signifie que ce wagon est pourvu de tôles pare-étincelles, permettant le transport de marchandises dangereuses autorisées par le RID (Règlement pour le transport ferré international de marchandises dangereuses).

F-1: Autocollant reprenant la gare d'attache du wagon (ici, Anvers BE/Antwerpen DS).

F-2: Le type du wagon.

F-3: Voir A-3: roue en position 3/4, côté 4.

F-4: Voir A-5.

F-5: Repère de longueur 'd' (voir C-4).

F-6: Voir photo 'A-3'; ici, la roue en position 1/2, côté 2.

F-7: Repère de longueur 'e' (voir photo 'C-4').



Une grande époque, les trains IC entre Cologne et Ostende. Remorqué par la 1806, le train IC 420 passe à hauteur de Bléret (ligne 36), le 17 mai 1998. Photo: Cédric Soltys.

LE PLAN IC-IR 1998

(1^{ère} partie)

PAR CÉDRIC SOLTYS

LE PLAN IC-IR 1998

Dans ce reportage, nous allons retracer les seize années d'application du plan de transport qui s'est achevé il y a peu, une occasion de se pencher sur les relations qui étaient parcourues et d'illustrer le type de matériel qui a arpenté les lignes du réseau belge. Nous allons commencer par les trains IC, ensuite les trains IR, puis les trains Locaux et City-Rail, en terminant par les trains P et T. Etes-vous en possession de votre titre de transport, car nous allons dès à présent voyager à travers les dix provinces de notre royaume!

LE PREMIER PLAN IC-IR

Juin 1984: une révolution sur le rail belge! Un nouveau plan de transport est d'application. Il sonne le glas pour de nombreuses lignes et annonce la mise en place d'économies dans l'exploitation du réseau. Grande nouveauté pour l'époque, les trains sont classés selon des nouvelles appellations. Les trains 'Directs' sont désormais nommés

'Inter City', les trains semi-directs 'Inter Régio' et les trains omnibus 'Locaux'. Des trains de 'Pointe' viennent étoffer l'offre durant les périodes d'affluence matinales et vespérales et des trains 'Touristiques' à la belle saison. Le plan IC-IR a été réalisé en tenant compte des grands bassins industriels et des grandes villes, offrant aussi des relations rapides entre les grands centres urbains.

L'ANCIEN 'NOUVEAU' PLAN IC-IR

Le service des trains vieillissant n'était en partie plus adapté aux attentes migratoires des navetteurs et voyageurs du pays et ne répondait plus aux impératifs de rentabilité dans l'utilisation des moyens humains et matériels, en relation avec l'évolution de la société. Il était donc devenu grand temps de revoir l'offre et de l'adapter de fond en comble pour mieux utiliser le matériel. Un train ne rapporte de l'argent que quand il roule: les temps de 'réutilisation' ont donc

été limités au strict minimum. Après quelques mois de mise en place, des aménagements ont été apportés de sorte à améliorer ce nouveau plan, dont l'allongement du temps de correspondances et des réutilisations, et même l'apparition de nouvelles relations, que nous allons détailler.

Bien que le plan IC-IR '98 ait été une révolution sur papier, bien vite les réalités du terrain ont rendu les choses bien difficiles, notamment des temps insuffisants pour effectuer des opérations ou pour 'rattraper' du retard. Les horaires ont donc été adaptés afin de satisfaire tant le personnel que les voyageurs.

Bien que les grands axes dessinés en 1984 aient été en grandes lignes conservés, la numérotation des trains a été profondément revue, ce qui n'a pas été négligeable pour le personnel, qui a dû se remettre en question et réapprendre les détails du planning. De même que pour les nouvelles destinations, terminus et difficultés liées aux trains scindés. Par contre, certains temps 'perdus' en semaine vers



Le train IC 423 en provenance d'Ostende entre en gare de Bruges : c'est la 1603 qui est chargée de sa remorque, le 10 avril 1999. Photo: Cédric Soltys.



Les locomotives tritension de la série 15 ont été engagées sur les IC-A : la 1502 en tête du train IC 512 vers Welkenraedt passe à toute allure à Remicourt, le 1^{er} avril 1999. Photo: Cédric Soltys.



Le train IC 537 tracté par la 1350 vient de quitter Bruxelles en direction d'Ostende. Il passe à Dilbeek (ligne 50A), le 18 avril 2007. Photo: Cédric Soltys.

Bruxelles comme pour l'attente de l'accouplement de deux tranches en gare de Landen (une venant d'Hasselt, l'autre de Maastricht) ont été supprimés.

De nombreuses villes de province ont été directement reliées à Bruxelles à la cadence horaire, dont la dorsale wallonne ou certaines localités de Campine.

Le calcul horaire fut donc basé sur une période de 60 minutes de symétrie, cela signifie qu'un train qui part d'une gare à H.36 y revient à H.24, puisque $36+24 = 60$. De ce fait, au point de vue régulation du trafic, des trains d'une même tranche se croisent précisément aux heures piles et H.30. Chaque relation IC-IR est dénommée par une lettre et un numéro de série par train: les IC J par exemple formaient la liaison Bruxelles-Midi - Luxembourg. Le nouveau plan a aussi eu pour objectif de relier davantage de villes à Bruxelles, tant en heures de pointe qu'en heures creuses. Les 'sillons' horaires étant très limités dans l'entonnoir de la Jonction Nord-Midi, il a fallu alors jouer avec certaines relations terminus dans les gares bruxelloises pour les transformer en trains en passage, ce qui a eu pour origine des combinaisons originales que nous allons détailler au fil des pages de ces articles. La desserte de la gare de l'aéroport de Bruxelles a elle aussi été intensifiée et profondément mise à jour, en fonction du développement du projet

'Diabolo' et de la mise en place de nouvelles lignes, au fil des ans.

Le tant attendu RER se faisant désirer autour de Bruxelles, la SNCB décida de mettre en place un réseau 'City-Rail', en décembre 2003. Il s'agissait de relations 'L' existantes, mais renommées et classées selon une nouvelle numérotation. En attendant le matériel RER proprement dit, des automotrices classiques furent adaptées et les premières circulations observées à la mise en place de ces relations. Ce type de train fut définitivement abandonné le 9 décembre 2012, l'appellation 'CR' étant rebaptisée 'L'.

Avec la suppression des trains internationaux et la mise en place des LGV (les lignes à grande vitesse), de nouvelles liaisons ont été mises en place et les numéros ex-internationaux réattribués, comme par exemple la relation IC 400 Bruxelles-Midi - Maastricht via la LGV 2 ou encore les 'ex-Benelux' de la tranche 600, devenus les IC Anvers-Central - Noorderkempem, par la LGV4.

La numérotation des trains à la mise en place en mai 1998

01 à 499: Trains internationaux
500 à 999: Trains IC grandes lignes
1000 à 1499: Trains internationaux saisonniers
1500 à 2599: trains IC
2600 à 3999: train IR
4000 à 6699: Trains L

6700 à 6999: Trains T

7000 à 7999: Trains P du matin

8000 à 8999: Trains P du soir

9000 à 9999: Trains internationaux à grande vitesse (Eurostar, Thalys et TGV).

Au sein de ces différentes tranches, une sous-subdivision permettait de distinguer le sens de circulation du train.

