

JOURNAL du Chemin de Fer



209

30^{ème} année
février-mars 2016
bimestriel
prix: € 9,85



ACTUALITÉ

- LES FUTURES VOITURES 'M7' • IL ÉTAIT UNE FOIS:
LA SÉRIE 57 (1) • LE LANCEMENT DES NOUVEAUX TRAINS 'S'
- L'OUVERTURE DE POINTS D'ARRÊT À BRUXELLES
- INFRABEL, PIONNIER DE L'ETCS • RAILS & PHOTOS

REPORTAGES

- L'AUSTRIA EXPRESS/TRESKI • QUO VADIS, SÉRIE 29? (3)

HISTOIRE

- LE WAGON PORTE-ÇOILS DU TYPE 3614 E1
- REGARDS EN ARRIÈRE... EN 1996
- LES CABINES DE SIGNALISATION EN BELGIQUE (25)

P209609



ISSN 0776-8109

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**
 Hekkergeraatsstraat 31 - 9260 Schellebelle
 RPM Dendermonde - BTW BE 0461.968.933
ADMINISTRATION ET RÉDACTION

Hekkergeraatsstraat 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

RÉDACTION
 Rik 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 Claeys, Marcel van Eupen, Wouter Janssens
ADMINISTRATION & ABONNEMENTS

abo@metamediagroep.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.

ÉDITEUR 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


Nième rebondissement dans la saga du RER bruxellois!

La nouvelle a fait l'effet d'une bombe, fin janvier dernier: il manque au moins 60 millions d'euros dans le 'fonds RER' pour terminer les travaux de mise à quatre voies des lignes 124 entre Uccle et Nivelles et 161 entre Etterbeek et Ottignies, et finaliser ainsi le réseau 'S' (pour 'Suburbain') autour de Bruxelles. Les travaux actuellement en cours devraient dès lors être interrompus pour une période de quatre ans, les infrastructures déjà réalisées étant 'mises sous cocon'.

Comment en est-on arrivé là? En Belgique, les crédits d'investissements disponibles pour le rail sont répartis au prorata de 60 % pour la Flandre et de 40 % pour la Wallonie. En ce qui concerne le RER en Flandre, seule la ligne 50A est encore concernée: les travaux y ont bien avancé, au point que l'une des deux nouvelles voies supplémentaires entre St-Katherina-Lombeek et Anderlecht a été ouverte au trafic le lundi 18 janvier 2016 et la seconde le lundi suivant. L'avancement des chantiers dans le nord du pays est donc tel qu'il a fallu ralentir les travaux en Wallonie en y réduisant les montants engagés, afin de respecter la fameuse clé de répartition 60/40. Autrement dit, il n'y a plus assez de travaux RER à mener en Flandre pour poursuivre ceux entamés en Wallonie! Or, les travaux déjà réalisés au sud de Bruxelles ne le sont qu'à concurrence de 60 % sur la ligne 161 et d'à peine 30 % sur la ligne 124...

Au cabinet de la ministre de la Mobilité, on rassure en disant que les travaux de mise à 4 voies des lignes 161 et 124 seront bien menés jusqu'à leur terme, mais qu'une nouvelle Cellule d'investissements ferroviaires examinera le dossier et que des nouvelles priorités devront être arrêtées. On pourrait par exemple donner priorité à l'achèvement de la ligne 161, qui achemine déjà actuellement 42.000 voyageurs par jour entre Ottignies et Bruxelles, alors que la ligne 124 ne voit passer 'que' 24.000 voyageurs entre Nivelles et Bruxelles. Une autre proposition serait d'affecter à la poursuite des travaux RER les 200 millions d'euro prévus pour la réalisation de la ligne ferroviaire reliant l'aéroport de Charleroi, puisque ce projet a été jugé non prioritaire par le Gouvernement wallon (sic).

Il aura bientôt fallu 20 ans pour réaliser 45 km de lignes RER, d'où cette question: existe-t-il un autre endroit au monde où l'on travaille encore plus lentement...?

LA RÉDACTIONAdresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be

Une impression d'artiste d'une des futures voitures-pilotes 'M7' commandées récemment par la SNCB au consortium Bombardier/Alstom, en gare de Liège-Guillemins: à lire en page 6 de ce numéro. Document: Bombardier.

Prochain numéro

210

date de clôture de rédaction

08/03/2016

date de parution

08/04/2016

Désirez-vous vous abonner à Journal du Chemin de Fer?Comment procéder? Gestion des abonnements: abo@metamediagroep.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, Hekkergeraatsstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec mention ABO JCF



IL ÉTAIT UNE FOIS: LA SÉRIE 57 (1^{ÈRE} PARTIE)

Cette petite série de locomotives Diesel a récemment disparu de la scène ferroviaire: nous allons décrire leur carrière au fil de deux articles.



6

22



INFRABEL, PIONNIER DE L'ETCS

Le 22 décembre 2015, le plus long trajet équipé de l'ETCS en Europe était mis en service en Belgique: une réalisation qui augmente sensiblement la sécurité sur le réseau ferré belge.



26



38

↑ L'AUSTRIA EXPRESS/TRESKI (SAISON 2015/2016)

Alors que tous les trains de nuit avaient disparu au fil du temps en Belgique, un nouveau train saisonnier vient d'apparaître à destination des stations de ski autrichiennes!

EN DÉTAIL

- 6 Les futures voitures 'M7'
- 8 Il était une fois: la série 57 (1^{ère} partie)
- 18 Le lancement des nouveaux trains 'S'
- 20 L'ouverture de nouveaux points d'arrêt à Bruxelles
- 22 Infrabel, pionnier de l'ETCS
- 26 L'Austria Express/Treski (saison 2015/2016)
- 32 Quo Vadis, série 29? (3)
- 38 Regards en arrière... en 1996
- 46 La chronique des wagons de marchandises
- 54 Les cabines de signalisation en Belgique (25)
- 62 Rails & Photos



REGARDS EN ARRIÈRE... EN 1996

Il y a 20 ans, une année de grands changements.



Vue d'artiste d'une rame automotrice M7 sur une ligne à grande vitesse, voiture-pilote multifonctionnelle en tête. (Document Bombardier)

Les premières **VOITURES M7** sont commandées!

Une première commande d'un lot de 445 nouvelles voitures à deux étages du type 'M7' a été passée le 18 décembre 2015 par la SNCB au consortium de constructeurs formé par les firmes Bombardier Transport et Alstom Transport.

PAR: MICHEL VAN USSEL (D'APRÈS INFOS SNCB & BOMBARDIER)

UN TOTAL DE 1362 VOITURES!

Bombardier Transport et Alstom Transport ont signé un contrat-cadre portant sur la fourniture à la SNCB d'un nombre maximal de 1362 voitures à deux étages du type 'M7'. La valeur de ce contrat s'élève à 3,3 milliards d'euros environ, à raison d'un tiers pour Alstom et de deux tiers pour Bombardier. La première tranche ferme de cette commande a été signée le 18 décembre 2015 et porte sur la fabrication d'un premier lot de 445 voi-

tures M7, d'un coût estimé à 1,3 milliards d'euros environ et dont la livraison se déroulera entre septembre 2018 et décembre 2021. Par après, ce contrat-cadre prévoit encore la réalisation par tranches optionnelles de 917 voitures M7 supplémentaires.

DES VOITURES-PILOTES MOTORISÉES

Le concept et l'aménagement intérieur de ces nouvelles voitures M7 est fondé sur

celui des 492 voitures M6 existantes, dont le premier lot fut commandé en 1999 au même consortium de constructeurs Bombardier/Alstom. L'usine Bombardier de Bruges fournira 65 voitures-pilotes multifonctionnelles M7 et 290 voitures M7 classiques. Alstom construira quant à lui 90 voitures-pilotes motorisées M7 (une nouveauté pour la SNCB) sur son site de Valenciennes, avec le support de son centre technique de Charleroi. Alstom pro-



Vue d'artiste d'une future voiture-pilote motorisée M7, en gare de Noorderkempen (LGV 4). (Document Bombardier)



Une vue intérieure du futur aménagement d'une voiture M7 de 1^{ère} classe, à l'étage supérieur. (Document Bombardier)

duira en outre le dispositif ETCS de niveau 2 qui équipera la totalité de la flotte des voitures-pilotes M7 (motorisées ou non). Enfin, ce consortium de constructeurs assurera également un support technique pour la maintenance de toutes les futures M7. Les voitures-pilotes seront toutes multifonctionnelles: elles disposeront d'un espace pour vélos et seront accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

TRÈS SOUPLES D'EMPLOI...

Ces nouvelles voitures M7 pourront toutes circuler à la vitesse maximale de 200 km/h et seront aptes à circuler sur toutes les lignes principales du réseau belge (y compris sur les LGV), ainsi que sur les sections frontalières vers Roosendaal, Maastricht, Troisvierges et Luxembourg, mais pas sur celles vers la France (Lille-Flandres) ni vers l'Allemagne (Aachen Hbf). L'exploitation de ces futures voitures M7 a en outre

été voulue très souple: elles pourront être exploitées soit comme rames automotrices électriques (grâce à la présence d'une des 90 voitures-pilotes motorisées à une des extrémités de la rame), soit en rames réversibles, tractées ou poussées par une locomotive des séries 18 (Siemens) ou 27, grâce à la technologie du multiplexage ('Mux'). Dans ce cas, des voitures du type M6 pourront même être présentes au sein de la rame.



Les champs de bégonias à Lochristi ont offert un joli avant-plan à Willy Peyskens pour réaliser cette belle vue d'une série 57, le 29 août 2009. Au cours de cet été, la traction des lourds trains de conteneurs de la relation Anvers - Espagne était une tâche régulière pour cette petite série d'engins.

Il était une fois: **LA SÉRIE 57** (1^{ère} partie)

PAR: CARLO HERTOQS, JOHN ST. MARTIN, MAX DELIE

LA COMMANDE D'UNE PETITE SÉRIE

Au cours des premières années de ce siècle, B-Cargo, la branche 'marchandises' de la SNCB qui deviendra SNCB-Logistics le 1^{er} février 2011, manifesta son intention d'acquérir des nouvelles locomotives Diesel à grande puissance. Mais B-Cargo n'était apparemment pas très pressé, car il faudra attendre jusqu'au 29 octobre 2005 avant que SNCB-Technics soit contacté en vue d'établir un cahier des charges pour l'achat de trois à cinq nouvelles locomotives Diesel, qui formeraient la nouvelle série 57. Cela faisait déjà un bon bout de temps qu'il était question d'acquérir une série de nouvelles locomotives Diesel de grande puissance, qui serait désignée série... 56. Fin

2006, ce projet tomba finalement à l'eau, pour diverses raisons: le lecteur sait donc pourquoi il n'existe pas de série 56 à la SNCB et pourquoi également cette petite série de locomotives constitue la série 57... Mais quelle est la raison pour laquelle la SNCB a soudainement commandé ce si petit nombre d'engins?

LE CHOIX DE LA G2000

La libéralisation du trafic des marchandises par rail a été menée de façon très lente en Belgique, à partir de 2002: au début, la SNCB subissait à peine la concurrence. Mais fin 2005, Fret SNCF commença également à faire circuler des trains en 'open access' en Belgique. Ce faisant, cet opérateur français manifestait clairement – et parfois d'une fa-

çon agressive – son intention de prendre des parts de marché à B-Cargo. La bonne collaboration du passé se mua rapidement en une concurrence féroce. L'opérateur marchandises belge fut obligé de rendre la pareille à Fret SNCF, en devenant à son tour opérateur sur le marché français. Des locomotives Diesel permettaient de contourner le problème des tensions différentes d'alimentation des caténaires et rendaient également possible de desservir les faisceaux et les raccordements non électrifiés sans devoir disposer d'une locomotive 'last mile'. Dans le cahier des charges de ces nouvelles locomotives, il fut donc mentionné que la série 57 devrait être homologuée pour circuler sur le réseau français et qu'elles devraient être rapide-



Le tout premier parcours d'homologation d'une G2000 en Belgique vient d'arriver à destination à Louvain, le 9 août 2007. Après sa remise en tête du convoi, la loco retournera vers Kinkempois. Il s'agit sans doute de l'unique fois qu'une telle locomotive a remorqué des voitures à voyageurs de la SNCB. Photo: Max Delie.



Le grand adhésif visible sur le flanc de cette loco dissimule le fait... qu'il s'agit d'une loco ECR. Cette vue, prise à Tourcoing le 25 janvier 2008, fut rendue possible grâce au fait que ces parcours d'homologation aient eu lieu de jour: ils ont servi à démontrer le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité lors du franchissement de la frontière. Photo: John St Martin.



Le 3 juillet 2008, le train de réception de la future 5701 est préparé dans le faisceau 'Zandvliet' du port d'Anvers. La G2000 va devoir montrer ce dont elle est capable... Photo: Max Delie.

ment disponibles. La SNCB n'avait donc pas l'intention de faire homologuer ses propres 77 pour circuler en France: cela aurait non seulement pris beaucoup de temps, mais aussi coûté beaucoup d'argent. Pour avoir une chance de pouvoir assurer des trains en France, B-Cargo se mit alors à la recherche d'un partenaire: ce fut ECR (Euro Cargo Rail). Cet opérateur, qui est la filiale française de DB Schenker, était déjà actif en France. Les deux sociétés formèrent alors un pool pour assurer en commun des trains, principalement entre la Belgique et le Nord de la France. Comme pour ce faire, ECR voulait utiliser ses locomotives Vossloh du type G2000 et que l'homologation de ce type d'engins sur le réseau français était alors achevée, B-Cargo et le service des Achats de la SNCB tombèrent d'accord pour acquérir le même type de locomotives, une décision qui était la logique même. Ces locomotives étaient en outre disponibles chez Angel Trains Cargo (actuellement: Alpha Trains) pour être louées à d'éventuels clients. Le seul problème était que ces locos n'étaient pas encore homo-

loguées à ce moment pour circuler... en Belgique. Bien que le choix des G2000 fût logique, il fut quand même critiqué: à cette époque, ces locomotives peu robustes avaient déjà mauvaise réputation. Les G2000 étaient alors utilisées par plusieurs opérateurs privés dans les pays limitrophes de la Belgique et leurs conducteurs les appréciaient surtout pour leurs cabines de conduite spacieuses. Le lancement de leur moteur Diesel paraissait toutefois être à chaque fois un vrai travail de précision, requérant de la concentration, de la patience et une certaine expérience, et qui ne supportait pas l'approximation. En outre, de nombreuses G2000 étaient les victimes de bizarreries techniques étonnantes en cours de marche, comme par exemple l'arrêt brutal du moteur Diesel et l'impossibilité de le relancer, ce qui entraînait la détresse du convoi! La G2000 était par ailleurs une locomotive puissante, mais qui éprouvait des difficultés pour mettre en jeu toute cette puissance sur des rails glissants, car il s'agit d'une locomotive courte, malgré qu'elle soit équipée de quatre essieux. Ces points négatifs furent toutefois

considérés comme inexacts lors du choix final et furent balayés d'un revers de main...

LA PÉRIODE D'ESSAIS

Le premier parcours en Belgique d'une G2000 équipée pour circuler à la fois en Belgique et en France eut lieu le 9 août 2007, avec trois voitures M4 modernisées à son crochet. Ce fut sans doute la seule fois qu'une telle loco aura remorqué des voitures à voyageurs. Une G2000 de l'opérateur ECR – au matricule inconnu – réalisa ce jour-là des parcours en vue de l'homologation de son dispositif de sécurité 'Mémor', nécessaire en Belgique. Le parcours aller de Kinkempois à Louvain se déroula via Hasselt et le retour via Tirlemont. Ensuite, plus rien ne bougea jusqu'en janvier 2008...

Le 25 janvier 2008, de nouveaux parcours d'homologation eurent alors lieu entre Anvers-Nord et Tourcoing (F): ces parcours servirent au Service Fédéral de la Mobilité pour vérifier la commutation correcte entre les deux systèmes de sécurité nationaux lors des passages de frontière. A nouveau, une G2000



Cette photo de famille de la série 57 a été réalisée dans le faisceau 'N' de l'atelier titulaire de ces engins: Anvers-Nord; la 5703 manquait toutefois à l'appel. Photo: Carlo Hertogs, le 1^{er} avril 2010.

de l'opérateur ECR fut utilisée à cette occasion. Mais comme c'était B-Cargo qui était le demandeur de ces essais, les logos ECR figurant sur les flancs de cette loco furent recouverts d'un grand logo Vossloh.

A partir du 21 mai 2008, deux locomotives du type G2000 flambant neuves se retrouvèrent subitement devant l'atelier SNCB d'Anvers-Nord. Comme déjà dit, elles avaient été louées chez Angel Trains Cargo. Il s'agissait de deux locos à cabines de conduite bleu foncé, construites par Vossloh respectivement en 2007 et 2008 et portant les numéros de constructeur 500 1757 et 500 1758. Leur contrat de location portait sur trois ans. Ces locomotives restèrent toutefois sans bouger pendant un mois complet: ce n'est que le 3 juillet 2008 que leur parcours de réception eut lieu. Il se déroula en tête du train de minerai régulier (oui: ce type de train circulait encore, à cette époque...) 32700 Anvers 'Stocatra' - Charleroi Blanchisserie. La 500 1757 remorqua d'abord ce convoi jusqu'à Louvain, où les deux locomotives titulaires (les 2601 et 2603) restèrent au train afin de le remor-

quer au-delà de Louvain, mais aussi pour alourdir la charge à remorquer par la G2000: la 500 1757 dut ainsi tracter 3260 tonnes. Elle n'était pas encore pourvue à ce moment d'un marquage belge, ni de son nouveau matricule 5701: ce travail sera réalisé le 28 août 2008, à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord. Ce n'est qu'ensuite que débutèrent les parcours d'initiation des conducteurs d'Anvers-Nord, Charleroi et Courtrai. Manifestement, les parcours d'homologation avaient été couronnés de succès, car le 9 août 2008, trois autres G2000 virent compléter la série 57. Ces trois dernières présentaient cette fois des cabines de conduite de teinte vert fluo, car elles étaient plus anciennes de construction que les deux premières louées: toutes trois avaient été construites en 2006. Les locos de la série 57 ne bénéficièrent pas d'une livrée commune, car ATC (Angel Trains Cargo) en avait décidé ainsi... Une autre particularité étonnante était le fait que les locos bleues, arrivées deux mois avant les vertes, furent numérotées respectivement 5701 et 5705, alors que les vertes deviendront les 5702,

5703 et 5704: Dieu seul sait pourquoi... Ces locos restèrent toutefois longtemps immobiles, car ce n'est que le 4 novembre 2008 que les futures 5705 et 5702 accomplirent leur parcours de réception. Une nouvelle fois, ce fut le train de minerai 32700 qui servit de cobaye, les locomotives normalement titulaires de ce convoi (les 2630 et 2322) restant au train comme véhicule. Mais dès que le logo et les matricules SNCB leur furent enfin appliqués le 24 novembre 2008, l'initiation des conducteurs à ces engins débuta. A Monceau, c'était particulièrement intéressant pour les photographes, car les 77 normalement titulaires étaient tout bonnement remplacées par une 57!