Voici quelques exemples de numérotation de trains par tranches de numéros :

Tranche 2000 à 2049: trains IC de la relation Charleroi-Sud - Anvers-Central

Tranche 2050 à 2099: trains L de la relation Bruxelles-Midi - Jette - Alost

Les relations de trains étaient elles-mêmes scindées en deux selon le sens de circulation:

Tranche 2000 à 2024: trains IC du sens Charleroi-Sud - Anvers-Central

Tranche 2025 à 2049: trains IC du sens Anvers-Central - Charleroi-Sud.

De même pour la seconde tranche:

Tranche 2050 à 2074: trains L du sens Bruxelles-Midi - Jette - Alost

Tranche 2075 à 2099: trains L du sens Alost - Jette - Bruxelles-Midi.

Enfin, le(s) dernier(s) chiffre(s) correspondai(en)t à l'heure de départ ou d'arrivée du train.



Le train IC 507 en direction d'Eupen vient de sortir du tunnel de Pepinster (L.37), le 17 août 2005. Photo: Cédric Soltys.

Exemples:

Le train 2010 part à 10h07 de Charleroi-Sud; dans l'autre sens, le 2032 revient à 12h53.

Le train 2061 part à 10h06 de Bruxelles-Midi, tandis que le 2091 arrive à 21h54 à Bruxelles-Midi.

En ce qui concerne les trains P, les numéros donnent aussi de nombreuses indications très précieuses. Outre le fait que le premier chiffre désigne la pointe matinale (7) ou vespérale (8), le second correspond à la zone géographique du pays. Par définition et tout comme pour le trafic des trains de marchandises, le numéro des régions et les préfixes téléphoniques en usage à la SNCB, ces codes datent de la création de la SNCB, en 1926!

- 1 = Bruxelles
- 2 = Anvers
- 3 = Hasselt
- 4 = Liège
- 5 = Tournai
- 6 = Namur
- 7 = Charleroi
- 8 = Mons
- 9 = Gand

La numérotation des trains P est également scindée: les deux derniers chiffres du numéro du train **00 à **49 correspondent aux

trains rapides, la seconde tranche de **50 à **99 aux trains de pointe locaux.

Exemples:

Le train 7602:

- 7 = le matin
- 6 = dans la région namuroise
- 02 = train rapide et le 2^{ème} de la relation.

Le train 8968:

- 8 = l'après-midi
- 9 = dans la région de Gand
- 68 = à marche lente 'omnibus'

Deux fois par an, en juin et décembre, à la mise en place des horaires saisonniers, des adaptations sont apportées. Cela va de l'engagement de matériel différent, à des changements de quelques minutes ou même la création de nouvelles relations.

Un nouveau plan, un nouveau logo, une nouvelle livrée sur le matériel roulant, l'engagement de matériel de plus grande capacité en heures de pointe, la mise en route de nouveau matériel, l'ouverture de nouvelles lignes, bref: une évolution continue, dont la satisfaction de la clientèle était une priorité. Tant de changements que nous vous proposons de découvrir dans cet article, où nous allons détailler les points importants, relation par relation, avec des illustrations inédites.

Quelques dates-clés:

- 3 juin 1984: mise en route du premier plan IC-IR
- 24 mai 1998: mise en route du nouveau plan de transport IC-IR '98
- 14 décembre 2014: mise en route du nouveau plan de transport 2015.

LES RELATIONS IC

IC-A Ostende - Bruxelles JNM - Eupen

Numérotation: 504 à 522 vers Eupen, 527 à 545 vers Ostende

Circulation par les lignes 50A - 03 - 36 - 2 - 37 - 49

Traction: séries 15, 16, 18, 27, ensuite 13, 18 et 'AM96'.

Matériel remorqué: Voitures I6, I10, I11 du PET d'Ostende, voitures M6 de Courtrai.

Héritage de l'ancien plan de 1984, la liaison Ostende - Welkenraedt/Cologne fut conservée. Dès sa mise en place, les voitures I11 flambant neuves furent engagées. On peut dire qu'il s'agissait de deux relations en une, la première reliant Ostende à Welkenraedt, la seconde vers l'Allemagne, avec Cologne pour terminus. Une heure sur deux, les trains IC 4** circulaient encore au-delà de nos frontières avec des locomotives polytensions des série 16 ou 18. En décembre 1999, les 18 furent retirées du service et radiées, les 16



La relation IC la plus rapide du pays se termine par un tronçon à voie unique (la ligne 49) avec pour terminus Eupen. Une vue prise à proximité, alors qu'une tempête de neige fait rage sur les hauteurs... Photo: Cédric Soltys, le 3 mars 2006.

- Eupen
- Welkenraedt
- Verviers-Central
- Liège-Guillemins
- Louvain
- Brux.-Nord
- Brux.-Central
- Brux.-Midi
- Gand-Saint-Pierre
- Bruges
- Ostende

Trains de Cologne	Trains du service intérieur
416	533
420	535
428	539
432	541
438	544

Les voitures de la relation intérieure vers Welkenraedt étaient remorquées par des locos de la série 27. Entre la mise en place du nouveau plan jusqu'en décembre 1999, des 15 évincées du trafic international vers Paris furent engagées sur plusieurs paires de trains. Lorsque les 13 eurent terminé leurs séances d'homologation, elles furent mises à contribution sur cet axe, ce qui permit d'utiliser les rames en composition réversible. A ce moment, tous les trains ont été prolongés jusqu'Eupen. Dans un premier temps, les trains ont circulé via la ligne 36, jusqu'à l'ouverture commerciale de la LGV 2, le 15 décembre 2002. Cette date a révolutionné le transport voyageurs en Belgique, car pour la première fois, un train du service intérieur circulait à la vitesse maximale de 200 km/h! La Cité ardente n'était plus qu'à 54 minutes de la Capitale.

A partir d'avril 2002, quelques voitures des type I6 et I10 aptes à 200 km/h ont été incorporées de temps à autre en remplacement d'une I11, retirée pour maintenance. Les 13

ont laissé la place aux nouvelles 18 Siemens, à partir de février 2012. En décembre 2013, deux rames de voitures M6 de Courtrai encadrées de '18' ont été engagées. Ces voitures avaient été adaptées pour pouvoir circuler à 200 km/h et habillées d'un logo spécial pour l'occasion. Suite à l'inconfort provoqué par les oscillations des caisses à vive allure, la direction de la SNCB décida malheureusement deux semaines plus tard de réduire la vitesse de ces rames à 170 km/h. Les trains assurés par ces rames à double étage étaient les 506, 509, 513, 516, 520 vers Eupen et 529, 533, 536, 540 et 543 vers Ostende.

Le dernier train du soir 522 et le premier du matin 527 furent assurés jusqu'en décembre 2003 par des voitures I10 et servaient au rapatriement du matériel. De 1998 à 1999, une voiture internationale I10 fut même ajoutée en queue jusqu'Welkenraedt et avait pour destination Copenhague: les écrans des quais affichaient alors la destination pour la moins originale 'INT Welkenraedt/ København'... Cette voiture était alors ajoutée en queue du train régulier. A partir de 2003, ce train qui fut le seul à toujours avoir été tracé par la ligne 36 (avec arrêts à Tirlemont, Landen, Waremmes et Ans) s'est vu attribuer une AM96 bitension d'Ostende. Depuis les nouveaux diagrammes de roulements de 2007, c'était un mélange de 'monos' (AM 525 à 570) et de bitensions (AM 441 à 490). (A suivre...)

étant maintenues sur cet axe jusque la suppression des IC vers Cologne, le 15 décembre 2002. A ce moment, les trains correspondants à l'horaire de la relation intérieure furent renumérotés.

Trains vers Cologne	devenus trains du service intérieur
419	509
423	511
427	513
431	515



Passage du train IC 511 vers Eupen, composé de 7 voitures M6 encadrées des 1806 et 1886 à Voroux (LGV 2), le 23 novembre 2014. Photo: Cédric Soltys.

RECENSION

LE CHEMIN DE FER DU HOYOUX ET DU CONDROZ LA LIGNE 126 DE STATTE À CINEY

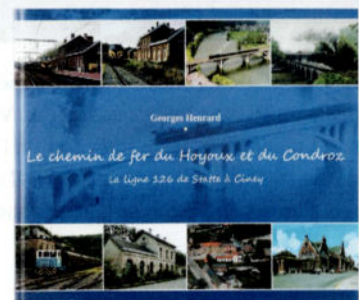
Par Georges Henrard, édité à compte d'auteur, ISBN 2-87368-014-8, format couché de 25 cm x 21, en français, dos cousu au fil et couverture cartonnée, 296 pages avec 320 photos, dont une partie en couleurs. Prix: 40 euro, à majorer de 8 euro de frais de port.

Dans le milieu des chemins de fer, Georges Henrard n'est pas un inconnu. Depuis 1991, il a produit à compte d'auteur pas moins de 13 livres historiques concernant les chemins de fer ou les tramways dans la région de Verriers, Spa, Herve, des Hautes Fagnes et de l'Ardenne. Ces livres sont devenus entretemps des objets de collection très recherchés, car ils ont été imprimés en petits nombres et sont uniques dans leur genre. Pour sa 14^{ème} édition, l'auteur se consacre à une région qui était inconnue pour lui, à savoir le Condroz et plus particulièrement la ligne 126 qui reliait Statte à Ciney, sur une distance d'une quarantaine de kilomètres.

La première partie du livre traite de la construction de la ligne entamée en 1864 (à l'époque des compagnies concessionnaires), des débuts de l'exploitation et de la reprise par l'Etat Belge en 1895. Suivent ensuite deux

grands chapitres dans lesquels les détails historiques de chaque gare de la ligne sont relatés. La section située dans la vallée du Hoyoux et de Bonne (entre Statte et Modave) est d'abord passée en revue, ensuite la section située dans le Condroz, de Clavier à Ciney. L'auteur ne s'intéresse pas seulement à la ligne proprement dite, mais étudie également en détails les raccordements privés qui se situaient tout au long de celle-ci. L'ensemble est en outre truffé d'anecdotes liées à l'activité ferroviaire. Le 4^{ème} et dernier chapitre évoque la fermeture de la ligne.

Cet ouvrage est écrit dans un style agréable et est richement illustré de nombreuses photos souvent inédites, dont certaines en couleurs. La plupart des photos sont évidemment historiques et donc en noir et blanc et donnent au lecteur une bonne idée de cette ligne, devenue désormais un Ravel. Les modélistes y



puiseront sans aucun doute leur inspiration parmi les nombreux plans de voies illustrés, ainsi que des vues des raccordements privés d'antan. 'Le chemin de fer du Hoyoux et du Condroz' est bien plus qu'un simple livre d'images: il s'agit d'un récit d'une ligne ferroviaire disparue et ne pourrait manquer dans aucune bibliothèque ferroviaire.

Ce livre a été imprimé en 700 exemplaires et doit être commandé via mail à l'adresse henrard20@hotmail.be ou par lettre à Georges Henrard, rue de la Source 1A à 4570 Marchin. Il sera officiellement présenté au Syndicat d'Initiative de la vallée du Hoyoux à 4577 Pont de Bonne. Au même endroit se tiendra une exposition du 13 novembre au 11 décembre prochain, qui aura pour thème la ligne 126 vue par des artistes. Ce livre coûte 40 euro, à majorer de 8 euro de frais de port. (GVM)

BELGIQUE



↑ Vu leur prix exorbitant, les trains spéciaux de voyageurs sont devenus rares en Belgique: c'est donc chaque fois un événement lorsqu'un tel train est mis en marche. Voici le dernier train de pèlerins vers Lourdes de la saison 2015 traversant (à contrevoie) la forêt de Soignes. Composé de 14 voitures SNCB (13 I6 Bc et un fourgon Dms), il sera remorqué par la 1353 jusqu'Arlon, où cette dernière sera relayée par la 3007 des CFL (voir rubrique 'Luxembourg'). A l'avant-plan, la plateforme pour les deux voies supplémentaires est terminée depuis plus d'un an. On distingue dans le fond la dalle de béton recouvrant la gare de Boitsfort. Photo: Marc Grieten, le 20 septembre 2015.

➔ Le samedi 7 novembre 2015, la 1360 a subi une avarie de frein à Marloie, alors qu'elle remorquait le train INT 91 Bruxelles-Midi – Bâle. C'est la 1823 présente à Jemelle qui a été désignée pour lui servir d'élément de secours, mais jusqu'à Arlon seulement, la série 18 n'étant toujours pas homologuée pour circuler sur le réseau grand-ducal.

Passage à Habay (L.162 entre Marbehan et Arlon) de l'INT 91, exceptionnellement remorqué par une 18, la 1360 étant disposée comme véhicule. Le convoi circule à contrevoie, suite aux travaux de ré-électrification de la ligne 162. Photo: Marc Grieten.



En août 2012, la VMS (Verkehrsverbund Mittelsachen), la compagnie qui gère les transports publics de Chemnitz (D) et de sa région, a signé un contrat avec Vossloh Kiepe et Vossloh Rail Vehicles pour huit trams à trois caisses et plancher bas, avec option pour quatre trams supplémentaires, levée entretemps. Ces véhicules hybrides (bi-mode) sont des 'Citylink' capables de fonctionner sous 600 V/750 V et en traction diesel. Sur le réseau de la ville, ils sont alimentés par les lignes aériennes, tandis que sur le réseau ferré, ils utilisent leur moteur diesel. Ces motrices disposent à cet effet de deux 'power packs' en toiture, constitués d'un moteur diesel et d'un alternateur.



↑ Remorqué par la 2817 de B-Logistics, le train 42593 Anvers-Waaslandhaven – Aachen West acheminant la motrice 434 destinée au réseau de Chemnitz passe à Begijnendijk (L.16 entre Lierre et Aarschot), le 30 octobre 2015. Suite à la présence de cette motrice (qui est pourtant du type 'train-tram'), la vitesse du convoi était limitée à 50 km/h. Photo: Carlo Hertogs.

← La motrice 434 destinée au réseau tram de Chemnitz. Photo: Carlo Hertogs.



← Un des wagons-raccords de la firme 'railadventure' encadrant la motrice: il s'agit d'anciens fourgons postaux de la poste allemande, entièrement rénovés et adaptés à leur nouvelle fonction. Remarquez l'attelage spécial, réglable en hauteur. Photo: Carlo Hertogs.



↑ La 2862 récemment prise en leasing par la SNCB auprès de Railpool devant subir une grande révision chez Talbot à Aix-la-Chapelle, cette loco affectée exclusivement à la traction des trains Benelux a été remplacée depuis le 30 octobre et pour six semaines par la E186 424. Vu le caractère temporaire de cette mesure, cette nouvelle 'Traxx' ne portera pas de matricule propre à la SNCB. Le loueur Railpool (basé à Munich) possède actuellement 183 locomotives, dont 169 du type 'Traxx' de construction Bombardier.