UN DÉBUT PLEIN D'ESPOIR

Juste avant la mise en place du pool, B-Cargo remporta son premier succès dans sa nouvelle stratégie visant à concurrencer Fret SNCF: à partir du 15 décembre 2008, l'opérateur marchandises belge se vit confier le transport quotidien (sauf les dimanches) d'un train homogène de wagons-citernes



Cette photo pourrait constituer une illustration parfaite de l'exploitation en pool des G2000 ECR et SNCB: la 010 ECR et la 5702 SNCB acheminant un train venant de Dijon-Périgny passant sur la Schijn et entrent en gare d'Anvers-Nord. Mais la réalité était toute autre: le moteur de la 5702 venait d'exploser et la loco était acheminée comme véhicule à ce train vers son atelier d'entretien, le 6 février 2009... Photo: Carlo Hertogs.

chargés de chlorite de vinyle entre Tessen-derlo et Bully-Grenay, près de Lens (au sud de Lille). C'est précisément ce trafic que Fret SNCF avait 'piqué' à B-Cargo, trois ans plus tôt... B-Cargo a donc pu le reconquérir en utilisant ses nouvelles 57 de bout en bout. Seul le trajet nord > sud se réalisait de jour et les manœuvres à Bully-Grenay étaient effectuées par la 57 belge. La carrière de ces dernières débuta donc sous d'heureux auspices... Tout au long de leur carrière, les 57 furent entretenues par la SNCB; au début, Vossloh assistait à ces opérations au titre de 'coordinateur', mais à partir de 2012, l'atelier SNCB d'Anvers-Nord géra seul ces opérations.

LE POOL SNCB/ECR

Les premiers trains assurés en pool par la SNCB et ECR devaient normalement circuler à partir du changement d'horaires du 2 février 2009. Mais en réalité, ce fut déjà le cas dès la fin de décembre 2008. A ce moment, des 57 remorquaient régulièrement des trains de conteneurs de la relation Anvers - Espagne jusqu'en gare de Tergnier, où une 'Class' 66 de l'opérateur ECR prenait le relais. En sens inverse, on pouvait également voir des G2000 ECR en tête de ces

trains circuler sur le réseau ferré belge. Ces services n'étaient toutefois repris dans aucun roulement et la photographie de ces trains était l'œuvre du hasard...

Le premier roulement propre aux 57 date du 2 février 2009. Il fut baptisé 'GP' et reprenait sept services. C'était possible, car outre les cinq locos utilisées par la SNCB, un nombre égal de G2000 louées par ECR était également disponible. Ce roulement suscita pourtant de nombreuses questions. La plupart des trains qui y étaient repris étaient numérotés dans la série 43100, à savoir des trains de conteneurs de la relation Belgique - Espagne. Aucun de ces trains n'était pourtant repris dans le 'catalogue' des trains de marchandises édité par la SNCB. Il apparut pourtant rapidement que les trains repris au roulement faisaient bien partie du 'paquet' attribué aux locomotives utilisées en pool. Le premier service était assez simple, car constitué exclusivement de l'aller et retour quotidien Tessen-derlo - Bully-Grenay - Tessen-derlo. Ces trains ne faisaient pas partie des prestations à assurer en pool et étaient donc systématiquement assurés par une 57. Le service 2 était par contre bien moins lourd: il reprenait le lundi le train 43197 de Saint-Pierre-des-Corps (près de Tours) à Ro-

net-Formation et retournait le jeudi en tête du train 43194 vers Saint-Pierre-des-Corps. Cette prestation se déroulait une seconde fois au cours de la même semaine: l'aller le vendredi et le retour le dimanche. Les trajets effectués sur le réseau belge se déroulaient systématiquement de nuit. Le service 3 navettait toute la semaine entre Anvers-Angola et Dijon-Périgny, en tête du train 43100 dans le sens nord-sud et 43105 dans le sens sud-nord. Après avoir atteint trois fois Dijon, la semaine était écoulée et l'engin concerné passait alors automatiquement au service 5, lors de son retour dans la nuit du dimanche au lundi. Au cours du service 3, les trains circulaient aussi principalement de nuit. Le service 4 était également constitué d'une seule paire de trains Angola - Périgny: les trains 43112 et 43111. Cette loco se rendait deux fois en France au cours d'une même semaine, les deux trains précités n'étant assurés qu'entre Anvers-Angola et Lille-Délivrance pendant les weekends. Cette loco reprenait ensuite son roulement. Le service 5 reprenait les jeudis le train 43806 d'Anvers DS-Noordzeeterminal jusque Chalindrey et revenait les vendredis avec le train 43801. Au cours des weekends, cette loco partait le samedi en tête du train 43100 d'Anvers-



Johnny Brauns était tôt sur place pour photographier le train 48857 à son arrivée à Tessenderlo, le 7 juillet 2010. La traction de ce joli train homogène de wagons-citernes fut l'une des premières tâches confiées aux locos de la série 57. Et lorsque bien plus tard, ces locos seront retirées du service, c'était encore le cas...



Le train (vide) de glucose 49804 du 24 juillet 2010 est vu depuis la Karrestraat à Sint-Martens-Latem. Ce train était assuré de bout en bout par une série 57. Photo: Carlo Hertogs.





Cette belle photo d'une G2000 d'ECR sur le réseau belge a été réalisée par Pieter De Saegher le 15 juillet 2009 aux environs d'Oudegem, sur la ligne 53. Les parcours d'engins de cette série sur cette ligne étaient rares à cette époque et le restèrent jusqu'en 2009.

Angola jusque Courtrai-Marchandises pour s'y reposer pendant 24 heures, avant de reprendre la traction du même train jusque Dijon-Périgny. Son arrivée y était prévue à 8 h, ce qui la faisait basculer automatiquement au service 3 et entamer une nouvelle semaine. Le service 6 reprenait également des trains entre Saint-Pierre-des-Corps et Ronet-Formation: le 43197 dans le sens nord-sud et le 43194 dans le sens sud-nord, cette paire étant assurée deux fois au cours d'une même semaine. Quant au dernier service (le n° 7), il prévoyait la locomotive en réserve tout au long de la semaine à Dijon-Périgny. Tout ce que nous venons de décrire ci-dessus ne constitue que les prestations assurées par les locomotives utilisées en pool. Certains trains à destination de la France et portant un numéro de train bien précis poursuivaient pourtant leur route au-delà, sous numéro inchangé; pour ce faire, une autre locomotive ECR (une 'Class' 66) était alors utilisée. Tous ces trains du transport combiné étaient opérés pour le compte d'IFB (Inter Ferry Boats) ou de TRW (Transport Route-Wagon), toutes deux filiales du Groupe SNCB. Les conducteurs de Courtrai assuraient les trains de bout en bout jusque Bully-Grenay, tandis

que pour les trains entre Anvers-Angola et Courtrai (parfois Mouscron), ils se les partageaient avec les conducteurs d'Anvers-Nord. Les Courtraisiens assuraient également la paire de trains 43801/43806 entre Courtrai et Lille-Délivrance. Quant aux Anversois, ils intervenaient entre le Noordzeeterminal et Courtrai. Enfin, les conducteurs de Charleroi assuraient la traction des trains entre Ronet et Tergnier. Tous les autres trains étaient assurés par des conducteurs ECR. Dernière précision: les trains de et vers Ronet transitaient via la gare frontière d'Erquennes, tous les autres transitant via la gare frontière de Mouscron.

UNE EXPLOITATION EN POOL PROBLÉMATIQUE

Le premier roulement conçu constituait un bon point de départ pour ce qui devait être une collaboration fructueuse entre B-Cargo et ECR. Mais des nuages noirs vinrent vite assombrir ces belles perspectives. Les G2000 firent rapidement montre de leurs limites. Des problèmes de batteries commencèrent à devenir monnaie courante. Pire: le moteur Diesel de la 5702 explosa en février 2009, ce qui nécessita son remplacement à l'usine

Vossloh de Moers. Une autre 57 subit également une grosse avarie mécanique. Ajoutez-y que la collaboration entre B-Cargo et ECR était assez limitée, suite à des facteurs... humains. Les conducteurs respectifs de ces deux opérateurs avaient des conditions de travail assez différentes, ce qui entraînait des problèmes et des tensions. Et tenez compte également du fait que ces deux sociétés avaient des conceptions d'exploitation très différentes. Tout ceci fit que le pool n'était finalement pas né sous d'heureux auspices. La conséquence pratique fut que les locos ECR vinrent de moins en moins en Belgique. Et bien que les G2000 ne se révèlent pas aussi fiables qu'espéré, ECR osait aussi porter à l'occasion un coup de canif dans le contrat liant à B-Cargo... C'est ainsi que le GPS dont les 57 belges étaient équipées dévoila plusieurs fois qu'ECR osait les utiliser en tête de trains du service intérieur français, sans en référer au préalable à B-Cargo... A plusieurs reprises, une 57 fut ainsi renseignée bien loin de son rayon d'action habituel. Très vite aussi, ECR en eut marre des caprices de ses G2000, poussant cet opérateur à acquérir 60 locomotives de la 'Class' 77 chez EMD pour remplacer son parc de G2000!



Les photos de trains de cuivre sont également rares. Mattias Catry réussit à réaliser cette vue d'un tel train le 26 octobre 2011 sur la ligne 75, alors qu'une journée prometteuse allait rapidement être gâchée par un orage...

DES HAUTS ET DES BAS

Les deux 57 gravement avariées furent toutes plus rapidement réparées que prévu, l'extension du nombre de services prévus par le roulement 'GP' du 20 avril 2009 pouvant ainsi être couvert sans problèmes. De nouveaux trains à assurer nécessitèrent son extension à 8 services. Mais c'était trop beau: dès le changement d'horaires suivant (le 14 juin 2009), le nombre de services prévus fut ramené à six. Dans les faits, l'utilisation des locos en pool se limitait alors aux trains entre Anvers-Angola et Dijon-Périgny. Une 57 continuait bien évidemment à assurer les trains de et vers Bully-Grenay, le contrat portant sur une durée de trois ans, mais tous les autres trains disparurent du roulement!

C'est alors que l'utilisation des G2000 déclina très rapidement, suite à la décision prise par ECR de ne pas les remplacer comme initialement prévu par des 'Class' 77, mais d'assurer ces trains le plus possible en traction électrique. Pour ce faire, cet opérateur utilisa des locomotives du type 'Traxx', ce qui obligea également B-Cargo à prendre des Traxx en leasing: elles formeront la série 29. Le 13 décembre 2009, date de l'entrée en vigueur du nouveau service d'hiver, il ne

restait plus qu'un seul service dans le roulement 'GP' d'Anvers-Nord: il reprenait la desserte de Bully-Grenay. Ces trains qui ne circulaient pas au cours du weekend avaient les horaires suivants:

42846 Tessenderlo 08.15 – Bully Grenay 14.50

42849 Bully Grenay 19.20 – Tessenderlo 06.10.

Ces deux trains marquaient un arrêt prolongé en gare de Courtrai-Marchandises: ils y restaient respectivement de 11h13 à 13h08 et de 20h59 à 03h30. Ces longs stationnements firent que les engins de la série 57 restaient désormais plus souvent immobiles qu'ils ne roulaient... Ceci étant, ces locos remorquaient de temps à autre un train de marchandises du service intérieur, mais pour le photographe, il fallait être chanceux, car cette utilisation était purement sporadique!

DE NOUVEAUX TRAINS

En 2010, B-Cargo dépensa beaucoup d'énergie pour capter de nouveaux trafics, histoire de justifier la location de ses 57. Cette opération fut couronnée d'un certain succès, le

roulement des 57 s'étoffant alors graduellement.

Le 7 avril 2010, un nouveau trafic de cuivre voyait le jour entre la Pologne et l'usine Nexans de Loison-sous-Lens, en France. La partie du trajet entre Courtrai et Loison fut attribuée à une série 57. Chaque train était composé de douze wagons porte-coils à capots télescopiques, six wagons à la fois étant manœuvrés par la 57 sur le site de l'usine. Début juillet 2010, un autre trafic débuta entre le site de Syral à Alost et la gare de Nesle Somme (F), pour le transport de glucose produit à Alost. Ces trains homogènes constitués de wagons-citernes circulaient initialement quatre fois par semaine via Gand-St-Pierre et Courtrai. Un second transport au départ de l'usine Syral d'Alost fut également confié à la série 57: des trains de froment entre Saleux (au sud d'Amiens) et Alost. Ces convois circulaient deux fois par semaine dans les deux directions, les mardis et jeudis. Exceptionnellement, ces trains ont eu Poix-de-Picardie ou Ailly-sur-Noie comme origine ou destination. Tous ces trains circulaient de nuit. Ces deux trafics ont depuis lors été récupérés par Fret SNCF. Comme ces trains étaient considérés



Lorsque vous rencontriez une loco de la série 57 dans la région anversoise, il y avait neuf chances sur dix pour qu'il s'agisse d'un train de conteneurs. La présence de la neige lors du passage de deux de ces locomotives (les 5701 et 5703) fut donc de nature à égayer quelque peu cette monotonie... Anvers-Berchem, le 15 janvier 2013. Photo: Willy Henderikx.



Le 14 septembre 2008, seule la 5701 était déjà pourvue de son matricule SNCB. Les quatre autres engins de cette série sont garés à côté de l'atelier SNCB d'Anvers-Nord et attendent leur tour pour être marqués. Photo: Carlo Hertogs.



Le passage d'un train de marchandises sur la ligne 12 à Anvers-Luchtbal est assez rare. Notre photographe doit beaucoup au signaleur qui était de service en ce 19 juin 2010... Photo: Carlo Hertogs.

comme facultatifs au cours du premier été de leur circulation, leurs numéros pouvaient varier, mais la plupart du temps, les trains de glucose circulaient de jour et pouvaient être photographiés sans problèmes. Un troisième trafic dévolu aux 57 fut constitué par quatre paires de trains par semaine entre Anvers-Angola et Sucy-Bonneuil, au sud-ouest de Paris. Il s'agissait de trains de conteneurs, qui se mirent à navetter entre ces deux terminaux IFB à partir de fin juillet 2010. Ces nouveaux services furent partiellement repris dans le roulement 'GP' à partir du 6 septembre 2010. Trois services furent concernés: le premier en combinaison avec les trains pour Bully-Grenay, le deuxième service avec les trains vers Alost et le troisième reprenait le train entre Anvers-Angola et Sucy-Bonneuil. A nouveau, ces trains ne furent pas repris au 'catalogue' des trains de marchandises assurés par B-Cargo.

VOICI LES HORAIRES SIMPLIFIÉS DE CES TRAINS:

44650 Anvers-Angola 21.30/R13 - Sucy-Bonneuil 07.00/R24

44651 Sucy-Bonneuil 21.30/R24 - Anvers-Angola 05.30/R35

48754 Alost 04.09/R24 - Courtrai-Marchandises 05.21 < 05.23 - Saleux 09.26/R24

48846

Tessenderlo 08.17/N67 - Courtrai-Marchandises 11.09 < 13.09 - Bully-Grenay 14.50/N67

Tessenderlo 08.20/R6 - Courtrai-Marchandises 11.14 < 13.09 - Bully-Grenay 15.00/R6

48857

Bully-Grenay 18.47/N67 - Courtrai-Marchandises 20.11/N67 < 03.30/N17 - Tessenderlo 06.10/N17

Bully-Grenay 18.47/R6 - Courtrai-Marchandises 20.58 < 03.30/R1 - Tessenderlo 06.15/R1

48863

Saleux 19.39/R24 - Courtrai-Marchandises 22.17 < 22.38 - Alost 00.05/R35

49804

Alost 12.18/R13 - Courtrai-Marchandises 13.21 < 13.46 - Nesle Somme 17.25/R13

Alost 05.46/R5 - Courtrai-Marchandises 06.54 < 07.05 - Nesle Somme 11.00/R5

Alost 12.34/R6 - Courtrai-Marchandises 13.42 < 13.51 - Nesle Somme 16.43/R6

49807

Nesle Somme 18.28/R13 - Courtrai-Marchandises 21.59 < 22.03 - Alost 23.13/R13

Nesle Somme 12.00/R5 - Courtrai-Marchandises 15.57 < 16.03 - Alost 17.15/R5

Nesle Somme 18.00/R6 - Courtrai-Marchandises 22.00 < 22.02 - Alost 23.12/R6.

Sur papier, cela représentait un joli redémarrage pour la série 57, mais dans les faits, ces locomotives n'étaient pas beaucoup utilisées. La solution à ce problème vint toutefois rapidement grâce à une seconde mesure prise par la SNCB pour garantir l'utilisation des 57 au moins jusqu'à la fin du contrat la liant avec ATC, à savoir en 2011: nous vous l'expliquerons dans un prochain numéro du Journal du Chemin de Fer.

Le lancement des nouveaux trains 'S'

UN GRAND FLOP!

Le dimanche 13 décembre 2015 devait être le jour du lancement de la nouvelle offre ferroviaire suburbaine autour de Bruxelles. Bien que totalement intégrée dans l'offre SNCB, cette nouvelle gamme de trains est la composante ferroviaire du RER bruxellois (le 'Réseau Express Régional'), fruit de la collaboration entre la SNCB, la STIB, De Lijn et les TEC. Cette nouvelle offre SNCB baptisée 'S' (pour 'Suburbain', avec un clin d'œil aux réseaux 'S-Bahn' allemands...) n'est en fait que le réseau des anciennes relations 'L' (omnibus) qui existaient avant le 13.12.2015 dans un rayon de 30 km autour de la Capitale. Une des infrastructures permettant la mise sur pied de ce nouveau réseau devait être le nouveau tunnel Schuman-Josaphat, qui relie la ligne 161 Namur - Bruxelles à la ligne 26 de ceinture 'est' et qui permet de relier directement 'Schuman' et son quartier européen à l'aéroport de Bruxelles-National.