La E186 424 en tête du train IC 9228 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi passe à Anvers-Luchtbal, le 3 novembre 2015. Photo: Max Delie.



← Transfert nocturne de la nouvelle rame Eurostar 4019/4020 du type 'Velaro' de Klinkum (à proximité du centre d'essais Siemens de Wildenrath) à Gand-Maritime, en route vers Londres via le Tunnel sous la Manche. La traction est assurée par la 2827 de B-Logistics. Aarschot, le 9 novembre 2015. Photo: Bart B.



↑ Transfert de locomotives entre l'atelier SNCB d'Anvers-Nord et Ronet: la 7730, qui a d'abord fait un crochet par Forest pour y déposer des 28 'Benelux', en est repartie avec les 2809 et 1351 vers l'atelier central de Salzinnes, où ces engins bénéficieront d'une révision. Fleurus (L.140), le 6 novembre 2015. Photo: Cédric Soltys.

↓ Les deux wagons-raccords ayant été utilisés pour l'acheminement de la rame Eurostar 4019/4020 vers Londres (voir ci-contre) ont été rapatriés à Rheydt (à proximité du centre d'essais Siemens) par la 2816 de B-Logistics. Passage de ce convoi à Langdorp (L.35 entre Aarschot et Diest), le 13 novembre 2015. Photo: Bart B.





↑ La 5501 (une des six locomotives de la série 55 équipées de la TVM pour servir d'engin de secours sur la LGV 1 Hal – frontière française) est ressortie à son tour de l'atelier central de Salzinnes, après grande révision et repeinture en livrée 'série 18'. Fin novembre, seules les 5511 et 5506 devaient encore bénéficier d'une telle révision.

Les 5501 et 5511 viennent de sortir de la LGV 1 à hauteur de la base de maintenance du Coucou et vont passer la nuit à Ath, le 31 octobre 2015. Photo: Corentin Cauwelier.

↓ Un train Robel d'Infrabel a fourni près de 7.000 mètres de rails de réemploi au StoomCentrum Maldegem en vue de renouveler l'entièreté des rails de cette ligne-musée, qui est encore équipée localement d'anciens rails de 40 kg/m.

Remorquant un train Robel chargé de rails, les 7751 et 7733 de la SNCB passent à Waarschoot (L.58 entre Evergem et Eeklo), le 4 novembre 2015. Photo: Willy Peyskens.





A l'occasion des dix ans d'existence d'Infrabel, sa locomotive 6317 a été décorée de dessins d'enfants et rebaptisée 'Spirit of Infrabel'! Lierre, le 6 octobre 2015. Photos: Willy Henderikx.



↓ C'est la 7408 (ex-SNCB) propriété du SCM (StoomCentrum Maldegem) qui a pris la relève des deux 77 de la SNCB en gare d'Eeklo, afin d'acheminer le train Robel sur la ligne-musée du SCM. Eeklo (Kerkstraat), le 4 novembre 2015. Photo: Willy Peyskens.



Opérateurs privés



↑ Les 'Traxx' rouges en livrée DB utilisées par l'opérateur privé EuroCargoRail sont assez discrètes sur le réseau belge, car elles circulent principalement de nuit. En voici deux (les E 186 329 et E 186 331) garées en escale entre deux trains à Zwankendamme (près de Zeebruges), le 19 septembre 2015. Photo: Dries Reubens.

↓ Depuis peu, l'opérateur Railtraxx est aussi actif dans le port d'Anvers situé sur la rive gauche de l'Escaut, afin d'y assurer des services du type 'last mile' (desserte terminale).

Après avoir acheminé trois wagons fermés à parois coulissantes du faisceau 'Zuid' vers le site de l'entreprise Van Moer Rail, la 266 118 de Railtraxx en ressort en direction du faisceau, le 9 novembre 2015. Photo: Carlo Hertogs.





Depuis le 1^{er} octobre dernier, le trafic d'automobiles Mercedes neuves entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne (via le port de Zeebruges) a été repris de B-Logistics par DB Schenker, qui utilise des locos 'Class' 66 ou 77 de l'opérateur ECR entre Aachen-West et Zeebruges. Le 27 octobre dernier, un sérieux incident a touché un de ces trains (numéroté 47528) venant d'Aachen-West, qui transportait près de 600 automobiles: un frein calé a été détecté sur le premier wagon de la rame lors de son passage à Diest (L.35 entre Hasselt et Aarschot). Le train a été immobilisé sur la voie de garage de Testelt où le wagon avarié a été laissé sur place, tandis que la locomotive changeait de bout et ramenait le convoi à Diest, où une seconde remise en tête eut lieu, afin que le convoi reparte vers Zeebruges. Vu la valeur de la marchandise transportée, le wagon différé a été gardienné jusqu'au lendemain, lorsqu'une 'Class' 66 est arrivée à Testelt en provenance de Zeebruges avec un seul wagon (!). Le transbordement des voitures d'un wagon à l'autre s'est alors déroulé en pleine voie, après quoi la 'Class' 66 est repartie avec sa précieuse cargaison vers Zeebruges!



Passage à Molenstede (L.35 entre Testelt et Diest) du train 47528, après que son premier wagon ait été différé à Testelt: le convoi s'en retourne vers Diest, où la locomotive changera de bout avant de s'élancer à nouveau vers Zeebruges... Photo: Maxim van Praag, le 27 octobre 2015.



Passage à Testelt (L.35 entre Diest et Aarschot) du train 47528 du 7 novembre 2015. A gauche, le wagon porte-autos avarié, toujours immobilisé sur la voie de garage depuis le 27 octobre; il sera évacué sur lorry au cours de la nuit suivante. Photo: Bart B.





↑ Le train 60200 Wloclawek (PL) – Geel (BP Chemicals) assuré par la DE 6312 (une 'Class' 77) de Crossrail longe la rive gauche du canal Albert à Oevel, à destination de l'usine BP Chemicals de Geel. Ce site produit du PTA, une matière chimique servant à la fabrication de polyester du type PET. Auparavant, ce train circulait au départ d'Aachen-West via Hasselt, Mol, Herentals et Geel (sur la ligne industrielle 207), mais l'implantation de la bifurcation Wolfstee (entre les lignes 15 Anvers – Mol et 207 vers Geel) a été inversée: l'accès à cette ligne n'est désormais plus possible qu'en venant de Lierre, au lieu d'Herentals. Les trains concernés circulent donc désormais via Hasselt, Aarschot, Malines et Lierre. Photo: Maxim van Praag, le 27 octobre 2015.

↓ Suite à la montée en puissance des chantiers de la future LGV française Tours – Bordeaux, la cadence des trains de ballast sortant de la carrière de Quenast à destination de la France a été doublée, certains trains étant même composés d'anciens wagons tombereaux, au lieu des traditionnels wagons-trémies. Ces trains sont assurés exclusivement par des unités multiples de BB 67400 de la SNCF, dont certaines circulent encore en livrée SNCF bleue d'origine.

Venant de Quenast, les BB 67629 et 67594 en tête de wagons tombereaux chargés de ballast arrivent à Clabecq d'où après changement de front, elles repartiront vers Aulnoye, via Quévy. Photo: Corentin Cauwelier, le 30 octobre 2015.