La liste des relations 'S' composant ce nouveau réseau suburbain était initialement la suivante:

- S1** Nivelles - Jonction Nord-Midi - Malines
- S2** Braine-le-Comte - Jonction Nord-Midi - Louvain
- S3** Zottegem - Jonction Nord-Midi - Termonde
- S4** Alost - Schuman - Mérode - Vilvorde
- S5** Grammont - Hal - Schuman - Meiser - Malines
- S6** Alost - Jonction Nord-Midi - Schaerbeek
- S7** Hal - Mérode - Muizen - Malines
- S8** Jonction Nord-Midi - Ottignies - Louvain-la-Neuve
- S81** Schaerbeek - Ottignies
- S9** Louvain - Meiser - Schuman - Braine-l'Alleud
- S10** Termonde - Jonction Nord-Midi - Alost
- S20** Ottignies - Louvain.



REM. OPM.	HEURE UUR	DESTINATION BESTEMMING	NATURE AARD	VOIE SPOOR	REM. OPM.
	14:19	Brussel-Zuid	S8	2	
	14:23	Brü-Schuman Schaerbeek	IC	1	
	14:25	Namen Luik-Palé	IC	3	
	14:29	Ellerbeek Mérode	S4	5	
0H06	14:33	Brü-Schuman Halst	S4	2	
	14:34	Namen Luxembourg	IC	3	
	14:37	Brussel-Zuid	IC	1	
	14:37	Namen Dinant	IC	4	
	14:42	Ottignies Louvain-la-N	S8	3	
	14:44	Halle Edingen	S5	5	

Un tableau indicateur des départs, en gare de Bruxelles-Luxembourg: observez la colonne 'Nature' (?) des trains, qui reprend les nouvelles appellations 'S' des anciens trains locaux. Photo: Bertrand Montjobaques, le 11 janvier 2016.

UN REPORT IN EXTREMIS...

Las... La décision inattendue du gestionnaire d'infrastructure Infrabel de reporter la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat de décembre 2015 à avril 2016 a eu d'importantes conséquences sur les modifications d'horaires normalement prévues au plan de transport du 13 décembre 2015. Suite à ce report, les itinéraires et horaires des relations IC17, IC27, S5 et S9 ont été lourdement impactés, moins de quinze jours avant leur entrée en vigueur... Totallement prise au dépourvu, la SNCB a quand même décidé de lancer sa nouvelle offre 'S' (mais en mode 'catimini'...), le réseau étant toutefois adapté en fonction des circonstances, jusqu'à ce que le tunnel Schuman-Josaphat soit enfin mis en service.

MODIFICATION DES RELATIONS IC17 ET IC27

Les relations IC17 Dinant - Namur - Bruxelles-Luxembourg - Schuman - Schaerbeek et IC27 Charleroi-Sud - Nivelles - Bruxelles-Luxembourg devaient rejoindre Bruxelles-National-Aéroport en direct, via le tunnel Schuman-Josaphat (avec arrêt à 'Bordet'). Pendant la phase

transitoire qui court jusqu'en avril prochain, ces deux relations desservent 'Schuman' et Bruxelles-Luxembourg, avant de poursuivre toutes deux via la ligne 161 jusque Schaerbeek, donc sans desservir ni l'aéroport ni 'Bordet'.

MODIFICATION DE LA RELATION S5 HAL - MALINES

L'itinéraire de la relation S5 devait être le suivant, à partir du 13.12.2015: (Grammont - Enghien -) Hal - Bruxelles-Luxembourg - Schuman - Vilvorde - Malines, avec emprunt du nouveau tunnel. Pendant la phase transitoire, cette relation S5 est limitée (comme c'était le cas avant le 13.12.2015) à Bruxelles-Luxembourg, 'Schuman' n'étant pas desservi. Au départ de Malines, les points d'arrêt de 'Mérode' et de 'Delta' restent provisoirement desservis, les trains transitant successivement via les lignes 26, 26/2 et 161. Il n'y a qu'un seul train par heure et par sens, au lieu des deux prévus. A noter que certains trains seulement de cette relation S5 (Grammont -) Hal - Bruxelles-Luxembourg partent de Grammont (et vice-versa), ceci uniquement durant les heures de pointe.



Détail du nouvel affichage frontal sur une automotrice 'Desiro' à Bruxelles-Central. Photo: Bertrand Montjobaques, le 12 janvier 2016.



Gros plan sur le nouveau sigle 'S' désignant les gares et points d'arrêt desservis par une relation 'S'. Bruxelles-Tour & Taxis, le 8 décembre 2015. Photo: Marc Grieten.

MODIFICATION DE LA RELATION S9 LOUVAIN -SCHUMAN - BRAINE-L'ALLEUD

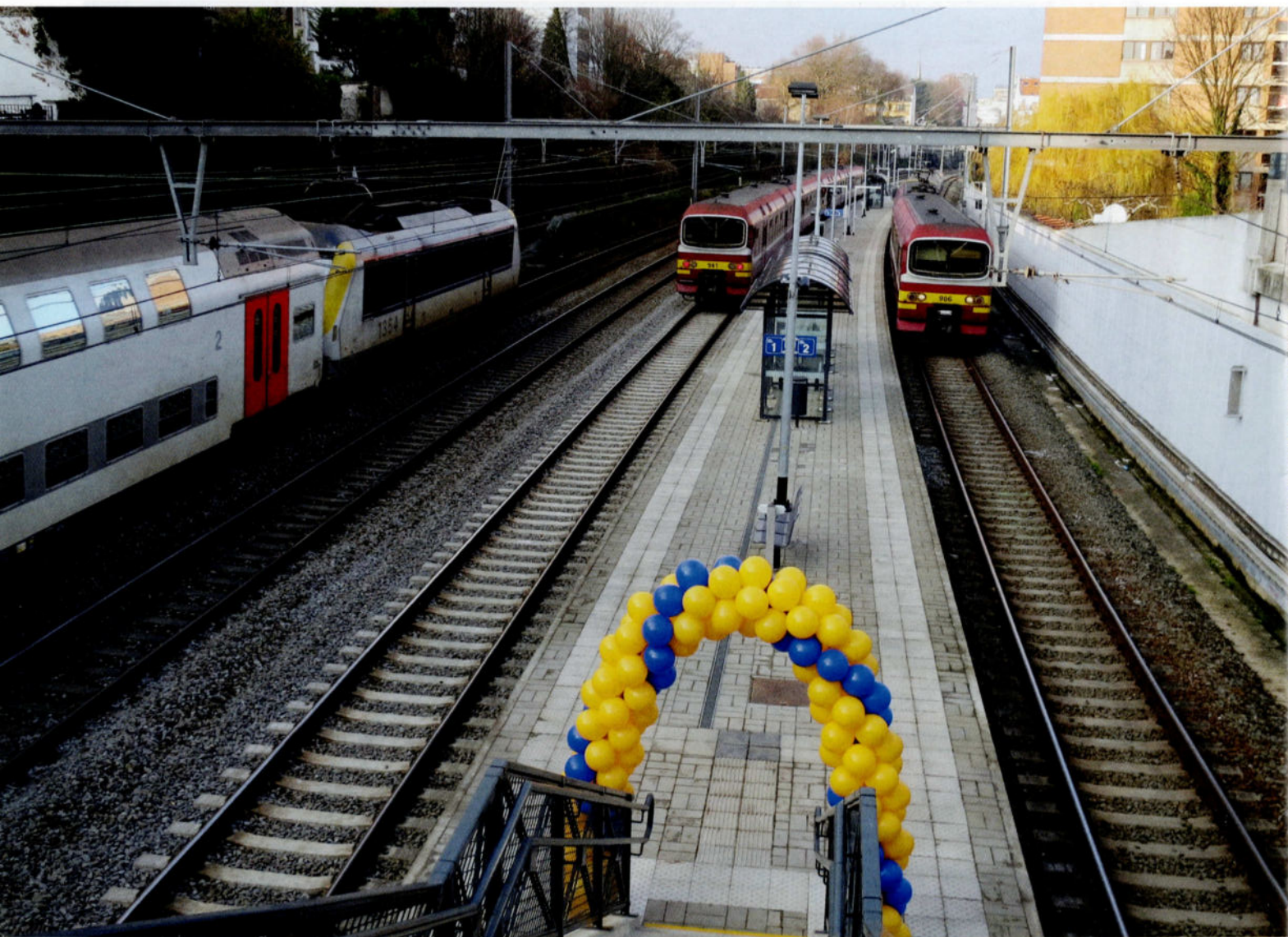
La relation S9 devait relier, durant les heures de pointe, Braine-l'Alleud à Louvain et Landen: cette relation est reportée à avril 2016. En phase transitoire, la relation depuis Braine-l'Alleud reste limitée à Bruxelles-Luxembourg ('Schuman' n'étant pas desservi), comme c'était le cas avant le 13.12.2015. Au départ de Landen et Louvain, cette relation est actuellement détournée via la liaison 36/3 (entre les lignes 26 et 36), ensuite par les lignes 26, 26/2 et 161 via Mérode, Delta

(sans toutefois y arrêter!), Bruxelles-Luxembourg et 'Schuman', avec comme terminus Schaerbeek.

UN FAUX-DÉPART INCOMPRÉHENSIBLE...

L'impact final de la non-ouverture en temps voulu du nouveau tunnel Schuman-Josaphat sur le nouveau réseau 'S' de la SNCB est resté finalement limité: seules deux relations sur douze sont impactées. On comprend d'autant moins que la SNCB ait décidé à la dernière minute de faire le blackout complet sur le lancement de son nouveau

réseau: les quelques adaptations ponctuelles d'horaires nécessitées ne seront plus qu'un vague souvenir dans quelques mois. Mais en l'absence de la moindre communication au sujet de cette 'nouvelle' gamme de trains, la clientèle a vu apparaître avec étonnement en décembre dernier des nouveaux sigles sur les écrans d'information, tant en gare que sur les trains (sur les automotrices Desiro) et dont la signification n'a jusqu'à présent fait l'objet d'aucune communication! Ce 'faux-départ' du réseau 'S' s'apparente donc à un fameux flop de communication...



Deux trains 'S' se croisent à hauteur du nouveau point d'arrêt 'Gerموير', lors de son premier jour d'ouverture, le lundi 14 décembre 2015. A gauche, les deux voies directes de la ligne 161 Bruxelles - Namur. Photo: Marc Grieten.

L'ouverture des nouveaux points d'arrêt 'GERMOIR' et 'TOUR ET TAXIS' à Bruxelles

Bruelles dispose depuis le lundi 14 décembre 2015 de deux nouveaux points d'arrêt en région bruxelloise: celui de 'Gerموير' et l'ancien arrêt de Pannenhuis, rebaptisé 'Tour et Taxis'.

PAR: MICHEL VAN USSEL (D'APRÈS INFOS SNCB)



Un train de la relation 'S10' Termonde – Alost arrive au nouveau point d'arrêt de 'Tour et Taxis' (ex-Pannenhuis), le 12 janvier 2016. La rame de métro circule sur la voie de gauche (sens normal de circulation à cet endroit) sur la ligne 6 Elisabeth - Roi Baudouin du réseau de la STIB. Photo: Bertrand Montjobaques.

'TOUR & TAXIS'

Le point d'arrêt 'Tour et Taxis' est en réalité un ancien point d'arrêt qui a été rouvert, après rénovation. Situé le long de la ligne 28 (la ceinture 'Ouest' de Bruxelles), ce point d'arrêt s'appelait 'Pannenhuis', en référence à une rue voisine de la commune de Jette et à la station de métro éponyme, le métro étant parallèle à la ligne 28 à cet endroit. Le point d'arrêt de Pannenhuis fut ouvert en 1983, mais n'est resté en service qu'une seule année: il fut supprimé lors de la mise en vigueur du plan de restructuration IC-IR de juin 1984! Ce point d'arrêt jouit pourtant d'une situation géographique intéressante, ce qui a décidé récemment la SNCB à le remettre en service (tout en le rebaptisant 'Tour et Taxis'), dans le cadre de sa nouvel-

le offre ferroviaire suburbaine à Bruxelles. Depuis le dimanche 13.12.2015, un train de la relation S10 Termonde – Alost (via Bruxelles) s'arrête désormais chaque heure à 'Tour et Taxis', tant en semaine qu'au cours du week-end. Ce point d'arrêt se situe à courte distance du site de l'ancienne gare de marchandises de Tour et Taxis, devenu le lieu d'événements et le site de bureaux, dont notamment ceux de 'Bruxelles Environnement' et bientôt de l'Administration de la Région flamande.

'GERMOIR'

Le nouvel point d'arrêt 'Gerموir' se trouve quant à lui le long de la ligne 161 Bruxelles – Namur, entre les gares de Bruxelles-

Luxembourg et d'Etterbeek, à la frontière des communes d'Ixelles et d'Etterbeek. 'Gerموir' a spécialement été conçu dans le cadre du nouveau réseau 'S' de l'offre ferroviaire suburbaine à Bruxelles. Depuis le lundi 14.12.2015, cet arrêt est desservi les jours ouvrables par les relations S5 (Hal – Malines) et S9 (Braine-l'Alleud – Landen). Ce nouveau point d'arrêt se situe à 500 mètres à peine de la Place Flagey, à proximité du quartier 'La Chasse' et de l'hôpital d'Ixelles. De plus, les voyageurs disposent à cet endroit d'une bonne correspondance avec les lignes de tram 81 et de bus 95 de la STIB.



L'autorail de mesures EM 202 d'Infrabel amène la presse et les invités à la cérémonie prévue à Sint-Joris-Weert.

En tant que pionnier de l'ETCS et grâce à l'installation de la TBL1+ sur l'entièreté de son réseau, Infrabel justifie bien son slogan 'Infrabel right on track' à Sint-Joris-Weert... Photo: Willy Peyskens.

Infrabel, pionnier de l' **ETCS**

Le 22 décembre 2015, Infrabel invitait 'Journal du Chemin de Fer' à Sint-Joris-Weert (le long de la ligne 139 Louvain - Ottignies) pour faire part de deux remarquables réalisations dans le domaine de la sécurité du réseau ferroviaire belge. D'une part, c'est la Belgique qui possède pour l'instant en Europe le plus long tronçon de ligne équipé de l'ETCS et d'autre part, la totalité du réseau ferré Infrabel est équipée depuis décembre dernier du dispositif de sécurité TBL1+.

PAR: CARLO HERTOGS

Pour se rendre à Sint-Joris-Weert au départ de Louvain, la presse néerlandophone avait été conviée à bord de l'autorail de mesures ETCS EM 202 d'Infrabel, tandis que la presse francophone se rendait d'Ottignies à Sint-Joris-Weert à bord de l'autorail de mesures EM 203 d'Infrabel. Les deux engins se sont garés face à face sur la troisième voie existante à Sint-Joris-Weert, laissant un espace suffisant pour apercevoir quelques balises ETCS sur la voie: ce sont elles qui serviront au cours de la cérémonie à matérialiser symboliquement le plus long trajet de ligne clas-

sique équipé du dispositif de sécurité ETCS en Europe.

LE PLUS LONG TRONÇON DE LIGNE ÉQUIPÉ DE L'ETCS EN EUROPE

Trois importants 'corridors marchandises' européens se situent partiellement sur le réseau ferré belge. Le premier est le Corridor 2 (appelé jusqu'il y a peu Corridor 'C'); il a été prolongé récemment jusqu'à Rotterdam. En ce qui concerne la Belgique, ce corridor débute dans le port d'Anvers et mène via Malines, Louvain, Ottignies, Namur et l'Athus-Meuse jusque dans

l'extrême sud du pays près d'Athus, où il franchit la frontière pour poursuivre jusqu'à la mer Méditerranée. C'est la raison pour laquelle ce corridor porte l'appellation habituelle de 'Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean'. Le Corridor 1 transite également en partie par le réseau ferré belge: il part des ports de la Mer du Nord (Amsterdam, Rotterdam, Zeebruges et Anvers) et via la ligne longeant le Rhin, le Lötschberg ou le Gothard, mène à Gênes (I). Le troisième corridor transitant par la Belgique est le Corridor 8, dit 'Est-Ouest': Zeebruges/Anvers - région de la Ruhr - Berlin - Kaunas/Terespol.



MM. Luc Lallemand (CEO d'Infrabel), Karel Vinck (coordinateur ETCS pour l'Europe) et Jo De Bosschere (chef des projets 'signalisation' à Infrabel) mettent symboliquement une balise ETCS en service le long du Corridor 2 à Sint-Joris-Weert. Photo: Carlo Hertogs.

Grâce au transit partiel de ces trois corridors en Belgique, le réseau ferré belge constitue l'un des zones majeures du réseau de transport des marchandises en Europe.

Le 22 décembre dernier, c'était au Corridor 2 à jouer les vedettes, car Infrabel venait de l'équiper intégralement d'Anvers à Athus du dispositif ETCS, en mettant en service les derniers tronçons à Anvers et à Ottignies, raison pour laquelle une liaison vidéo avait été organisée entre les cabines de signalisation d'Anvers-Berchem et d'Ottignies. En ces deux endroits se tenaient respectivement Mme. Heidi Hendrix et M. Stéphane Flos, tous deux Aera Managers I-TMS (Infrabel Traffic Management & Services) des zones Nord-Ouest et Sud-Ouest d'Infrabel, prêts à témoigner en direct de la mise en service de l'ETCS sur les ultimes tronçons manquants, après que le bouton ad hoc ait été enfoncé à St-Joris-Weert...

Infrabel n'est pas le seul à être fier de posséder le plus long tronçon de ligne classique en Europe équipé de l'ETCS: le coordinateur ETCS européen, Karel Vinck (ex CEO de la SNCB) était très satisfait également par cette réalisation et félicita Infrabel par quelques

mots pour le travail presté et son rôle de pionnier dans ce domaine en Europe.

Ce plus long tronçon équipé de l'ETCS débute dans la deuxième plus grande gare de marchandises d'Europe: Anvers-Nord. Les trains concernés suivent la ligne marchandises 27A jusqu'à la bif. Liersesteenweg (au sud-ouest d'Anvers) et y bifurquent sur la ligne 27. Ils suivent cette ligne jusqu'à la bif. St-Katelijne-Waver, où ils abordent successivement les lignes 27B et 53 à Muizen. Cette ligne mène à Louvain, où les convois abordent alors la ligne 139 qui mène à Ottignies. Le Corridor 2 conduit vers le sud via la ligne 140 jusque Fleurus, où se raccorde la ligne 147 à voie unique jusqu'Avelais, où la dorsale wallonne est abordée par le biais de la ligne 130 jusque Namur. De là, les trains de marchandises bifurquent à nouveau plein Sud en abordant la célèbre ligne de l'Athus-Meuse, constituée successivement des lignes 154 jusqu'à la bif. Neffe (près d'Anseremme), 166 jusque Bertrix et 165 jusqu'au point-frontière d'Aubange, au sud d'Athus.

Deux nœuds importants déterminent la fluidité de ce Corridor 2: d'abord le passage via la ligne 27A autour d'Anvers. En moyenne,

pas moins de 667 trains de voyageurs et 117 trains de marchandises y transitent par jour ouvrable. Ce goulot d'étranglement ne pourrait sauter que grâce à la création d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Anvers-Nord et Lierre, le fameux second accès au port. Le second goulot d'étranglement est constitué par Ottignies, où les circulations sur le Corridor 2 entrent facilement en conflit avec celles du trafic voyageurs: en moyenne, 409 trains de voyageurs et 39 marchandises transitent dans cette gare wallonne. Ces conflits restent toutefois limités, car Infrabel a doté de l'ETCS deux itinéraires distincts entre Ottignies et Namur. Le plus direct est celui via Gembloux par la ligne 161, mais il est peu utilisé par les trains de marchandises: il sert surtout pour rattraper d'éventuels retards, lorsque le trafic voyageurs le permet. L'autre itinéraire transite également via Gembloux, mais bifurque ensuite sur la ligne 144 vers Jemeppe-Froidmont, où la branche 'ouest' du triangle de Jemeppe (la liaison 130/1) permet de se raccorder à la dorsale wallonne et de se diriger ensuite vers Namur. Comme la ligne 147 Fleurus - Avelais est à simple voie, l'itinéraire alternatif qui vient d'être cité est toutefois utilisé principalement dans le sens Sud > Nord.



Pendant la cérémonie qui s'est tenue à Sint-Joris-Weert, le trafic régulier s'est déroulé normalement: arrivée de la 08511 assurant le train S20 3081 Louvain - Ottignies. Sur la troisième voie sont garés l'autorail EM 203 (à l'avant) et l'EM 202 (à l'arrière). Photo: Carlo Hertogs.

Selon Infrabel, la longueur totale des itinéraires du Corridor 2 équipés de l'ETCS atteint 429 kilomètres. Concrètement, il s'agit de 910 kilomètres linéaires de voie, car à part la ligne 147, toutes les autres faisant partie du Corridor 2 sont à double voie, auxquelles il faut encore ajouter les voies de garage des faisceaux situés le long dudit Corridor. Les deux itinéraires équivalents entre Ottignies et Namur sont compris dans ces chiffres. À l'avenir, il est également prévu d'équiper rapidement de l'ETCS l'itinéraire alternatif Anvers - Louvain via Lierre et Aarschot. Grâce à ceci, des trains pourront être délestés de l'axe Anvers - Bruxelles.

Pour équiper le Corridor 2 de l'ETCS, un financement de 130 millions d'euro a été nécessaire, dont 29 millions ont été pris en charge par l'Europe. Infrabel a fait poser 400 loges de signalisation le long des itinéraires concernés, ainsi que 6400 balises ETCS entre les rails. Un total de 450 kilomètres de câbles complète cette installation.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA TBL1+ RÉALISÉ DANS LES TEMPS

En marge de cette primeur constituée par la mise en marche de l'ETCS, Infrabel a également voulu souligner la concrétisation selon le timing prévu de la TBL1+ sur son réseau. Il y a quelques années, le réseau belge était le seul

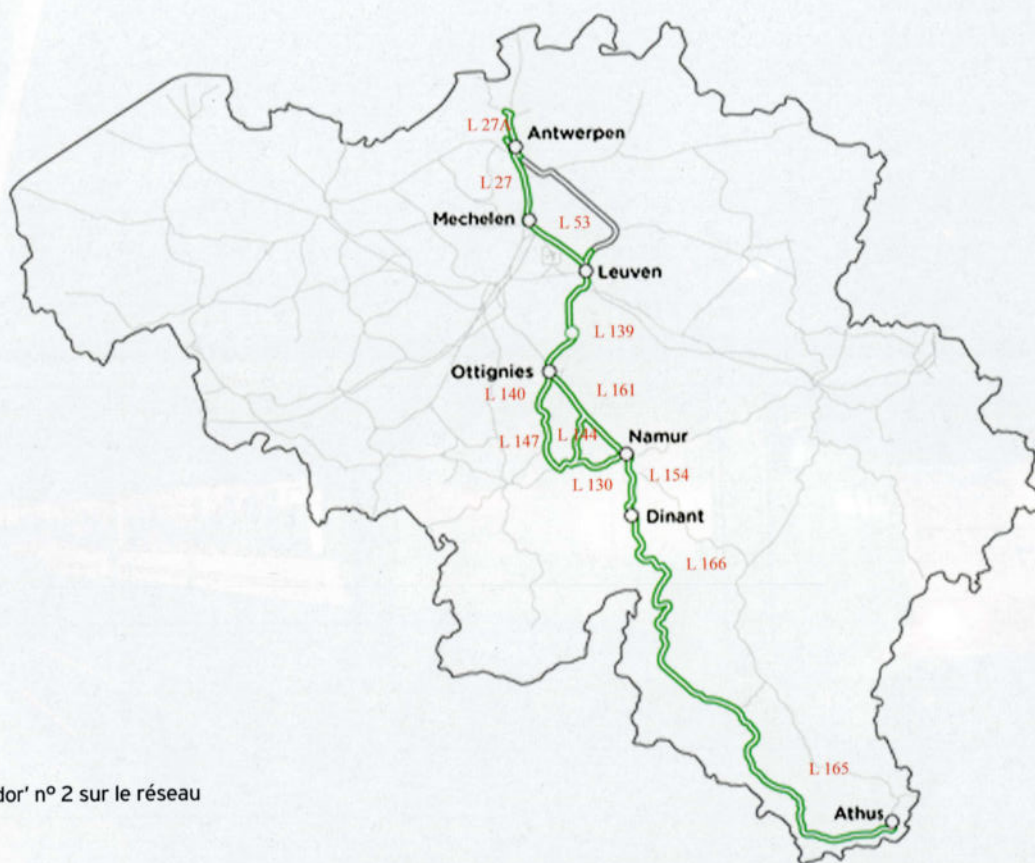
en Europe de l'Ouest où il était encore possible de franchir un feu rouge sans que cela ne provoque un freinage d'urgence. La catastrophe ferroviaire de Buizingen le 15 février 2010 mit dramatiquement ce fait en lumière et entraîna la prise de décisions accélérées et à grande échelle. L'une d'elles fut la promesse faite par Infrabel d'équiper la totalité de son réseau du dispositif de sécurité belge TBL 1+ avant le 31 décembre 2015. Le passage direct à l'ETCS ne fut pas décidé à ce moment, car la sécurité sur le rail devait être augmentée drastiquement et rapidement, ce qui n'aurait pas été possible avec l'ETCS en fonction des moyens financiers disponibles à ce moment, à cause également de la complexité technique du système ETCS et de la nécessité d'équipement tout le matériel roulant.

Infrabel proposa à l'époque aux organismes de contrôle de faire installer un dispositif de sécurité de freinage d'urgence qui agirait via des balises installées dans les voies: ces dernières émettraient un simple signal provoquant un freinage d'urgence. Ce dispositif, spécialement conçu pour le réseau belge, sera dénommé TBL1+ (Transmission Balise-Locomotive). Mais pour ne pas gaspiller l'argent du contribuable, ces balises furent conçues dès l'origine pour pouvoir être réutilisées ultérieurement par le système ETCS, dont les signaux envoyés vers

les cabines de conduite sont beaucoup plus complexes. La date-butoir du 31 décembre 2015 fut respectée avec quelques jours d'avance (soit au cours du weekend du 20 décembre), lorsque la TBL1+ fut mise en service sur les dernières sections du réseau qui n'en étaient pas encore équipées, à savoir dans la région de Grammont. Grâce à cette mesure, la sécurité sur le réseau ferré belge fut grandement améliorée: Infrabel pouvait être fier de sa réalisation. Nulle part en Belgique, un feu rouge ne pouvait encore être ignoré sans qu'il ne provoque un freinage d'urgence. Cela ne veut toutefois pas dire pour autant que les accidents sont désormais devenus totalement impossibles: cela dépend de l'endroit où le convoi s'arrêtera, après l'application du freinage d'urgence. La distance nécessaire à l'arrêt du convoi est en effet fonction de sa vitesse, de son poids, des conditions atmosphériques et de l'endroit. Mais pour provoquer un accident de nos jours, les circonstances doivent désormais être extrêmement défavorables, car l'implantation des signaux a été réalisée en tenant compte précisément de ces circonstances.

L'AVENIR

Le but poursuivi par Infrabel après la catastrophe de Buizingen fut poursuivi: il s'engagea à faire du réseau ferré belge un des trois réseaux les plus sécurisés d'Europe avant 2020.



Le 'Corridor' n° 2 sur le réseau Infrabel.

Le 31 décembre 2022 est devenu entretemps la nouvelle date-butoir pour équiper de l'ETCS l'entièreté du réseau ferré belge. Les instances politiques devront alors décider si les engins non équipés de ce dispositif seront encore autorisés à circuler en Belgique après cette date. L'installation de l'ETCS à bord des engins de traction et des voitures-pilotes est en effet très coûteuse et il n'est pas interdit de penser que les engins des opérateurs privés ne seront pas équipés de l'ETCS en 2023. Ceci dit, il a d'ores et déjà été décidé que l'ETCS ne serait obligatoire qu'à partir de 2025. Quant à savoir si une période de tolérance sera appliquée après 2025, cela ressort d'une décision politique. L'investissement pour équiper l'entièreté du réseau ferré belge de l'ETCS avoisine les deux milliards d'euro, tandis que la SNCB aura besoin d'1,8 milliard d'euro pour équiper tout son matériel roulant. Mais tant Infrabel que la SNCB œuvrent déjà dans ce sens: de nos jours, Infrabel a déjà équipé de l'ETCS 19 % de ses voies principales, soit 1.228 km des 6.522 que compte son réseau. Il s'agit des quatre lignes à grande vitesse, du nœud 'Diabolo' autour de l'aéroport national et de la ligne 25N entre Bruxelles et Malines, de la nouvelle ligne 10 (la ligne du Liefkenshoek) entre Waasland-haven-Zuid et Anvers-Nord, des lignes 36 et 36N entre Bruxelles et Louvain et du 'Corridor' marchandises n°2. Pour être correct, précisons que 1.805 km de voies principales du réseau belge sont équipés de l'ETCS de niveau 1; les

ETCS = EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM

Le système européen de sécurité ferroviaire ETCS effectue un contrôle permanent de la vitesse des trains et agit lorsque la vitesse maximale permise est dépassée, en n'importe quel endroit de la ligne. En outre, l'ETCS provoque également un freinage d'urgence lorsque le convoi dépasse un signal rouge ou lorsque sa vitesse est encore supérieure à 40 km/h à 400 mètres en aval d'un signal fermé. L'ETCS est interopérable et sera implémenté sur tous les réseaux ferrés européens dans le futur. Un véhicule équipé de l'ETCS pourra donc circuler sur tous les réseaux d'Europe, du point de vue sécurité. Un engin électrique devra toutefois encore répondre à d'autres conditions, notamment en rapport avec les tensions d'alimentation des caténaires...

143 km restants (soit les LGV Anvers – frontière néerlandaise et Liège – frontière allemande) le sont avec l'ETCS de niveau 2, une version plus moderne de l'ETCS qui fonctionne grâce au GSM-R.

La SNCB a été prévoyante, car au cours des dernières années écoulées, elle a acquis (ou commandé) d'importantes quantités de nouveau matériel roulant déjà équipé ou pré-câblé pour l'ETCS. A partir de l'achat des locomotives de la série 18, la SNCB décida en effet de faire équiper toutes ses nouvelles acquisitions de l'ETCS, encore avant leur livraison par leur constructeur. Comme le plus ancien matériel roulant sera bientôt mis hors service, le parc subsistant qui devra être équipé est relativement réduit: 449 engins, à savoir les automotrices 'AM96', les 'AM86' (Sprinter), les 'AM80' (les Break) et les 'AM75' (les quadruples). Les trois derniers types cités sont en cours de modernisation, une opération au cours de laquelle

les engins concernés sont équipés de l'ETCS. Les autorails de la série 41 devront également être équipés de l'ETCS: l'AC Salzinnes a débuté cette opération au cours de l'été 2015.

Signalons que les locomotives des séries 13, 18 et 19 ainsi que les voitures-pilotes I11 et M6 sont d'ores et déjà équipées de l'ETCS et qu'une mise à jour vers le niveau 2 est prévue. Sans trop de contretemps, la SNCB devrait donc être en mesure de respecter la fameuse date-butoir. Il doit être clair pour le lecteur que les lignes classiques déjà équipées actuellement de l'ETCS n'offrent pas encore une garantie absolue de sécurité. L'ETCS prouve uniquement son utilité lorsque les lignes en sont équipées et... qu'il est utilisé. Aujourd'hui, ce n'est pas encore le cas, car sur les lignes classiques, seul le Thalys, l'ICE et les Desiro sont actifs en ETCS. Mais toutes ces lignes sont par contre équipées de la TBL1+ qui elle, est bien en service...



En route vers les stations de ski autrichiennes, la 2807 de B-Logistics en tête de l'Austria Express/Treski marque l'arrêt en gare d'Anvers-Berchem, le soir du jour de Noël 2015. Photo: Hans Joosen.

L'AUSTRIA EXPRESS/ TRESKI de RAILPROMO

saison 2015-2016

PAR: WOUTER JANSSENS

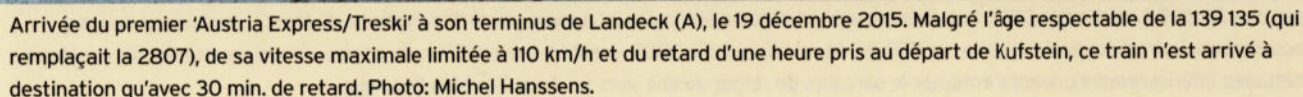
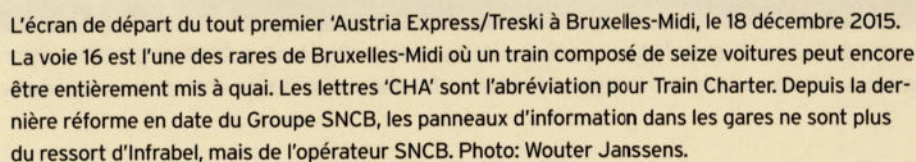
En 2003 disparaissaient d'un seul coup tous les trains de nuit exploités par la SNCB, y compris le 'Ski Express' qui reliait une fois par semaine pendant la saison hivernale la Belgique à l'Autriche (Zell am See) et aux Dolomites italiennes (San Candido). Seul le train de nuit 'Jan Kiepura' (exploité par les PKP) et le CNL Paris - Hambourg/Berlin continuèrent encore à circuler pendant un certain temps en Belgique. A partir de la saison hivernale 2003/2004, les amateurs de ski ne disposaient donc plus d'une relation nocturne régulière entre la Belgique et l'Autriche. Face à cette lacune, à la concurrence exercée par d'autres trains (comme le 'Bergland Express') et au succès des autocars conduisant aux stations de ski, la direction de la SNCB de l'époque lança un nouveau projet: dès la saison 2004/2005, un train de nuit vers Zell am See (baptisé 'Treski') était à nouveau mis sur pied. Le

concept retenu était toutefois du 'low cost': seul des places assises étaient proposées à bord de ce train. Le succès de cette nouvelle formule ne fut pas immédiat: année après année, des voitures-couchettes furent ajoutées au convoi. La clientèle visée n'était pas prête à se 'taper' une place assise pendant toute une nuit et préférerait largement une place couchée. Parallèlement, la fréquence de circulation du Treski fut drastiquement réduite: si à l'origine, elle était hebdomadaire, elle fut progressivement réduite à quelques circulations pendant la période de Noël et du carnaval. Finalement, il ne resta plus qu'un seul aller-retour entre Bruxelles-Midi et Zell am See lors des vacances de carnaval, la rame (et le personnel!) restant toute la semaine en Autriche pendant le séjour des skieurs, eu égard aux coûts prohibitifs des parcours à vide. Pour assurer ces deux trains, la traction et le personnel étaient

fournis par la SNCB en Belgique, tandis qu'à l'étranger, c'était l'œuvre des opérateurs historiques, DB et ÖBB.

RAILPROMO

Tout était déjà prévu pour la saison 2015/2016 - à savoir un unique aller-retour vers Bischofshofen lors des vacances de carnaval - lorsque la SNCB fut contactée par la firme Railpromo, un organisateur de voyages néerlandais. Ce dernier voulait mettre en marche un nouveau train entre les Pays-Bas et les stations de ski autrichiennes et désirait louer à cet effet du matériel roulant de la SNCB. Ce faisant, cet organisateur voulait combler la lacune créée par l'arrêt des activités de l'opérateur EETC (Euro Express Train Charter). Ce dernier, qui faisait circuler en hiver les 'Ski-Expres' et 'Alpen-Expres' entre les Pays-Bas et l'Autriche, avait soudainement cessé ses





Garage de l'Austria Express/Treski au faisceau de Landeck, le 19 décembre 2015. La 139 135 y restera toute la journée, afin d'assurer le parcours de retour le soir vers Kufstein. Entretemps, la rame sera nettoyée et réapprovisionnée en eau. Photo: Wouter Janssens.



C'est finalement lors du 2^{ème} parcours de l'Austria Express/Treski qu'il fut tracté pour la 1^{ère} fois de bout en bout entre Bruxelles et Landeck par une 28 de B-Logistics: la 2807. Cet événement historique a été capté à Landeck par le Smartphone de Mats Verschueren, l'un des accompagnateurs du convoi. La rame est déjà garée au faisceau; la 2807 y restera toute la journée contre sa rame (cette dernière y étant nettoyée intérieurement), avant d'entamer le parcours de retour au soir vers les Pays-Bas et la Belgique.



Le 19 décembre 2015 au matin, la tranche 'Bischofshofen' du 1^{er} Austria Express/Treski est prête à démarrer de Wörgl vers sa destination finale. En dernière position se trouve la voiture bar-dancing SR3 de la SNCB. L'opérateur WLB a loué les services d'une 'Vectron' de MRCE pour en assurer la traction; cette loco avait déjà été ajoutée en queue du convoi lors de son passage à Kufstein. Photo: Henk Zwoferink.

activités début 2015 et revendu son matériel roulant. Lors des discussions avec Railpromo, il fut imaginé d'ouvrir à la clientèle les inévitables parcours à vide du matériel roulant nécessaires entre la Belgique et les Pays-Bas, afin de proposer à nouveau chaque semaine pendant toute la saison d'hiver un train de qualité vers les stations de ski au départ de la Belgique, via les Pays-Bas et l'Allemagne: une collaboration avec Railpromo voyait ainsi le jour! En outre, de nouvelles relations allaient ainsi être créées au départ de Bruxelles-Midi et d'Anvers-Berchem vers des gares en Autriche qui pendant de nombreuses années, n'avaient jamais été directement accessibles: Jenbach, Innsbruck, Ötztal, Landeck, etc. La direction 'Marketing & Sales' de la SNCB décida également de ne plus faire circuler 'son' Treski, pour consacrer toute son énergie à la réussite de ce nouveau train 'Railpromo Austria Express/Treski', qui circulerait chaque semaine du vendredi 18 décembre 2015 au dimanche 20 mars 2016.