Infrabel - Réseau

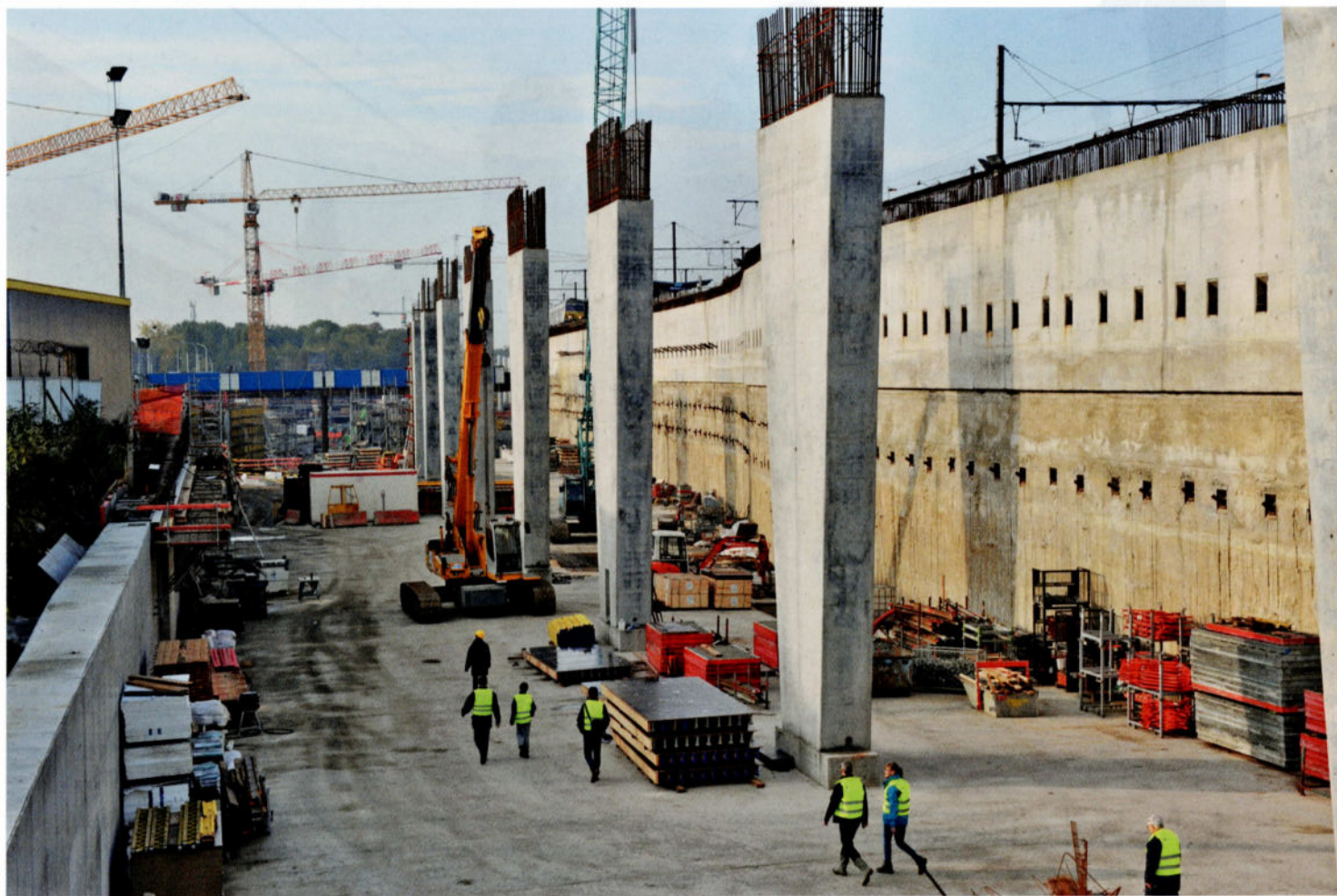
D'importants travaux d'infrastructure ont repris en gare de Verviers-Central. La place devant la gare sera bientôt reconstituée: elle avait été mise à ciel ouvert pour rehausser le plafond 'électrique' et permettre la circulation de voitures M6 à double étage sur la ligne 37. En gare, le quai des voies 3 et 4 est par ailleurs en cours de rénovation complète.

↑ Une belle vue de la façade de la gare de Verviers-Central, prise d'un point de vue qui disparaîtra lorsque les voies 1, 2 et 3 auront été recouvertes, comme le sont déjà les voies 4 et 5 visibles à droite.

Partant à contrevoie de la voie 2 de Verviers-Central, la 646 s'élance vers Aachen Hbf, en assurant le train L 5017. A droite, la voie 3 entièrement déposée, en attente de renouvellement. Photo: Jacques Braive, le 6 octobre 2015.

↓ Le quai des voies 3 et 4 en cours de reconstruction: au premier plan, la voie 3 (la voie 'A' de la ligne 37 Liège - frontière allemande) vient d'être reposée intégralement. Photo: Jean Lechat, le 27 octobre 2015.





➔ Une visite du chantier de la gare de Malines a récemment été organisée par Infrabel. Rappelons que Tuc-Rail y réalise la construction de deux voies supplémentaires, du côté opposé à celui du bâtiment de la gare. Voici les piliers qui supporteront le futur quai et les deux voies supplémentaires. Au niveau du sol, une voirie routière mènera d'une part au nouveau parking de la gare et d'autre part à la 'Tangente', une nouvelle rocade routière qui évitera le centre de Malines. A gauche, l'atelier central SNCB de Malines; à droite, les voies actuelles en gare. Photo: Bart B., le 18 octobre 2015.

➔ Dans le cadre de la modernisation de la ligne 162 Namur - Arlon, de nombreux PN (passages à niveau) sont en cours de suppression, comme celui qui était situé à la sortie de la gare de Ciney, côté 'Arlon'. Un nouveau pont surplombe d'une part les voies de la gare côté 'Namur'; du côté 'Arlon', le PN a été remplacé par un passage inférieur préfabriqué, qui a été poussé sous les voies pendant le week-end des 24 et 25 octobre 2015, à la faveur d'une coupure totale de la circulation ferroviaire entre Ciney et Marloie. Cette photo a été prise le samedi 24 au matin; dès le dimanche en fin d'après-midi, cet ouvrage était déjà en place, permettant le rétablissement du passage des trains. Photo: Marc Grieten.



En gare de Trois-Ponts (L.42 Rivage – Gouvy), le quai de la voie 2 (ex-voie 3) a été rehaussé de 28 à 55 cm. Pendant cette opération menée au cours des weekends des 7/8 et 14/15 novembre, le croisement systématique des trains sur cette ligne à voie unique avait été reporté à Vielsalm, puisqu'il ne restait plus qu'une seule voie à quai accessible à Trois-Ponts: la voie 1, le long du bâtiment voyageurs.



La pose des nouvelles bordures de quai le long de la voie 2 à Trois-Ponts, le 7 novembre 2015. Photo: Jean Lechat.



Alors que le quai de la voie 2 est déjà rehaussé, le train 110 Liège – Luxembourg est encore reçu à la voie 1 (à contrevoie), la voie 2 étant occupée par un engin de chantier. A gauche, l'ancien emplacement de la voie 2 d'origine, qui a été déposée: au vu de l'aspect général du site, n'aurait-il pas mieux valu la conserver et plutôt déposer la voie 3?... Photo: Jean Lechat.