L'AUSTRIA EXPRESS/TRESKI

Ce train est préparé dans le faisceau de garage de Forest-Voitures et circule de Bruxelles-Midi et Anvers-Berchem en direction des Pays-Bas, en marquant un arrêt commercial dans les gares de Roosendaal, Rotterdam, Utrecht, 's Hertogenbosch et Venlo, pour traverser ensuite

l'Allemagne et arriver à Wörgl (A), où le convoi est scindé en une tranche 'Landeck' et une autre 'Bischofshofen'. Suite à des travaux prévus sur le réseau de DB Netz, ce train ne transitera pas au cours de certains weekends par Venlo, mais par Arnhem et Emmerich.

Le matériel roulant utilisé est constitué de voitures-couchettes du type I6 Bc de la SNCB, mais aussi de sa dernière voiture 'Bar-dancing', la SR3, qui circule donc à nouveau. Mais contrairement au Ski Express d'antan, il n'y a plus de voitures-lits au sein de l'Austria Express/Treski, la SNCB ayant vendu ou fait ferrailer toutes ses voitures-lits. Suite au nombre trop réduit de voitures I6 Bc (elles ne sont plus que 14 à l'effectif...), six voitures-couchettes ex-DB du type 'Bcmh' doivent en outre être prises en location chez le loueur slovaque WSBA (Wagon Service Bratislava), lors des périodes de super-pointe: ces voitures de renfort ont été utilisées pour la première fois lors du départ de l'Austria Express/Treski du 22 janvier 2016. Ces voitures-couchettes RIC présentent en leur milieu des compartiments plus larges, avec une double fenêtre et plus d'espace, un atout pour les familles. Autre particularité de ces voitures: elles mesurent 27,50 m hors-tout, alors que le matériel RIC ne dépasse généralement pas les 26,40 m. La composition maximale de l'Austria Express/Treski est fixée à 16 voitures. Certains com-

partiments sont vendus à quatre personnes au maximum (au lieu de six), mais les formules tarifaires les moins chères le sont avec six personnes par compartiment. Aucune place assise n'est disponible dans ce train. Suite à un défaut technique important survenu à la voiture bar-dancing SR3, cette dernière a été remplacée pendant deux weekends d'affilée début janvier 2016 par une des belles voitures-restaurants du type I10 'Resto' de la SNCB, qui avait été équipée pour l'occasion d'une installation mobile de sonorisation. Lors de la première circulation d'une I10 'Resto' (la 16008) faisant ainsi office de remplacement, les (belles) tables et chaises encore présentes dans la salle de restauration furent sérieusement endommagées par quelques fêtards bataves. Au cours du second weekend de circulation, ces éléments furent donc démontés au préalable, afin de pouvoir agrandir la piste de dance et d'éviter de nouvelles dégradations...

UNE 28 BELGE JUSQU'EN AUTRICHE!

Mais l'élément le plus sensationnel de ce nouveau train est constitué par sa traction. Après de longs pourparlers, il fut finalement possible de louer les services d'une série 28 de B-Logistics (BLX, ex SNCB-Logistics) apte à circuler sur les réseaux B, NL, D et A: cinq de ces locomotives ont été déclarées aptes à assurer des trains



Le 19 décembre 2015, la tranche 'Bischofshofen' du 1^{er} Austria Express/Treski de retour vient d'arriver en gare de Wörgl. Juste derrière la 'Vectron' louée par l'opérateur WLB chez MRCE, on aperçoit la voiture bar-dancing SR3. C'est à Wörgl que s'opérera la fusion avec la tranche de ce train en provenance de Landeck. Photo: Henk Zwoferink.



Sur cette jolie photo de nuit prise par Henk Zwoferink le 19 décembre 2015 en soirée, on voit le 1^{er} Austria Express/Treski en gare de Kufstein, prêt à retourner vers les Pays-Bas et la Belgique. Comme aucun voyageur n'était à bord du convoi, ce train avait été reçu dans le faisceau marchandises. Derrière la 2807 qui reprendra la traction de ce convoi jusqu'à Bruxelles, on aperçoit la 2839, une autre 28 de B-Logistics: elle est rapatriée en double comme véhicule, après avoir été mise à disposition de Bombardier pour tester un nouveau logiciel.

(de voyageurs) sur le réseau des ÖBB-Infra: les 2804, 2807, 2822, 2825 et 2829. La 28 de B-Logistics assure donc la traction de l'Austria Express/Treski sur l'entièreté de son trajet, soit de Bruxelles-Midi à Landeck (A) et retour, grâce à quoi plus aucun échange de locomotives n'est nécessaire aux frontières. Il s'agit d'une primum absolue dans l'histoire de la SNCB:

aucune locomotive belge (ou d'un opérateur étranger) n'avait encore par le passé assuré la traction d'un train de voyageurs sur une telle distance au départ de la Belgique (via les Pays-Bas et l'Allemagne) jusqu'au pied des rampes du tunnel de l'Arzlberg, loin dans les Alpes autrichiennes! Pour ce faire, plusieurs conducteurs se succèdent à la conduite de la 28: SNCB, LTE

(aux Pays-Bas), IGE (en Allemagne) et WLB (en Autriche). Pour la tranche entre Wörgl et Bischofshofen, l'opérateur WLB engage une de ses locomotives prises en location. Pour la SNCB, ce type de collaboration avec des opérateurs privés en trafic voyageurs est totalement inédit. Ce train circule en effet successivement sous les licences et les certificats de sécurité suivants:



Le 1^{er} Austria Express/Treski de retour d'Autriche est garé dans le faisceau marchandises d'Essen, le 20 décembre 2015. Comme ce train y est repris d'un opérateur privé (LTE, en l'occurrence) par la SNCB, une visite de sécurité des voitures doit obligatoirement être réalisée... Photo: Wouter Janssens.



La tranche Wörgl - Bischofshofen de l'Austria Express/Treski vue au passage à Fieberbrunn (A), le 9 janvier 2016. Suite à l'avarie de la bar-dancing SR3, cette dernière avait été remplacée au cours de ce weekend par une I10 'Resto', bien visible au sein de cette rame. Ce convoi est tracté par la 151 056, une CC louée chez Lokomotion. Photo: Kevin Mikulic.

SNCB en Belgique, LTE Netherlands B.V. (Logistik und Transport, une entreprise d'origine autrichienne) aux Pays-Bas, IGE (Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr) en Allemagne et enfin, WLB (Wiener Lokalbahnen) en Autriche. On est loin de l'époque où le WLB n'exploitait qu'une petite ligne régionale dans la région de Vienne...

Malheureusement, la 2807 de B-Logistics dût déclarer forfait lors du tout premier weekend de circulation de l'Austria Express/Treski (les 18 et 20 décembre 2015), suite à un problème de GSM-R. Arrivée à Kufstein (à la frontière germano-autrichienne) le 19 décembre au matin, la 2807 y fut rapidement remplacée par une loco du loueur 'Lokomotion'. Ce n'est

finalement que lors de la 2^{ème} circulation de l'Austria Express/Treski (au cours du weekend des 26/27 décembre 2015) qu'il sera remorqué de bout en bout par... la 2807, qui atteindra ainsi pour la première fois une des deux gares-terminus de ce train, Landeck...



Pour cette loco de la série 29, le parcours vers Dourges vient de commencer en tête du train 41800, qui sort du faisceau de Zeebruges-Formation, après que cette loco l'ait pris en charge à Zeebruges-Avant-Port, où une 77 avait amené les wagons au préalable. L'environnement a fortement changé depuis la prise de cette photo le 16 juillet 2012 par Daniël Moens, suite aux importants travaux menés sur la ligne 51A: l'ancienne cabine de signalisation visible à l'arrière-plan a ainsi été remplacée par un bâtiment hypermoderne.

QUO VADIS, SÉRIE 29?

(3^{ème} partie)

PAR: CARLO HERTOGS

UN NOUVEAU ROULEMENT... RÉALISTE

Nous terminions la 2^{ème} partie de cette série d'articles concernant la série 29 par la constatation que leurs parcours à destination du sud de la France avaient fait long feu et que les roulements établis pour cette série de locomotives avaient à peine été suivis. Ce n'est qu'avec le roulement d'application à partir du 12 décembre 2010 que la pratique fut transcrite sur papier: il en résulta une série de services d'un développement s'étalant à nouveau sur deux semaines. En outre, les fiches-trains de la relation au départ de Ronet mentionnaient encore l'heure d'arrivée à la gare de destination de Madrid Abroñigal, ce qui n'était plus le cas pour les trains au départ d'Anvers. Pour l'une des relations, les numéros de trains changeaient encore au passage à Valenton, mais pour l'autre, ce n'était désormais plus le cas! Incroyable... Les trains partaient de et aboutissaient à Anvers-Nord (faisceau 'A1') pour le faisceau alimentant le plus grand terminal pour conteneurs du port d'Anvers, le 'Main Port',

beaucoup plus facilement accessible au trafic routier et ferroviaire que le faisceau 'Angola'. De plus, le faisceau 'A1' d'Anvers-Nord est électrifié: fini les fastidieux échanges de locomotives entre les deux modes de traction à Anvers-Nord.

Comme le roulement était déjà dépassé depuis un bon bout de temps, nous n'allons pas le publier dans son intégralité, mais nous nous bornerons à vous en donner ses principales caractéristiques. Il comptait cinq journées, les deux premières étant entrelacées, ainsi que les journées 3 et 4. Tous les trains repris dans ces quatre premiers services circulaient entre Anvers et Valenton (via Courtrai) ou entre Ronet et Valenton. Les jeudis, vendredis et samedis, une loco restait en réserve à Valenton toute la journée. Au cours de la 5^{ème} journée, une série 29 restait réserve toute la journée à Anvers-Nord. La seule 'fantaisie' – assez spectaculaire – avait lieu les lundis: le train 57282 circulait de Ronet vers Anvers avec une série 29 et... deux locos de la série 26. Ce parcours circulant

hélas de nuit, il n'a jamais été photographié à notre connaissance. La réserve garée à Valenton servait quant à elle pour acheminer l'un ou l'autre train supplémentaire vers le nord, tandis que la réserve à Anvers-Nord servait logiquement à acheminer des convois en sens inverse...

Ce roulement avait l'air assez fourni à première vue, mais après étude plus poussée, il apparaît que les locos étaient très peu utilisées. Le mardi par exemple, trois trains seulement y étaient repris: le 43112 en pleine nuit et les 43100 et 43194 qui ne commençaient à circuler qu'après 22 heures. Le mercredi et le samedi, aucun train n'était repris au roulement et les autres jours, un seul train était prévu en journée. Rien d'étonnant donc à ce que les 29 étaient visibles partout au nord du sillon Sambre et Meuse en tête de trains non prévus au roulement... Ces mêmes 29 remplaçaient même parfois d'autres locomotives prévues aux roulements, en cas de défaillance de ces dernières. En fait, n'importe quel train pouvait être attribué à une



Cette remarquable photo prise par Michel Hanssens illustre le train 49804 Alost - Nesle (Somme) lors de son passage à Cambron-Casteau, le 10 février 2012. Ce train vide de cellulose est normalement assuré régulièrement par une série 57, mais fut détourné ce jour-là par Quévy, au lieu de franchir la frontière à Mouscron. C'était peut-être la raison pour laquelle sa remorque avait été attribuée à une série 29...



Passage du train 40431 Manchester-Trafford Park - Duisburg Rheinhafen à hauteur de l'usine Procter & Gamble de Malines, le 14 juin 2012. A l'époque, la 29 remorquait ce train entre Calais et Muizen-Marchandises. Photo: Carlo Hertogs.



Voici le train de citernes coudées transportant de la boue de chaux, en provenance d'Irvine (GB). Anvers-Luchtbal (L.27A), le 1^{er} juin 2013.
Photo: Max Delie.

29: un train de ballast, la remorque d'une automotrice 'Desiro' sortant d'usine, voire des trains normalement attribués à une série 12. La remorque d'un train de pèlerins de ou vers Lourdes était systématique à cette époque jusqu'à la gare frontière de Jeumont, via la dorsale wallonne. Liège était la gare la plus septentrionale à voir passer des 29, leur transit de et vers la France se réalisant via les sections frontières d'Erquennes/Jeumont et de Blandain/Baisieux. Si vous rencontriez alors un train spécial ou supplémentaire en Flandre ou dans le Hainaut, vous aviez de fortes chances d'y voir une série 29 en tête: dans la plupart des cas, ce train allait vers ou venait de France.

DES NOUVEAUX TRAINS

Le mini-changement d'horaires du 7 février 2011 reprit à nouveau cinq services distincts, au cours desquels la circulation nocturne était à nouveau la règle. Quasi la moitié des trains repris précédemment avaient disparu: c'étaient tous des trains de et vers Valenton, dont tous ceux de la tranche 43100. Et pourtant, de nouvelles prestations de et vers cette gare de triage apparurent. La plus grande modification était reprise au service 4, entièrement neuf et qui desservait la gare de Fagnier, dans le nord de la France. Ces

trains roulaient de nuit et tôt dans l'avant-midi, à chaque fois précédés (ou suivis) d'un parcours à vide vers (ou de) Charleroi-Sud, où la loco était réservée au cours du weekend. Comme ce service était inédit, nous vous l'avons reproduit ci-dessous.

SERVICE 4 DU DIAGRAMME 'C4' D'ANVERS-NORD, D'APPLICATION À PARTIR DU 7 FÉVRIER 2010

Les lundis:

LE 47826 Charleroi-Sud 02.48 – Monceau 02.58
47826 Monceau 03.38 – Fagnier 05.42
47849 Fagnier 08.14 – La Louvière Industrielle 10.06
EL 47849 La Louvière Industrielle 10.43 – Charleroi-Sud 11.00

Du mardi au vendredi:

LE 47826 Charleroi-Sud 01.22 – Monceau 01.32
47826 Monceau 02.12 – Fagnier 05.42
47849 Fagnier 08.14 – La Louvière Industrielle 10.06
EL 47849 La Louvière Industrielle 10.43 – Charleroi-Sud 11.05

Les samedis et dimanches:
Réserve à Charleroi-Sud.

Le numéro 47826 était attribué à un train circulant de La Louvière (gare industrielle) à Fagnier (F). Ce dernier était toutefois remorqué de La Louvière Industrielle à Monceau par une locomotive Diesel, après quoi une 29 prenait le relais, en transitant par la section frontière Erquennes/Jeumont. Le train d'équilibre numéroté 47849 était quant à lui remorqué de bout en bout par une 29, mais transitait par la gare frontière de Quévy. B-Logistics ou Infrabel auront bien eu une bonne raison à cela, mais nous ne la connaissons toujours pas... Bien que ces nouveaux trains représentent des parcours assez courts du point de vue temps de parcours, ils constituaient quand même une importante nouveauté dans l'utilisation de cette série de locomotives. A noter que le service 5 était encore et toujours un service 'réserve' à Anvers-Nord, la possibilité de voir une 29 en tête de trains les plus divers étant ainsi maintenue.

La mini-modification de roulement suivante eut lieu deux mois plus tard, en date du 4 avril 2011. Elle fut à ce point importante que quasi tous les trains 'Fagnier' purent être recasés dans d'autres services. Ceci eut pour effet d'encore augmenter les parcours à vide. En conséquence, les locomotives



Un train composé de wagons à parois coulissantes et à gabarit britannique transportant de l'aluminium passe sur la ligne 35 entre Aarschot et Diest, le 12 septembre 2015. Il s'agit d'un de ces trains dont nous avons parlé en détails dans le premier article consacré à cette série de locomotives, dans notre n° 207. Photo: Bart B.

étaient moins souvent à l'arrêt, et un seul parcours (de nuit) était encore prévu entre Anvers-Nord (faisceau A1) et Valenton (et retour). Le restant de la semaine, cette loco – comme celle du service 5 – était réservée à Anvers-Nord.

La répartition de ces nouveaux trains parmi les différents services ne parut toutefois pas être une bonne idée: lors de l'entrée en vigueur du roulement suivant (en date du 12 juin 2011), les trains de et vers Fargnier furent à nouveau tous repris sur un même service! Les parcours à vide de et vers Charleroi restaient prévus, mais tous les autres avaient disparu. Tous les trains auparavant assurés au départ ou à destination de Ronet l'étaient désormais depuis le faisceau 'A1' d'Anvers-Nord. Leur itinéraire n'était toutefois pas tracé via Courtrai, mais via Bruxelles et la gare frontière de Quévy. C'était comme si les cinq locos de la série 29 étaient revenues en grâce... Le lecteur jugera par lui-même: les lundis, une seule loco était réservée et deux au cours des autres jours. Anvers-Nord, Charleroi-Sud et Valenton étaient les trois gares où ces engins étaient stationnés. Après cette série quasi ininterrompue de modifications tous les deux mois, le roulement des 29 à dater

du 5 septembre 2011 nous surprit fortement: il était quasi identique au précédent! Aurait-on enfin trouvé la 'voie' pour les locos de la série 29?...

DÉCEMBRE 2011: EN ROUTE VERS LE TUNNEL SOUS LA MANCHE!

Le 11 décembre 2011, à l'occasion du grand changement annuel des horaires des trains, le roulement 'C4' des locos de la série 29 fut remplacé par le 'F9' établi par 'Oasis', un nouveau programme informatique. Et ce nouveau roulement avait drastiquement été modifié: les 29 avaient repris une partie des trains dévolus à la série 12, dont c'était le début de la fin... Leur nombre de services quotidiens était passé de 5 à 3, dont deux étaient entrelacés. De leur roulement précédent, seuls des trains entre Anvers et Valenton avaient été repris. A quelques exceptions près, ces trains circulaient dorénavant selon d'autres horaires et d'autres jours de circulation. Et soudainement, la série 29 allait maintenant jusqu'à l'entrée du Tunnel sous la Manche, ainsi qu'à Muizen-Marchandises. Quant aux trains assurés auparavant dans le sud du pays, ils avaient tous été repris par une série 13. Autre nouveauté de ce roulement: quelques trains entre Anvers et Dourges (F) étaient

réapparus. La majorité des trains réguliers attribués à la série 29 était désormais assurée par des conducteurs B-Logistics de Courtrai, ceux d'Anvers-Nord et de Charleroi devant se contenter des miettes tombant de la table... Entre autres trains circulant jusqu'à l'entrée du Tunnel sous la Manche figurait le célèbre train de boue de chaux. Chargé à proximité du faisceau 'Rhodésie' du port d'Anvers, ce train était assuré d'une traite par une 29 jusqu'à Calais-Fréthun. Le train vide d'équilibre n'était toutefois assuré par une 29 que jusque Gand-Maritime. Ces deux trains étaient reconnaissables entre tous par leurs typiques wagons à citerne coudée. De nos jours, ces trains circulent d'ailleurs encore à la fréquence hebdomadaire entre le port d'Anvers et la gare d'Irvine, dans le Royaume-Uni. Autres paires de trains assurés par une série 29: les 40431/4 en semaine et 40433/6 les samedis. Il s'agissait de trains de conteneurs fermés ou de conteneurs-citernes de la relation Manchester-Trafford Park (GB) – Duisburg-Rheinhafen (D), assurés par une 29 entre Calais-Fréthun et Muizen-Marchandises. Avec trois services à peine (dont un seul ne comportant que deux trains), inutile de dire que les 29 étaient plus souvent à l'arrêt qu'en tête de trains de marchandises...



Bien que cette photo illustre plutôt le 2^{ème} article consacré à la série 29 (voir JCF 208), nous n'avons pas voulu vous en priver. C'est Daniel Richer qui a réalisé ce cliché le 22 mai 2010 près de Veuves, sur la ligne entre Tours et Blois. Cette belle photo est en plus exceptionnelle, car elle illustre une 29 en France au sud de Paris, en tête d'un train... qui ne transporte pas de conteneurs, mais qui assure un train du service intérieur!

Le 13 février 2012 eut lieu une adaptation intermédiaire d'horaires, ayant peu d'influence sur le roulement des 29. Seuls quelques parcours à vide avaient été éliminés, mais quelques trains supplémentaires y avaient été ajoutés. Une troisième paire de trains desservait l'entrée du Tunnel sous la Manche: le train 40441 Barking Railhead – Misburg (près de Hanovre) et le 40442 Katy Wrocławski (PL) – Barking Railhead (GB), tous deux assurés par une 29 entre Muizen et le Tunnel sous la Manche. A noter encore la remorque par une 29 de la paire de trains 41800/41869 entre Zeebrugues et Dourges (F), trois fois par semaine.

Lors de la nouvelle et légère adaptation des horaires du 16 avril 2012, le nombre de trains attribués à la série 29 augmenta d'une unité: le 31286 R1 Zeebrugues-Formation 14.02 – Anvers-Nord 16h17, assuré auparavant par une série 20.

La mise en vigueur des horaires d'été en date du 10 juin 2012 signifia à nouveau de grosses modifications des services attribués à la série 29. Seuls deux parcours à vide disparurent et le train 31286 était désormais

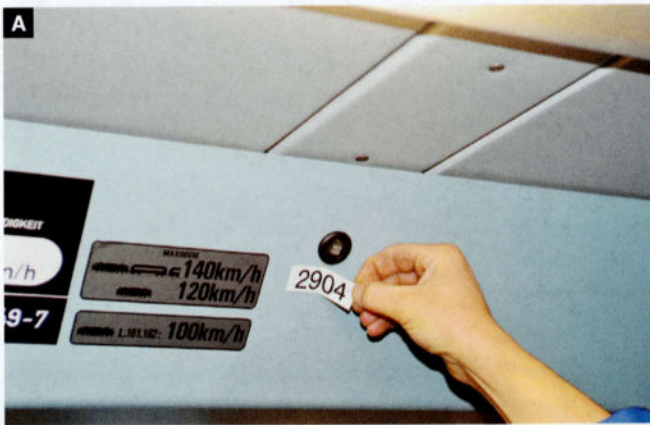
assuré par la 29 seule. En fait, c'était déjà le cas depuis deux mois, car les 20 et les 29 ne peuvent circuler en unités multiples: la 20 incorporée auparavant dans le convoi l'était donc comme véhicule. SNCB-Logistics avait par ailleurs remporté un contrat pour la remorque de trains de et vers Valenciennes: cette nouvelle paire de trains circulait quotidiennement, sauf les dimanches. Autre nouveauté: une paire de trains entre Anvers et Tergnier (F). L'on pouvait à nouveau admirer des 29 à Monceau, les conducteurs de l'endroit étant à nouveau appelés à les desservir. Les conducteurs de Courtrai avaient quant à eux dû céder quelques trains à leurs collègues d'Anvers. Les 29 étaient apparemment à nouveau plus utilisées aux tâches pour lesquelles elles avaient été prises en leasing à l'origine, à savoir assurer des trains de et vers la France...

Les 15 nouveaux trains concernés étaient:
47802 Anvers-Nord 02.34 – Valenciennes 06.57
47807 Valenciennes 09.14 – Anvers-Waaslandhaven 12.27
48728 Anvers-Nord 13.40 – Tergnier 18.40/R3

44801 Tergnier 20.20/R4 – Monceau 23.55/R4
57202 Monceau 16.03/R4 – Anvers-Nord 18.40/R4.

Bon à savoir: le train 43112 des vendredis était remorqué entre Anvers et Courtrai par deux locomotives de la série 29 couplées en unités multiples, afin d'éviter un parcours à vide. Mais comme la seconde loco était libre du jeudi midi au vendredi midi, elle était en pratique utilisée presque chaque fois pour remorquer un train spécial ou supplémentaire au départ d'Anvers ou de Muizen, en direction de la France. Par ailleurs, quel dommage que le train 44801 des mercredis circulait de nuit, car la 29 était allégée en tête par une série... 13! Les quinze trains supplémentaires intégrés dans le diagramme 'F9' obligèrent les concepteurs de ce roulement d'y ajouter un quatrième service; ce dernier reprenait tous les trains de et vers Valenciennes (sauf les jeudis). Ceci avait pour résultat que tous les jours (sauf les jeudis), c'était à chaque fois la même loco qui était en tête des mêmes trains!...

Le petit supplément aux roulements du 10 septembre 2012 fut une nouvelle fois



A. Le marquage propre à la SNCB a également été éliminé des postes de conduite des 29. Anvers-Nord, le 13 novembre 2012. Photo: Max Delie.

B. Même la 'dénumérotation' d'une locomotive est une tâche accomplie avec soin par l'atelier d'Anvers-Nord, ici au moyen d'un sèche-cheveux! Photo: Max Delie, le 13 novembre 2012.

C. Et subitement, c'en fut terminé avec les 29! A la tombée du jour, la 7757 de B-Technics rassemble à Anvers-Nord les trois premières 29 qui seront restituées à Angel Trains Cargo. Les E186 348 (ex 2903), E186 350 (ex 2905) et E186 349 (ex 2904) ont déjà été privées de leur marquage SNCB et sont remorquées vers le faisceau de départ... En ce 11 décembre 2012, personne n'imaginait que leur rapatriement aurait lieu aussi rapidement! Photo: Max Delie.

l'occasion de modifier sérieusement le roulement des 29: subitement, trois boucles distinctes furent à nouveau prévues. Les trains vers Tergnier et ceux vers Monceau disparurent, alors qu'ils n'étaient apparus que depuis l'été. Toute une série de trains ayant comme origine ou destination le Tunnel sous la Manche furent par ailleurs renumérotés, avec changement d'horaires à la clé. Seuls les trains vers Valenciennes et Valentignat furent très peu modifiés. Globalement, le nombre de trains assurés par les 29 avait légèrement augmenté, ce qui rendait ces dernières désormais peu disponibles pour assurer des trains 'hors série': enfin rentables?...

UN COUP DE TONNERRE DANS UN CIEL BLEU...

Et soudainement, sans crier gare, la carrière de la série 29 fut brutalement arrêtée: SNCB-Logistics rompit en effet le contrat qui la liait avec ATC. Les signes distinctifs propres à la SNCB furent enlevés dès novembre 2012 des 2903, 2904 et 2905, ces dernières étant restituées à leur loueur. Ces trois locos restèrent toutefois près d'un mois inutilisées sur le réseau

Infrabel. Les deux autres tinrent le coup jusqu'au nouveau roulement, d'application le 9 décembre 2012. Tous les trains assurés jusqu'alors par les 29 furent repris par les 13 de SNCB-Logistics. Ces dernières, cédées par la SNCB, étaient devenues libres suite à leur remplacement par les nouvelles 18 Siemens en service voyageurs. Le 13 décembre 2012, les E186 348, 349 et 350 quittaient finalement la Belgique à destination de l'usine Bombardier de Krefeld (D), où elles bénéficieraient d'une visite approfondie, en attendant une location par un autre opérateur. Quant à la date de départ des deux dernières E186 de SNCB-Logistics, nous n'avons pas pu la retrouver jusqu'à présent. Pourquoi ces 29 devinrent si rapidement superflues chez SNCB-Logistics? Ce sera la matière de notre prochain article. Nous y détaillerons également le roulement des locomotives de cet opérateur en vigueur au début 2016, ce qui intéressera sans doute les photographes et autres intéressés de la chose ferroviaire... (À suivre)



La première automotrice du type 'AM96' - la 441 - entame ses premiers essais entre Ath et Silly, le 10 mars 1996. Photo: Max Delie.

REGARDS EN ARRIÈRE... en 1996

1996, une année de grands changements

Il y a 20 ans – le 9 janvier 1996, pour être précis – la première rame Thalys (une tritension du type PBA, pour 'Paris-Bruxelles-Amsterdam') était officiellement présentée à la presse. Ce type de rame fut engagé ensuite en service pré-commercial entre Bruxelles et Paris à partir du 29 janvier 1996, dans un roulement commun avec des rames TGV-Réseau tritension de la SNCF. Les trains assurés transitaient encore via la ligne classique 94 entre Hal, Tournai et Baisieux (en direction de Lille),

la ligne à grande vitesse n° 1 Hal – frontière française n'étant pas encore achevée à ce moment. Trois mois plus tard – le 10 mars 1996 – la première automotrice 'AM96' réalisait ses premiers parcours d'essais entre Ath et Silly.

En 1996, les trains spéciaux pour amateurs ferroviaires, assurés par les engins les plus divers, étaient encore courants. De nos jours par contre, plus rien ne semble encore possible, la Belgique étant victime d'une sur-réglementation paranoïaque!

En 1996, les trains Eurostar Bruxelles – Londres transitaient encore via la ligne classique 94. Après avoir franchi la frontière franco-belge entre Baisieux (F) et Blandain, la rame britannique 3223/3224 en provenance de Londres-Waterloo et à destination de Bruxelles-Midi vient de franchir pantos baissés la zone de commutation 25 kV/ 3 kV de Froyennes et va aborder la bifurcation du même nom, en direction de Tournai. Photo: Max Delie, le 16 mars 1996.



Le même jour, les premières voitures du type I11 sorties d'usine étaient également testées entre Ath et Silly. Encadrée par les 2003 et 2017, une rame complète de voitures I11 sort de la gare d'Ath en direction de Silly, le 10 mars 1996. Photo: Max Delie.





L'association d'amateurs britanniques ADL (Along Different Lines) mit en marche un train spécial pour parcourir le réseau ferré du port d'Anvers et la gare de formation d'Anvers-Nord, le 13 avril 1996. Les quatre voitures 'K' de 1ère classe de ce train furent encadrées par la 7001 et les 8274 et 8275 (le 'veau'). Lors de son parcours autour d'Anvers-Nord, le convoi emprunte ici la voie de circulation longeant les points d'eau typiques de l'endroit. Photo: Max Delie.



Si une panne survenait à une loco de la série 11 assurant un train 'Benelux', c'était la locomotive-planton d'Anvers qui devait intervenir pour amener le convoi à destination. Le 27 avril 1996, la 2513 a dû ainsi remplacer une série 11 en tête d'un train 'Benelux' jusque Bruxelles, une utilisation exceptionnelle pour la série 25. A l'époque, les courbes de Duffel étaient encore parsemées des poteaux caténaires rivetés datant de l'électrification de la ligne. Photo: Max Delie.



Début 1996: dernière occasion de photographier des trains remorqués en traction Diesel sur la ligne Deinze - La Panne; la traction électrique y sera mise en service le 2 juin 1996, à l'occasion de l'entrée en vigueur des horaires d'été. Les nouveaux mâts de caténaires étincellent sous le soleil lorsque la 6233 passe à Eze (près de Dixmude) en tête d'une rame de voitures M2, le 30 mai 1996. Photo: Max Delie.

LA FIN DES CC 40100 - L'ARRIVÉE DU THALYS

Le dimanche 2 juin 1996, Thalys entrait en service sur la relation Amsterdam - Bruxelles - Paris, entraînant l'arrêt des deux dernières locomotives du type CC 40100 de la SNCF encore en service à ce moment, ainsi que de toutes les voitures TEE 'inox'. Un adieu à la hauteur de l'événement fut organisé à ce prestigieux matériel sur les trois réseaux concernés par les associations d'amateurs ferroviaires GTF (Belgique), Copef (France) et Werkgroep 1501 (Pays-Bas).

Le 31 mai 1996, la CC 40110 remorqua le dernier train EuroCity 82 entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord. Le lendemain, cette même 40110 remorqua un train spécial à destination d'Aix-la-Chapelle, mais comme ce type d'engin n'a jamais été autorisé à circuler sous 3 KV jusqu'à Aachen Hbf, la 40110 fut allégée en tête par la 5532 SNCB,

le parcours de retour entre Aachen Hbf et Montzen se déroulant via la ligne 39 à simple voie Welkenraedt - Montzen. A Montzen, la 5532 fut différée du convoi, la 40110 reprenant la traction du train jusqu'à Liège-Guillemins, où elle fut rejointe par la 40109, qui fut adjointe au convoi comme véhicule. Le train poursuivit ensuite sa marche jusqu'à Bruxelles-Midi, notamment via les lignes 36A Kinkempois - Voroux et 28 (la ceinture 'Ouest' de Bruxelles), rarement parcourues par des trains de voyageurs.

Le lendemain (le 2 juin 1996, premier jour du nouveau service-horaires), la 40110 assura un train spécial composé d'une rame de voitures TEE 'inox' entre Bruxelles-Midi et Amsterdam, constituant par la même occasion la première - et dernière! - venue d'une CC 40100 de la

SNCF à Amsterdam CS. Au retour, la 40110 fut remplacée en tête de ce convoi par la locomotive-musée 204.004 (ex 5404) de la SNCB entre Essen et Bruxelles-Midi. Entre Anvers et Bruxelles, la 204.004 emprunta la ligne 27, tandis que la CC 40110 circula à hauteur du convoi spécial via la ligne 25, réalisant une marche en parallèle inédite sur plus de 26 km! A Bruxelles-Midi, la 1501 se mit en tête du convoi et allégea la 204.004 jusqu'à Aulnoye, tandis que les 40109 et 40110 suivaient à vide, au débloc. A Aulnoye, ces deux dernières furent finalement mises en tête de ce fabuleux train spécial jusqu'à Paris-Nord, où une réception ponctua la fin de 33 années d'exploitation de trains électriques classiques entre Amsterdam et Paris...



En tête de la CC 40110 de la SNCF depuis Aachen Hbf; la 5532 traverse le site de l'ancienne gare-frontière d'Herbesthal avant de traverser la gare de Welkenraedt et d'aborder la ligne 39 vers Montzen, non encore électrifiée à l'époque. Photo: Max Delie, le 1^{er} juin 1996.



A Montzen, la 40110 reprit seule la traction du train spécial GTF/Copef pour l'amener en gare de Liège-Guillemins. Voici ce convoi lors de son passage sur le viaduc de Remersdael, le 1^{er} juin 1996. Derrière la locomotive se trouve la voiture-bar privée du Copef, qui accompagna le convoi pendant tout le périple. Photo: Max Delie.



Pour le parcours du train d'adieu aux voitures TEE 'inox' entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Midi, les CC 40109 et 40110 furent accouplées en tête, parcourant ainsi successivement les lignes 36A (Kinkempoïs - Voroux) et 28 (la ceinture 'Ouest' de Bruxelles), deux lignes rarement parcourues par des trains de voyageurs à l'époque. Photo: Max Delie, le 1^{er} juin 1996.



Le 2 juin 1996, le train spécial d'adieu aux voitures TEE 'inox' fut d'abord remorqué entre Amsterdam CS et Essen par la CC 40110 de la SNCF, ensuite par la locomotive-musée 204.004 (ex 5404) entre Essen et Bruxelles-Midi. Tandis que ce train empruntait la ligne 27, la 40110 circula à sa hauteur via la ligne 25 entre Kontich et Haren, réalisant une marche parallèle inédite sur plus de 26 km! Duffel, le 2 juin 1996. Photo: Max Delie.



Le train saisonnier 1138

Luxembourg - Harlem (NL), le 'Zandvoort Express', était un véritable régal pour les yeux lorsqu'il traversait le paysage ardennais. Il était remorqué par des 55 'bleues', qui assuraient également l'alimentation en haute tension des voitures remorquées. Les 5540 et 5529 en tête du 1138 passent à Martinrive, le 20 juillet 1996. Photo: Max Delie.



Le dimanche 15 juillet 1996, une première rencontre internationale de locomotives à vapeur eut lieu en gare de Trois-Ponts. Pas moins de cinq trains spéciaux remorqués en traction vapeur convergèrent à cette occasion vers cette petite gare de la ligne 42. La 29.013 de la SNCB en double traction avec la 26.101 du PFT venait de Liège-Guillemins, la 5519 des CFL venait de Luxembourg, la 50 3666 de l'asbl Vennbahn provenait d'Eupen et enfin, la 38 1182 du Musée des Transports de Nuremberg parvenait de Gerolstein. De nos jours, de tels événements ne sont même plus imaginables: depuis la récente interdiction de circulation des engins-musées éditée par le ministère de la Mobilité (plus particulièrement par son SSICF), même la locomotive à vapeur 29.013 de la SNCB ne peut plus circuler! On est en droit de se demander quelle est la motivation finale des gens de ce service, sachant que la sécurité des circulations ferroviaires est garantie par la SNCB, ainsi que par les opérateurs privés légalement autorisés à circuler en Belgique...

Passage à Martinrive des 26.101 et 29.013 en tête de leur train spécial vers Trois-Ponts, le 15 juillet 1996. Photo: Max Delie.