Actualité

Les adaptations du plan de transport en décembre 2015

Chaque année, la SNCB adapte ses horaires voyageurs le 2^{ème} dimanche de décembre. Cette année, les modifications auraient normalement été la conséquence de la mise en service du nouveau tunnel Schuman – Josaphat et du lancement de la nouvelle offre 'S' à Bruxelles et dans sa périphérie, une desserte du type RER. Comme signalé en première page, cette mise en service a été reportée au 9 avril 2016, l'exercice d'évacuation du nouveau tunnel n'ayant pas pu être réalisé à temps.

Depuis le dimanche 13 décembre, la traction électrique est en service sur la ligne 15 entre Herentals et Mol. Seuls les trains 'L' Anvers – Mol en bénéficient, les autorails 41 ayant été remplacés par des automotrices 'Desiro'. En outre, le train de pointe existant Herentals – Bruxelles-Midi a son origine reportée à Mol (et vice-versa) et un nouveau train P est mis en marche entre Mol et Bruxelles-Midi (et vice-versa).

LUXEMBOURG



↑ Un train de pèlerins à destination de Lourdes a transité par le Grand-Duché de Luxembourg, le 20 septembre dernier (voir également la rubrique 'Belgique'). Contrairement à l'année passée, la '13' de la SNCB n'a pas poursuivi jusqu'à Thionville, mais a été relayée à Arlon par la 3007 des CFL, qui a mené ce train jusqu'à cette gare frontière française. Une incroyable polémique oppose en effet depuis des années la SNCF à la SNCB quant à savoir si les '13' de la SNCB sont autorisées ou non à circuler en tête de trains de voyageurs sur le réseau français... Livange, le 20 septembre 2015. Photo: Yves Gillander.

➔ L'autorail de mesures 719 001 de la DB a de nouveau parcouru l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Contrairement aux années précédentes, cet engin a été autorisé cette fois à s'y déplacer par ses propres moyens.

Voici cet autorail sur la voie Thionville - Bettembourg, après qu'il ait effectué les vérifications requises sur cette ligne, sans toutefois pénétrer sur le territoire français. C'est par ailleurs à cet endroit précis que s'est déroulée la catastrophe de Zoufftgen du 11 octobre 2006, l'un des pires accidents ferroviaires qu'ait connu le Grand-Duché de Luxembourg. Zoufftgen, le 10 octobre 2015. Photo: Yves Gillander.





↑ Remise en place au printemps 2015, la caténaire des faisceaux du réseau interne de l'usine ArcelorMittal de Belval est utilisable depuis le mois de septembre, ce qui permet l'utilisation des locos des types 4000 et 3000 de CFL Cargo sur ce site sidérurgique. La 4003 des CFL (louée à CFL Cargo) refoule le train 45660 composé de wagons de ferrailles en provenance d'Homburg (en Sarre) sur le faisceau d'arrivée d'ArcelorMittal de Belval-Usines, le 3 octobre 2015. Quelques semaines auparavant, ce train avait encore pour terminus le faisceau CFL de Belval-Usines, d'où un locotracteur Diesel d'ArcelorMittal assurait la continuation vers le raccordement privé du site. Ces opérations laborieuses, car nécessitant la scission de la rame en raison de la forte rampe du raccordement, font désormais partie du passé. Photo: Yves Gillander.

➔ Malgré une année quasi entière de service commercial sur les trains 'RE' entre Luxembourg et Coblenz, les automotrices 'Kiss' 2300 des CFL sont encore régulièrement victimes de problèmes techniques. La 2308 est ainsi hors service depuis mai 2015 suite à un court circuit au pantographe causé par un volatile (sic), ayant entraîné d'importants dégâts à l'installation électrique de l'engin. De plus, le déshumidificateur du système de freinage n'avait pas été correctement raccordé suite à une erreur de montage en usine, ce qui a causé des dégâts de corrosion notamment aux soupapes de frein, qui doivent toutes être remplacées. Cette automotrice a donc été rapatriée chez Stadler à Berlin, pour y être réparée. Suite à l'isolement des freins de cette automotrice, pas moins de trois locomotives 4000 ont été nécessaires pour obtenir le poids-frein nécessaire afin d'acheminer la 2308 vers Trèves.

Les 4020, 4002 et 4011 des CFL encadrant la 2308 stationnent en gare de Trèves lors de son rapatriement vers Berlin, le 5 septembre 2015. Photo: Mike Wohl.





↑ CFL Cargo continue ses essais de locomotives Diesel du type DE18 de fabrication Vossloh. Après des essais sur le réseau luxembourgeois, un engin de ce type a été utilisé sur le trafic d'acier Hagondange (F) – Ehrang (D). La série DE18 étant déjà homologuée sur les réseaux français et allemands, ces essais visaient essentiellement l'adéquation de ce type de locos pour un tel trafic. Les essais ayant été concluants, il semble donc fort probable que CFL Cargo passe commande de ce type d'engins afin de remplacer l'ensemble de son parc Diesel, qui deviendra inutilisable après la mise en service de l'ETCS sur tout le réseau grand-ducal. Un train vide entre à Apach (F) sur la ligne dite de la 'Moselle haute', le 4 octobre 2015. L'engin visible ici est différent de celui utilisé lors des essais précédents réalisés sur le réseau luxembourgeois. Photo: Yves Gillander.

↓ La dernière locomotive à être sortie de la rotonde de l'ancien dépôt de Luxembourg aura été... la locomotive à vapeur-musée 5519 ex CFL. Tandis que la première des deux rotondes du dépôt a été démolie en 2011 pour faire place au nouvel atelier central des CFL, la démolition de la seconde rotonde n'a débuté qu'en septembre 2015. Un monument emblématique de la traction vapeur disparaît donc à nouveau... Luxembourg, le 12 septembre 2015. Photo: Mike Wohl.



PAYS-BAS



L'opérateur marchandises HSL est actif depuis plusieurs années sur le réseau néerlandais avec la locomotive 1832 (ex NS). La charge de travail augmentant, le recours à d'autres locos était devenu indispensable pour cet opérateur. Comme plus aucune 1800 des NS n'est disponible à la vente, HSL s'est tourné vers... le Werkgroep Loc 1501 – Stichting Klassieke Locomotieven, une association muséale qui dispose de deux 1300 ex NS (les 1304 et 1315) dont elle n'a pas l'usage. HSL va prendre en location ces deux locomotives, après révision technique de la 1315 à l'atelier de Zutphen. La 1304 à quant à elle déjà bénéficié de cette révision; elle a aussi été repeinte dans la livrée de son nouvel opérateur. HSL loue par ailleurs les services de la 1254 (ex NS, ex ACTS, ex EETC) pour remorquer des trains de marchandises légers, ce qui portera à quatre le nombre de locomotives ex-NS bientôt utilisées par HSL. Blerick (devant la remise du Werkgroep Loc 1501), le 20 septembre 2015. Photo: Marcel van Eupen.



La 189 073 de DB Schenker est en tête d'un train de pièces automobiles Volvo à destination de Gand, via Roosendaal. Ce train a été détourné par le point-frontière d'Emmerich suite à des travaux en cours sur la ligne de Bad Bentheim (D). La présence d'une 189 en tête de ce convoi était nécessaire suite à l'emprunt de la ligne de la Betuwe, où l'on voit ce convoi lors de son passage à Schelluinen, le 26 septembre 2015. Photo: Marcel van Eupen.