Les chemins de fer danois (DSB) commandèrent en 1989 trente locomotives Diesel de manœuvres à deux essieux à la firme CMI (Cockerill Mechanical Industries) de Seraing. Lors de leur livraison, elles furent toutefois refusées en bloc par les DSB et furent remballées chez leur constructeur, où elles restèrent longtemps sans utilisation. Deux d'entre elles furent louées pendant six mois à la SNCB, qui les numérotait 8101 et 8102, à l'instar des célèbres locos prototypes de 1961, déjà fabriquées par le même constructeur! Affectées à l'atelier d'entretien de Kinkempois, ces locos furent engagées dans les roulements de la série 82, mais sans succès: leur rayon d'action était trop faible (suite à leur réservoir de gasoil de 1.000 litres à peine) et ces locos étaient trop légères pour être utilisées en gare de formation, bien que techniquement, il eut été possible de les utiliser par deux, en unités multiples. Comme elles ne convenaient pas à la SNCB, ces locos étaient généralement garées sans emploi à Kinkempois, comme lors de la prise de cette photo, le 20 juillet 1996. Photo: Max Delie.





Le soleil se reflète sur les berceaux de ce wagon fraîchement livré (27-04-01) immatriculé 31 RIV 88 SNCB 478 9 003-1. Sur ce wagon, le matricule complet n'est repris qu'une seule fois. Ce wagon est équipé de roues non résistantes à l'échauffement et de boîtes d'essieu à couvercle noir. Merelbeke, le 24 juillet 2001.

LE WAGON TRANSPORT DE COILS TYPE 3614 E1

TEXTE ET PHOTOS: BART LUYTEN

Le wagon du type 3614 E1, un wagon plat sans bâche ni toit télescopique et destiné au transport de coils, présente des caractéristiques particulières: il est équipé d'un dispositif de fixation automatique du chargement, d'une protection spéciale pour le transport de coils dont la température peut atteindre les 350° C et peut aussi transporter des barres d'acier laminées.

HISTOIRE ET UTILISATION

En 2001, B-Cargo passa commande de 500 wagons à quatre essieux équipés de cinq berceaux pour le transport de coils à la firme polonaise Zastal Wagony (établie dans la ville de Zielona Gora), en collaboration avec la société d'investissement polonaise Kolmex. Les bogies Y25 de ces wagons furent également assemblés en Pologne, chez Pafawag à Wrocław (anciennement Breslau), une firme devenue la propriété de Bombardier Transportation Polska. Ayant appartenue à Adtranz à par-

tir de 1997, Pafawag (Panstwowa Fabryka Wagonow) était le nouveau nom de l'usine Linke-Hoffmann Werke depuis 1953, qui fut un important constructeur de locomotives jusqu'en 1945.

Les wagons du type 3614 E1 furent repris sous le code-lettres 'Shmms' et numérotés 31 88 478 9 000 à 499. De cet effectif, un cinquième est équipé d'un frein à main. Ces wagons sont pourvus d'une main courante supplémentaire sur toute la largeur de l'une de leurs faces d'about.

Depuis leur livraison en avril 2001 jusqu'à nos jours, ces wagons ont toujours porté la livrée verte B-Cargo (vert Pantone 328C) et le logo B-Cargo, ce dernier ayant été remplacé toutefois par celui de la firme Xpedys. Quelques-uns de ces wagons ont été revendus à Rail Asset Services NV à Schaerbeek, un organisme fondé par SNCB-Logistics et TRW. Enfin, un contrat de leasing a été conclu avec Wilmington Trust Limited, une société d'investissement basée à Londres.

De nos jours, les 500 wagons que compte cet effectif sont encore tous en service et bénéficient pour l'instant d'une grande révision à l'atelier Zos Trnava, en Slovaquie. Cette opération est mise à profit pour renforcer les berceaux. Un certain nombre de ces wagons est également pourvu d'un dispositif de télématique, un essai pour circuler de façon plus efficace. A part cela, ces wagons n'ont subi aucune autre transformation ni modification.

Après avoir connu une période calme, ces wagons sont à nouveau plus souvent utilisés: suite à une restructuration dans l'industrie, l'importation et l'exportation de produits semi-finis a augmenté. Ces wagons porte-coils à quatre essieux assurent généralement le transport de coils en rames homogènes, de concert avec d'autres types de wagons porte-coils (dont certains couverts) et sont généralement visibles entre les sites sidérurgiques et les ports du Benelux, l'Allemagne et la France. En Belgique, on peut les



Le wagon 31 RIV 88 B-SNCB 478 9 050-2 est chargé de trois coils identiques. Les trois derniers chiffres et le chiffre d'autocontrôle sont mentionnés une seconde fois, car ces wagons sont vite sales et les matricules ne sont plus lisibles. Il est marqué d'une grosse boule jaune et équipé de roues résistantes à la chaleur. Port d'Anvers (faisceau 'Ijsland'), le 21 février 2010.



Ce wagon 31 RIV 88 B-BLX 4789 062-7 a bénéficié d'un petit entretien valable 3 ans, qui a été réalisé le 30-11-15 par 887 (= ZOS) à Trnava. Le matricule partiel supplémentaire a été effacé. BLX = B-Logistics. Le propriétaire de ce wagon Xpedys (en leasing via Rail Asset Services) est mentionné au moyen d'un adhésif de couleur. Anvers-Nord, le 5 février 2016.



Le wagon 31 RIV 88 SNCB 478 9 093-2 est chargé de trois colis, selon les prescriptions de chargement: les plus lourds sont chargés au-dessus des bogies. Port d'Anvers (faisceau 'Ijsland'), le 27 août 2009.



Lors de la révision intermédiaire du wagon 31 RIV 88 B-BLX 478 9 223-5, ses mains courantes pour manœuvres ont été repeintes en jaune; à l'origine, elles l'étaient en blanc, ce qui n'est plus réglementaire. Ce wagon est décoré du premier logo Xpedys; en dessous, un autocollant blanc reprend toutes les données du propriétaire du wagon. Anvers-Nord, le 10 septembre 2015.



Le wagon 31 88 478 9 245-8 chargé de trois coils identiques, incorporé dans un train homogène. Ce wagon est encore pourvu de mains courantes blanches et d'une grosse boule jaune. Port d'Anvers (faisceau 'Ijsland'), le 27 août 2009.

voir dans les gares de formation de Kinkempois, Monceau et à La Louvière-Industrielle, à Gand-Maritime vers Sidmar à Zelzate et dans les ports de Zeebruges et d'Anvers (faisceaux Ijsland, West-Siberie et au terminal pour coils au faisceau Oorderen).

LA TECHNIQUE

La construction de ces wagons a été conçue pour leur garantir une durée d'existence minimale de 25 ans. Le placement d'attelages automatiques serait possible sans devoir modifier le châssis. Les berceaux sont recouverts d'une nuance d'acier résistante à la chaleur (Wst E500). Le dispositif de fixation automatique de chaque berceau est constitué de 2 x 8 leviers élastiques. Ils sont conçus de manière à ce que les leviers qui entrent en contact avec la bobine de tôle lors de son chargement soient basculés et restent en hauteur, pour éviter que la charge ne puisse se déplacer latéralement, grâce au fait que les leviers se trouvent au moins 35 mm plus haut que la bobine, ce qui est suffisant en tenant compte du poids élevé de la bobine. Lors du déchargement, tous les leviers sont replacés dans en position repos par les ressorts. Ce système se base sur un brevet de DB-Minden (la division 'Recherches' de la Deutsche Bahn). A la demande de B-Cargo, une version à la fois plus solide et plus légère a été conçue, avec une meilleure protection des ressorts.

Sur les 50 premiers wagons, les leviers sont en acier soudé; sur les wagons suivants, ils sont en acier moulé. La largeur maximale autorisée des coils est de 2,23 m. Afin de pouvoir transporter des barres d'acier laminé de 28 tonnes maximum et d'une longueur de 7 à 10 m, il est possible de placer des traverses en bois sur la crête des berceaux. Le chargement devra alors être réparti de façon égale et correctement arrimé.

LES MESURES DE SÉCURITÉ ET LE MARQUAGE

Les flancs de ces wagons sont équipés d'une passerelle constituée d'un caillebotis de 300 mm de largeur, dont la charge maximale admissible est de 200 kg (soit 2 personnes). Le plancher entre les différents berceaux est recouvert d'une peinture anti-adhérente faite de grains d'aluminium; six mains courantes sont placées sur les flancs. A divers endroits, des mains courantes et des marchepieds facilitent l'accès au wagon. Comme c'est le cas pour d'autres types, on peut voir sur le châssis de ces wagons une grosse boule de teinte jaune de 30 cm de diamètre: cette boule jaune est un code propre à la SNCB, qui a rapport à certaines spécifications sur lesquelles la SNCB ne désire pas communiquer (!) Parfois, ces wagons sont pourvus du code RID (pour marchandises dangereuses) 99/3258.

Le chiffre 99 est le code d'identification du danger pour des marchandises dangereuses à haute température. Le chiffre 3258 est le code ONU pour un solide chaud d'une température supérieure à 240°C. L'étiquette de danger n° 9 indique qu'il s'agit d'un danger de classe 9, à savoir des marchandises ou des produits dangereux; cette étiquette représente cinq traits verticaux en partie supérieure et un 9 souligné en partie inférieure. Le code RID est uniquement affiché lorsque le wagon est réellement chargé de produits métallurgiques chauds jusqu'à 350°C.

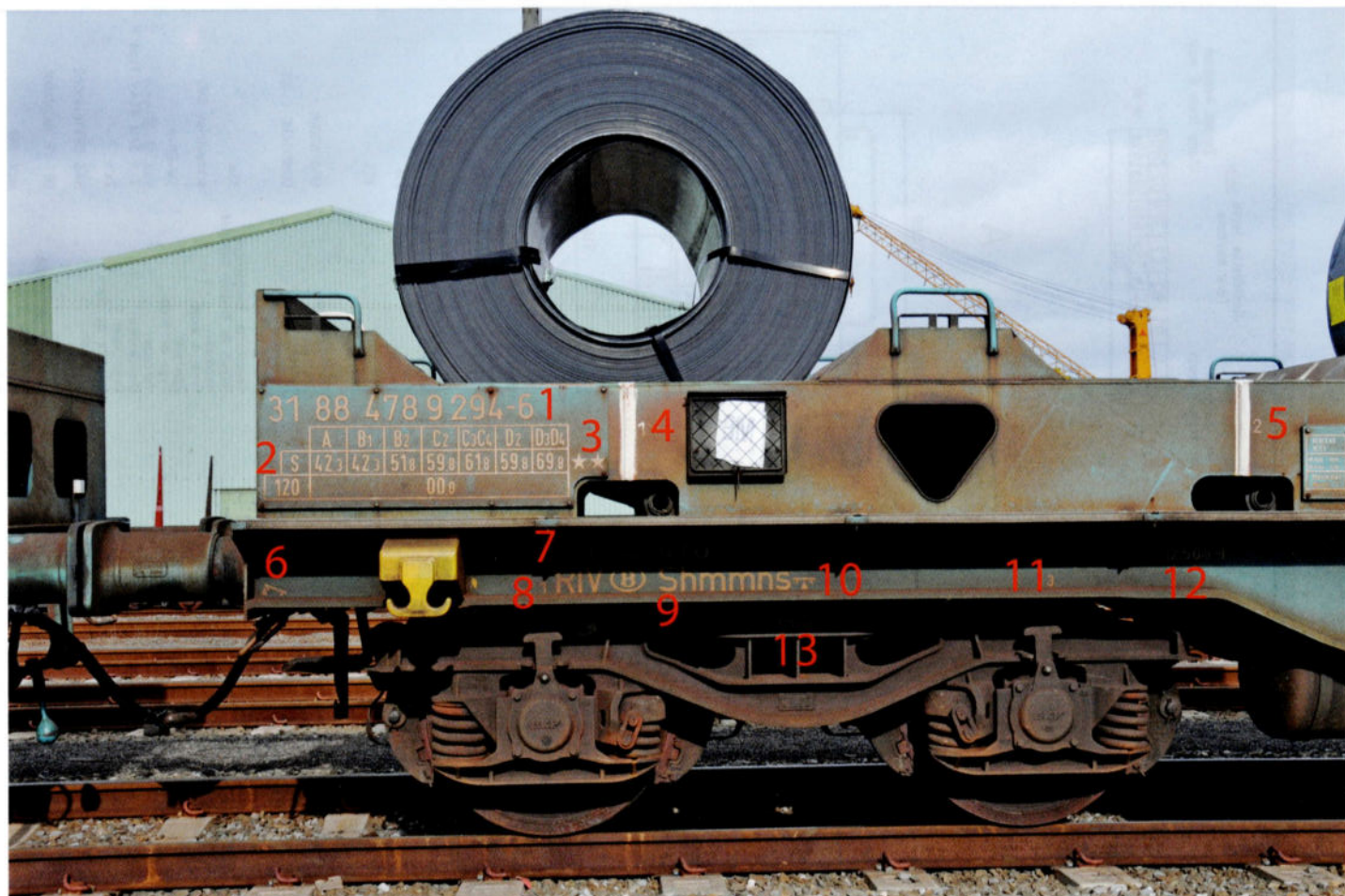
CARACTÉRISTIQUES

Tare du wagon: 20.200 kg
Poids maximal du chargement: 60 tonnes
Rayon minimal de courbure: 35 m
Bogies du type Y25
Boîtes à rouleaux SKF
Masse maximale par catégories de ligne:
A: 42,3 t/ B1: 42,3 t/ B2: 51,8 t/ C2: 59,8 t/
C3+C4: 61,8 t/ D2: 59,8 t/ D3+D4: 69,8 t.
Le schéma de chargement sur le wagon indique comment répartir les coils en fonction de leur poids et de leur diamètre (du berceau 1 au 5): diamètre minimal, diamètre maximal et poids max:
1000 mm, 2400 mm et 40t/ 800 mm, 2200 mm et 20 t/ 1000 mm, 2400 mm et 40t/ 800 mm, 2200 mm et 20 t/ 1000 mm, 2400 mm et 40 t.



Le wagon 31 RIV 88 SNCB 478 9 432-2 chargé de trois coils identiques, sans marquage. Ce wagon est pourvu d'une main courante sur toute sa largeur, de marchepieds supplémentaires au-dessus des tampons et d'un frein à main. Port d'Anvers (faisceau 'Ijsland'), le 21 février 2010.





SIGNIFICATION DU CODE-LET-TRES 'SHMMNS'

S = wagon plat à bogies d'un type spécial pour le transport de coils

h = pour le transport de coils selon un axe horizontal

mm = longueur utile plus petite que 15 m (pour des wagons à 4 essieux)

n = capacité de chargement plus grande que 60 t (pour des wagons à 4 essieux)

s = apte à 100 km/h.

Les wagons du type 'Shmmns':

- n'ont pas de bâche ni de capots télescopiques;
- sont aptes au transport non protégé de rouleaux de tôles placés horizontalement;
- les coils sont protégés automatiquement contre tout déplacement latéral;
- ces wagons sont équipés de cinq berceaux;
- ont chacune de leurs roues freinées par quatre blocs;
- sont pourvus de tampons Combigard du type C-105;
- sont pourvus d'une passerelle sur toute leur longueur.

Quant au chargement de rouleaux de tôle:

- chaque rouleau soit être chargé selon l'axe longitudinal du wagon;
- pour ce faire, une ligne blanche est tracée sur chaque berceau;

- si la charge n'est constituée que d'une seule bobine, elle doit être chargée au milieu du wagon;

- si la charge est constituée de 2 coils, ils doivent reposer au-dessus des bogies;

- si la charge est constituée de 3 coils ou plus, ils doivent être répartis sur la longueur du wagon.

SIGNIFICATION DES INSCRIPTIONS PORTÉES PAR LE WAGON 31 RIV 88 SNCB 478 9 294-6

De gauche à droite:

A1: Le matricule complet du wagon (selon l'ancienne numérotation). Plus tard, les trois derniers chiffres et le chiffre d'autocontrôle seront peints au pochoir et au milieu du flanc au moyen d'une craie, car le matricule d'origine était à ce point sale qu'il en était devenu illisible.

A2: Mention des catégories de lignes avec les charges maximales admissibles. Toutes les lignes des réseaux ferrés sont classées en catégories, en fonction de la masse maximale par essieu admissible et de la masse par mètre courant. Le cadre pour ce type de wagon est:

A	B1	B2	C2	C3	C4	D2	D3D4
S	42,3	42,3	51,8	59,8	61,8	59,8	69,8
120	00,0						**

A3: Les deux astérisques figurant à côté du marquage précédent renseignent les charges maximales admissibles à prendre en considération lors de circulations à 120 km/h, nonobstant le fait que le frein du wagon ne répond pas à toutes les prescriptions du régime 'ss'.

A4: N° du berceau (ici: le berceau n° 1). La ligne blanche repère l'axe du berceau.

A5: Voir point précédent (ici: berceau n° 2).

A6: Repère pour levage ou relevage à une extrémité ou près d'une extrémité du wagon.

A7: Le matricule complet du wagon (selon l'ancien régime).

A8: Le numéro d'ordre de la roue, à l'intention des visiteurs et en atelier (de 1 à 8). Lors d'une révision, les roues sont contrôlées et mesurées (ici: roue n° 1).

A9: Le code-lettres du wagon, qui permet de déterminer à quoi il peut servir et quelles sont ses possibilités.