TRAMS Bruxelles



↑ En projet depuis de longues années, une nouvelle ligne de tram – la 9 – reliera en 1^{ère} phase la station de métro Simonis aux 'Hauts de Jette' via l'hôpital de la VUB, à proximité du ring autoroutier de Bruxelles. Les premiers rails ont été posés le lundi 14 septembre 2015 le long de l'avenue de l'Arbre Ballon à Jette et un 'tram-info' trône désormais avenue de Jette, à hauteur de la place Reine Astrid (le Miroir). Il s'agit de la PCC 7749 récemment déclassée, qui a été décorée et aménagée en bureau d'informations, accessible au public. Signalons que le tram 13 a circulé à cet endroit jusqu'en janvier 1968.

La 7749 vient d'être posée sur un coupon de voie provisoire, le 1^{er} octobre 2015. Photo: Marc Grieten.

→ Comme annoncé dans notre numéro 207, l'espace occupé par la boucle terminus des trams à la gare de Berchem Sainte-Agathe est en plein réaménagement: le nouveau terminus des 82 s'effectuera en tiroir le long du quai vers Denderleeuw, qui sera déplacé après le passage à niveau, ce dernier étant appelé par ailleurs à être remplacé par un passage sous voies pour piétons. Pour permettre ces travaux, un terminus provisoire a été implanté chaussée de Gand du 5 octobre au 18 décembre 2015, juste avant l'avenue Charles Quint. Un aiguillage californien recouvert partiellement d'asphalte permet le retour des trams vers la ville.

La 3133 stationne à ce terminus provisoire en attente de départ vers Drogenbos, le 8 octobre 2015. Photo: Marc Grieten.





↑ Pendant le congé de Toussaint, les voies et aiguillages de la place Liedts (côté 'Thomas') ont été remplacés. Les lignes de tram de l'endroit ont été scindées, avec transfert à pied entre les arrêts 'Liedts' et 'Thomas'. Côté rue du Progrès, les lignes 62 et 93 ont été déviées depuis 'Thomas' respectivement vers la gare du Nord et vers 'Rogier'. Les quelques PCC 7700 encore en service sur la ligne 93 ont ainsi été aperçus sur ce tronçon de pré-métro, comme l'atteste cette photo prise le 5 novembre 2015 de la 7703 au départ de la station Rogier vers le Stade, à côté de la 3002 assurant un 55 limité à Verboekhoven. Les lignes 32 et 55 ont par ailleurs contourné le chantier par les lignes 3,7 et 92, comme chaque fois lors d'une interruption entre 'Thomas' et 'Verboekhoven'. Photo: Marc Grieten.



← De l'autre côté de la place Liedts, les lignes 25, 62 et 93 ont été déviées vers la place Verboekhoven où les 62 et 93 faisaient demi-tour, les 25 poursuivant jusqu'à la gare de Schaerbeek pour y stationner. Pour rappel, les 25 deviennent des 94 entre 'Buyl' et 'Louise' suite aux travaux de l'avenue Buyl à Ixelles (voir JCF n° 207). Comme les 55 ne desservait plus le tronçon entre 'Liedts' et 'Verboekhoven', les trams 62 et 93 affichaient automatiquement l'indice 55 avec leur destination respective, y compris pour les motrices du type 2000. La 2008 venant de Verboekhoven comme 55 longe le chantier de la place Liedts pour rejoindre la ligne 62, le 6 novembre 2015. Photo: Marc Grieten.



↑ Les rails et les aiguillages du triangle de l'avenue Fonsny et de la rue Couverte permettant aux trams 32, 81 et 82 de rejoindre l'arrêt 'Gare du Midi' ont dû être remplacés. Réalisés pendant le congé de la Toussaint, ces travaux ont fait scinder l'exploitation de ces lignes. Les trams 82 effectuaient leur terminus de part et d'autre du chantier, soit à l'arrêt 'Suède', soit à 'Gare du Midi', moyennant une exploitation à voie unique depuis les communications existantes. Les trams 81 déjà impactés par les travaux à Saint-Gilles ont été limités côté Anderlecht au trajet Marius Renard – Gare du Midi, en empruntant les voies de service de la rue de l'Argonne, pour rejoindre le cul-de-sac temporaire de l'avenue Fonsny. Pour des raisons techniques, le 81 a été exploité exclusivement en motrices 3000 pendant la période de ces travaux.

Les 3086 et 3077 sur le 81 se croisent rue de l'Argonne, le 6 novembre 2015: ces voies ne sont habituellement desservies que par l'une ou l'autre sortie ou rentrée de dépôt. Photo: Marc Grieten.



← Après le renouvellement des rails dans les rues Antoine Bréart et de Lombardie à Pâques 2014, l'opération s'est poursuivie cette fois dans le bas de la rue de Lombardie, le long de l'hôtel de ville de Saint-Gilles, sur la place Van Meenen et dans l'avenue Paul Dejaer. Les lignes 81 et 97 sont impactées par ce chantier, qui a débuté le 28 septembre 2015 et qui devait être terminé début décembre. La ligne 97 est limitée à la Barrière de Saint-Gilles (où elle effectue un demi-tour vers Uccle), le tronçon Barrière – Louise n'étant pas exploité. Quant à la ligne 81, elle est coupée en deux: de 'Marius Renard' à la Barrière de Saint-Gilles d'une part et de 'Montgomery' à l'arrêt 'Moris' (chaussée de Waterloo) d'autre part. Pour effectuer leur retournement à l'arrêt 'Moris', les trams utilisent un aiguillage californien rue A. Bréart, où toute circulation routière est interdite.

Le 28 septembre 2015, la 7802 franchit cet aiguillage rue A. Bréart avant de retourner vers 'Montgomery'. Photo: Marc Grieten.



Anvers



Nous vous avons déjà parlé de cette motrice 'De Lux' à Anvers (voir JCF 207, page 81); en voici une photo qui vous permettra d'admirer la livrée de cette motrice d'origine gantoise, prise sur le tronçon nouvellement posé de la ligne 4 le long de la Brusselstraat. Depuis la mise en service de ce nouveau tronçon, les trams de la ligne 4 ne circulent plus via la Brederodestraat ni la Marnixplein, mais via le nouveau Palais de Justice et le musée des Beaux Arts. Photo: Carlo Hertogs, le 4 octobre 2015.



La motrice SE 9093 (ex 9738) de 1958 a été mise à contribution le dimanche 25 octobre dernier pour le compte d'amateurs de Knokke à La Panne. Mise en service le 8/01/1958 à Bruxelles, cette motrice est la 175^{ème} du type S (types SE et SO inclus). Elle a principalement circulé sur la ligne de Waterloo jusqu'à la fermeture de celle-ci en 1964, ensuite sur d'autres lignes comme le 'L' (Leerbeek), avant d'aboutir en septembre 1972 à Grimbergen. Après la suppression des dernières lignes vicinales de Bruxelles le 31/07/1978, la 9093 fut mutée à la côte le 24/08/1978, en compagnie de sept de ses sœurs bruxelloises (six types SE et une type S 'normale'), où elles furent affectées aux services partiels. La 9093 fut déclassée après l'été 1981 et mise en vente comme mitraille le 19/11/1982. Elle fut acquise par Achiel Ryckaert le 01/02/1983, qui l'a confiée au TTO-Noordzee. Restaurée de 1989 à 1991, elle est un des véhicules 'phare' de la collection des tramways historiques présents à la côte belge. Wenduine Harendijke, le 25 octobre 2015. Photo: Bernard Scoriel.

Trains de Belgique Années 1970

Par Thierry Nicolas, Michel Van Ussel et Jean-Claude Girard, Nicolas 'Prestige' Collection, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-32-0, format couché 21,5 x 30 cm, en français ou en néerlandais, dos cousu au fil et couverture cartonnée, 160 pages, prix: 37 euro.

Cette 4^{ème} édition de la série 'Prestige' de la Nicolas Collection est une suite logique du livre 'Trains de Belgique - Années 1960', édité en 2014 et dont le concept a intégralement été repris, à savoir de belles photos de trains explicitées par des légendes soigneusement rédigées, qui procurent des informations susceptibles d'intéresser tant l'amateur de chemins de fer que le modéliste ferroviaire.

Dans les années '70, la traction vapeur en Belgique n'était plus présente que sous forme de générateurs mobiles destinés à assurer le préchauffage des rames voyageurs. Les nouveaux arrivants furent les automotrices qua-

druples en 1975, avec leur livrée moderne (pour l'époque) faite d'orange et de gris, les automotrices Sabena dans leur somptueuse livrée bleue et blanche, ainsi que les premières rames réversibles 'Benelux' jaunes et bleues. Un des points d'orgue de cette décennie fut l'anniversaire des 50 ans de la SNCB, qui fut fêté par de nombreuses journées 'Portes ouvertes' dans les gares et les ateliers, ainsi que par les nombreuses circulations de la 29.013, la locomotive à vapeur historique. Les années '70 virent également les premiers essais des nouvelles livrées du matériel moteur (locomotives Diesel et électriques), dont certaines vues rares sont publiées dans cet ouvrage.



Reprenant le schéma des livres précédents, cet ouvrage réalise un parcours fictif à travers tout le réseau belge, en commençant par l'Ardenne en direction de Namur. La Wallonie est ensuite passée en revue de Liège vers le Hainaut, ensuite Bruxelles et ses environs, pour terminer par les quatre coins de la Flandre. La plupart des photos sont imprimées en pleine page, les noir et blanc alternant avec des vues en couleurs. Avec les livres traitant des années 1950 et 1960, cet ouvrage donne un bel aperçu de l'évolution des chemins de fer belges, cette fois au cours de la décennie 1970. (GVM)

Type 213 Reeks/Série 65-75

Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, édition Transnico International, ISBN 978-2-930748-31-3, format couché 21,5 x 30 cm, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 160 pages, prix: 33 euro.



Chaque trimestre, la Nicolas Collection s'enrichit de trois nouvelles monographies, qui se consacrent chacune à un type précis de locomotive ou d'engin moteur. Dans le livret dont question sous rubrique, c'est cette fois la petite série de six locomotives diesel-hydrauliques du type 213 livrée à la SNCB en 1965 qui est prise sous la loupe. Extérieurement, ces locomotives étaient fort ressemblantes à celles du type 212 (série 62), mais à y regarder de plus près, de nombreuses différences étaient à noter. Les six types 213 furent attribués à l'atelier de Hasselt, d'où ils assurèrent principale-

ment du service 'voyageurs'. En 1971, ces six engins devinrent la série 65 et furent alors essentiellement utilisés en trafic marchandises. Au début des années '80, ces locos furent toutes mutées à l'atelier d'Anvers-Dam, où elles furent utilisées comme locomotives de manœuvres lourdes dans le port, ce qui justifia leur renumérotation en série 75. Elles furent mises hors service en 2001 et revendues à des firmes italiennes spécialisées dans la réalisation de travaux de voie.

Consacrer 160 pages à une série d'à peine six locomotives pourrait sembler exagéré à

première vue. Mais chaque loco est illustrée par un grand nombre de photos, sous ses différentes livrées et sur quasi toutes les lignes qu'elle a parcourues. Il y a hélas peu de photos datant d'avant 1971, la majorité des vues illustrées ayant été réalisées au cours des années '80. Du point de vue localisation, c'est logiquement la province de Limbourg qui se taille la part du lion. Les photos sont dans la plupart des cas imprimées en pleine page et sont d'excellente qualité; les photos en couleurs alternent avec les noir et blanc. Ce livret se termine par quelques vues des ex-75 réalisées en Italie. (GVM)

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

Type 201/ Série 59, Type 213/ Séries 66/75 & Type 605/ Série 45 sont 3 nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, une série qui met chaque fois en lumière un type d'engin en particulier. L'auteur en est Thierry Nicolas, des Editions Transnico International. Tous ces livres sont bilingues à couverture souple et au format couché de 29 x 21 cm.



CODE SÉRIE 59 :

Type 201 - série 59, 256 pages

prix lecteur : 42,70 euro

(35,10 € + 7,60 euro de frais d'expédition par Bpack Secur)



CODE SÉRIE 65:

Type 213- séries 65/75, 160 pages

prix lecteur : 37,30 euro

(29,70 € + 7,60 euro de frais d'expédition par Bpack Secur)



CODE SÉRIE 45:

Type 605 - série 45, 128 pages

prix lecteur : 33,70 euro

(26,10 + 7,60 euro de frais d'expédition par Bpack Secur)

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS 'PRESTIGE' COLLECTION



CODE TRAINS DE BELGIQUE 1970 :

Trains de Belgique - Années 1970 par Michel Van Ussel, Thierry Nicolas et Jean-Claude Girard, Editions Transnico International, 160 pages, en langue française, format couché de 30 x 22 cm, couverture cartonnée.

prix lecteur : 40,90 euro

(33,30 + 7,60 euro de frais d'expédition par BpackSecur)



CODE TRAINS DE FRANCE 1960 :

Trains de France - années 1960, par Thierry Nicolas et Xavier Ingeunaud, Editions Transnico International, 160 pages, en langue française, format couché de 30 x 22 cm, couverture cartonnée.

prix lecteur : 40,90 euro

(33,30 + 7,60 euro de frais d'expédition par BpackSecur)



CODE NOHAB :

Locomotives Nohab-AFB en Europe, par Thierry Nicolas, Editions Transnico International, 256 pages, bilingue français - néerlandais, format couché de 30 x 22 cm, couverture cartonnée.

prix lecteur : 48,10 euro

(40,50 + 7,60 euro de frais d'expédition par BpackSecur)

Journal du Chemin de Fer offre **10% de réduction** à ses lecteurs (remise déjà déduite)
Action seulement valable en Belgique • Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur' • Sous réserve de stock disponible.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle

En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du(des) livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

Pour plus d'infos, consultez la rubrique 'Recensions' dans ce numéro ou surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

Vincent van Gogh



39864 Locomotive électrique ES 64 F4-206

Modèle réel: Locomotive électrique polycourant EW 64 F4-206 (série 189) "Vincent van Gogh" de la ERS Railways.

Référence fabricant ES 64 F4. Disposition d'essieux BB, construite à partir de 2002.

Modèle réduit: Avec décodeur numérique mfx+ et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi - inversion en fonction du sens de marche - en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Postes de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoirs en métal rapportées. Longueur h.t. 22,5 cm.

Série unique pour le 125e anniversaire de la mort de Van Gogh.

En collaboration avec Loc & More (<http://www.locandmore.eu>)

€ 359,99 *



Loc & More *Art of Rail*
www.locandmore.eu

ERS Railways®



Venez nous rendre visite:
www.facebook.com/maerklin

www.marklin.be