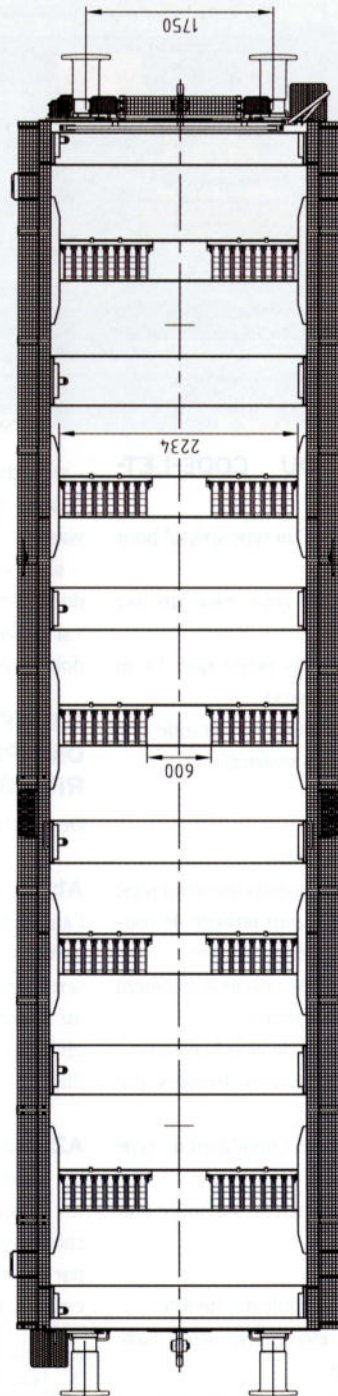
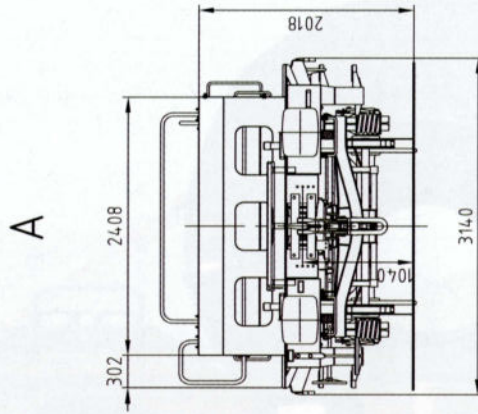
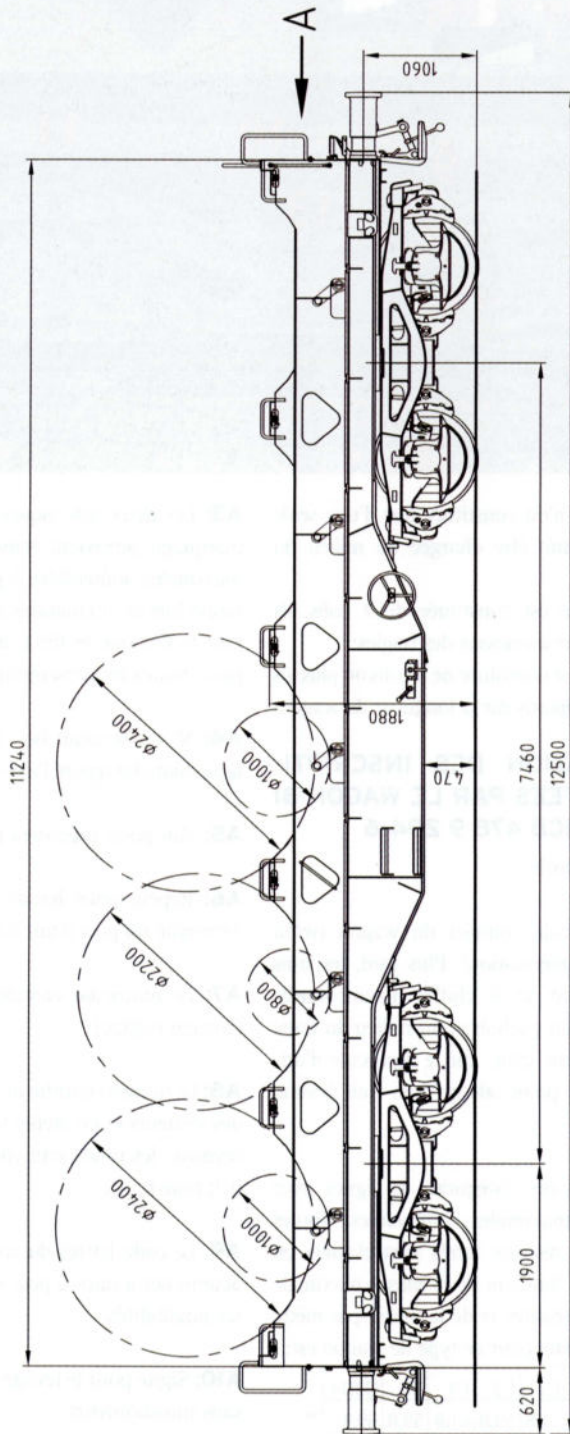
A10: Signe pour le levage en 4 points (avec ou sans transbordeur).

Wagen voor vervoer van warme
rollen plaatstaal 300°
Wagon pour transport de coils
chauds 300°

Type M: 3614E1
Lettrecode: Shimms
Code Lettres: 31.88.478.9.000-a tot 31.88.478.9.499-a
Reeks: Série:
Bouwjaar: Année de construction: 2001

Gemiddelde tarra 20.2t.
Tare moyenne
Met handrem
Avec frein à main
Zonder handrem
Sans frein à main

A	B1	B2	C2	E3	C4	D2	D3	D4
S	4	2	3	4	2	3	4	2
1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0	0	0	0	0	0	0



Inhoud:
Volume:
Gabarit:

Rollagerbus:
Boîte à rouleaux:
As:
Essieu:
Draaisiel:
Bogie:

Trekrichting:
Traction:
Buffer:
Tampou:

Toegelaten boogstraal:
Rayon de courbe autorisé:
Handrem:
Frein à main:
Remtype:
Type de frein:
Verdelers:
Distributeur:
Remcilinder:
Cylindre de frein:
Regelaar:
Régulateur:
Weegklep:
Déclencheur de pesée:
Remmassa:
Masse-frein:
Remblok:
Semelle de frein:

UIC

SKF
25t
Y25

1350/1500kN
COMBIGARD C-105

35m
schroefrem SNCF
SW-GP-A
SW4-SL-GP-YS-F
2 x SAB VCAV type P
2x16
SAB DRV10-450H2
DP1-YF 1bar/10kN
max. 60t
P10

Wijziging van het schema:
Modification du schéma:



A11: Le numéro d'ordre de la roue (ici: roue n° 3).

A12: Longueur entre tampons exprimée en mètres (ici: 12,50 m).

A13: Empattement du bogie (ici: 1,80 m).

B1: Le schéma de chargement à respecter, avec les indications des diamètres minimum, maximum et poids maximum des coils:

Berceau	1	2	3	4	5
Ø min. mm	1000	800	1000	800	1000
Ø max. mm	2400	2200	2400	2200	2400
Masse max. t	40,0	20,0	40,0	20,0	40,0

B2: Voir A4 (ici: berceau n° 3).

B3: Le panneau reprenant le code RID: il est retourné, car les coils ne sont pas chauds.

B4: Masse propre d'un wagon non équipé d'un frein à main (20.080 kg). En-dessous, la date et l'abréviation symbolique de l'organisme (ici: le constructeur du wagon) qui a

procédé à la mesure des roues: 23.10.01 / ZAS (Zastal Wagony).

B5: Le logo B-Cargo, commanditaire de ces wagons.

B6: Masse maximale freinée, exprimée en tonnes. Signification de SW-GP-A: SW = Sab Wabco, GP = les deux régimes de freinage (G pour marchandises et P pour voyageurs). A = réglage automatique de la charge. En dessous: la masse maximale freinée (ici: Max. 60 t).

B7: Le marquage propre à des matières à haute température.

C1: Voir A4 (ici: berceau n° 4).

C2: Voir A4 (ici: berceau n° 5).

C3: Cette grande boule jaune est un code interne à la SNCB, qui fait référence à certaines spécifications.

C4: Empattement entre les deux bogies (ici: 7,46 m).

C5: Le numéro d'ordre de la roue (ici: roue n° 5).

C6: Repère pour le levage en 4 points.

C7: Le cartouche d'entretien, avec:
1^{ère} case: la période de validité exprimée en années (ici: 3 ans).

2^{ème} case: 'REV', pour indiquer qu'il s'agit du cartouche d'entretien.

3^{ème} case: l'abréviation symbolique de l'atelier responsable des travaux d'entretien (NK = Kinkempois).

4^{ème} case: date d'exécution des travaux (jour, mois et année - 07-02-07).

5^{ème} case: indication '+3M': les wagons dont la période de validité du cadre d'entretien est prolongée de trois mois restent aptes à l'échange et portent cette mention (ici, valable jusqu'au 07-05-10).

C8: Le numéro de type du wagon.

C9: Le numéro d'ordre du wagon (ici: roue n° 7).

C10: La plaque du constructeur avec le nom (Zastal), le lieu (Zielona Gora Made in 137Z Poland), le n° de constructeur (297) et l'année de construction (10ème mois, année 01).

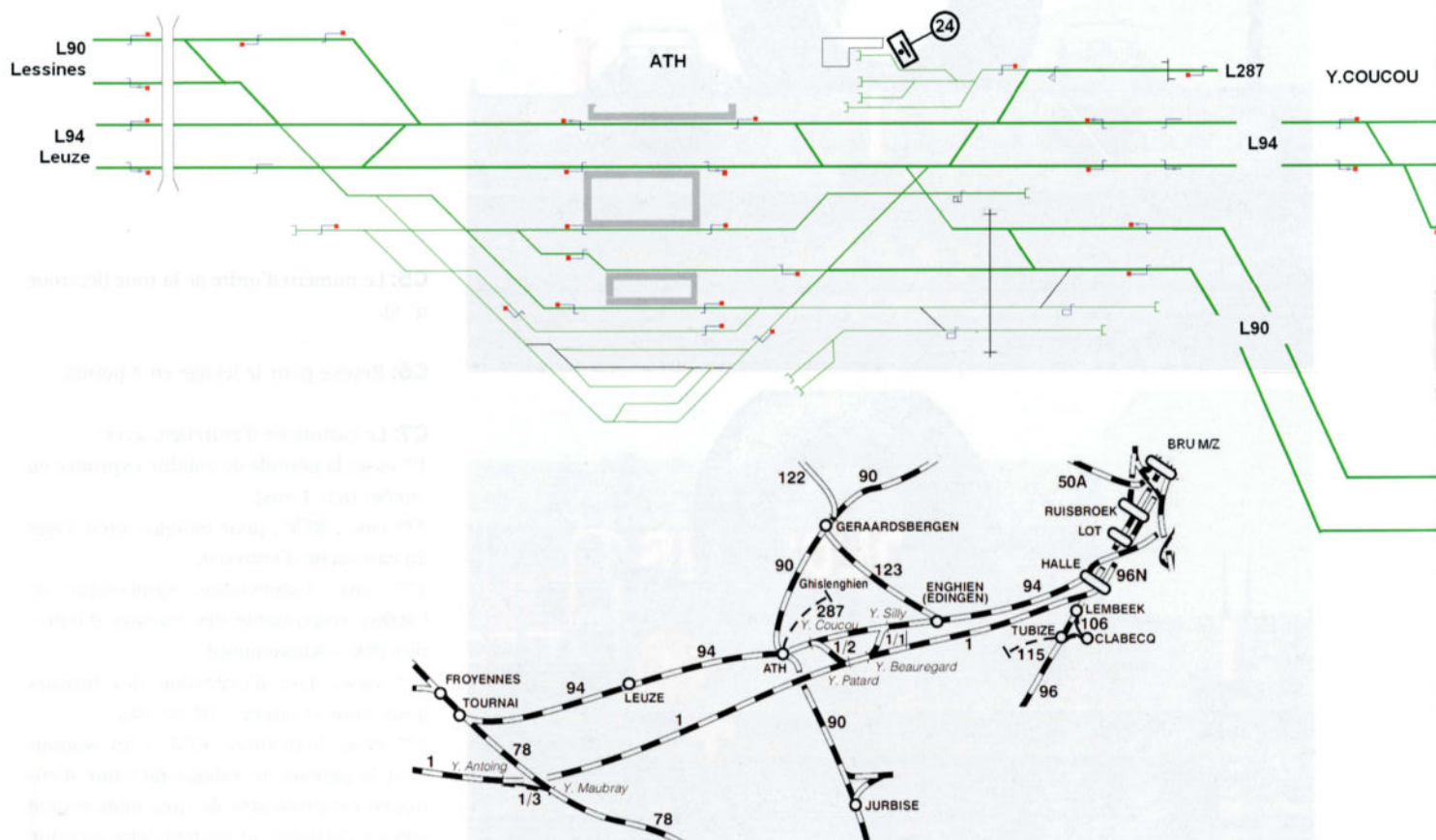
C11: Matricule du wagon et date de construction: 88 478 9 294, le 23 10 01.

C12: Repère pour le levage ou relevage à une extrémité (ou à proximité)

C13: La plaque du constructeur du bogie, avec son nom (Pafawag), l'endroit (Wroclaw - Made in Poland) et le numéro de constructeur, le type du bogie et son année de construction (35513 - Y25/25T - 2001).

C14: Empattement du bogie (ici: 1,80 m).

C15: Une 2^{ème} plaque de bogie, avec le type et son numéro (identique au numéro de constructeur). Dans la plupart des cas, cette plaque a disparu.



LES CABINES DE SIGNALISATION en Belgique (25)

PAR: CÉDRIC SOLTYS

Dans ce nouveau numéro du Journal du Chemin de Fer, nous allons partir à la découverte de la ligne 94 qui relie Bruxelles à Tournai. La ligne 90 croisant la 94 de part et d'autre en gare d'Ath, nous allons aussi y bifurquer en vue d'y découvrir les postes d'aiguillages. C'est par sa position centrale qu'Ath fut choisi comme poste centralisé des lignes hennuyères au début des années '90, en technologie de télécommande 'TCO-Vidéo'. Il s'agissait d'une première phase de concentration. En novembre 2014, la suppression des postes de signalisation tout relais dispersés le long de cet axe fut entamée; de nos jours, la commande informatisée centralisée de l'ensemble de la ligne se dessine à court terme. L'entiereté de la ligne 94 sera intégrée dans la zone d'action du Block 37 EBP de Tournai, mais un poste de commande décentralisé se trouve déjà à Mons. Le tronçon Saintes - Enghien - Silly est déjà géré

depuis la cité du Doudou, Leuze étant desservi par Tournai. Au moment où ces lignes sont écrites, seuls les postes de Saintes, Enghien, Leuze et Tournai ont été repris en technologie EBP, une occasion idéale pour partir à la découverte de ces gares.

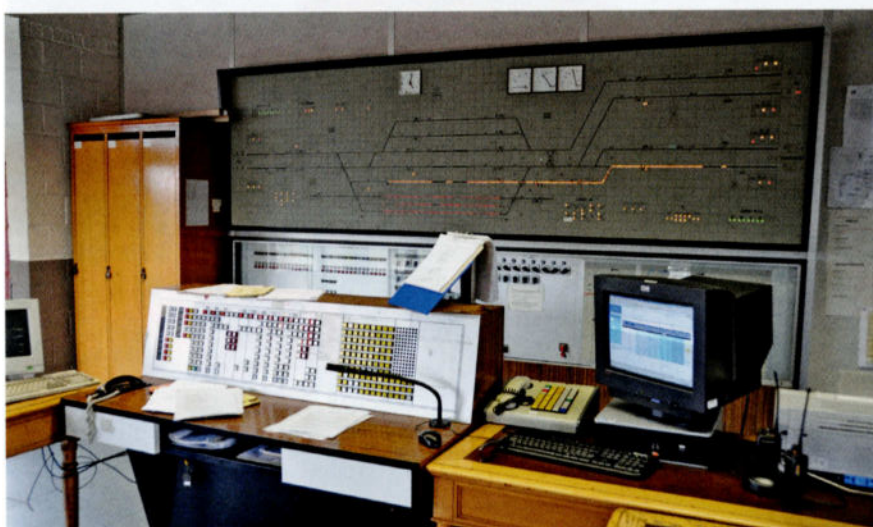
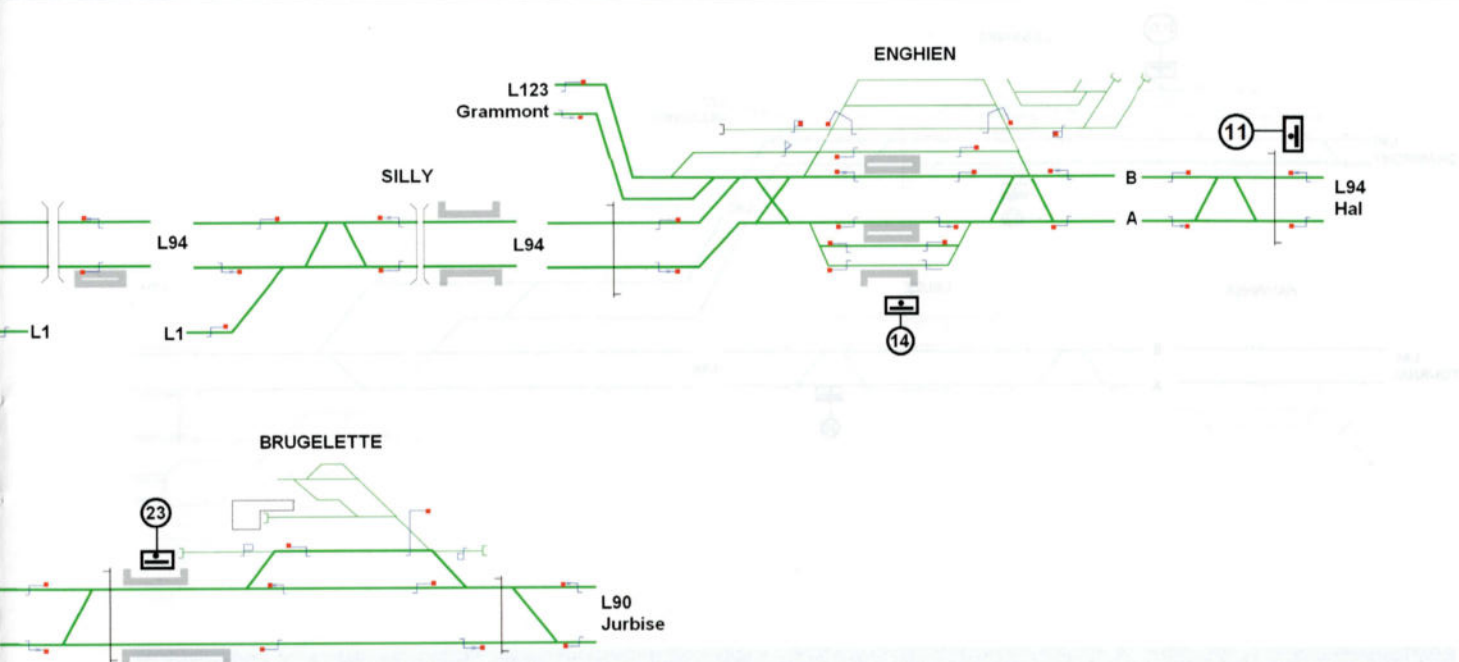
LE BLOCK 11 DE SAINTES

Situé dans un petit bâtiment technique à proximité des voies, le Block 11 de Saintes se composait d'un poste tout relais dont l'utilité était de gérer les aiguillages et la signalisation au niveau du 'trapèze' permettant de passer d'une voie principale de la ligne 94 à l'autre. Le poste fut mis en service en 1983 et la présence de personnel sur place n'était nécessaire qu'en cas de travaux nécessitant des circulations via les aiguillages en position déviée. Le reste du temps, le poste était hors service et la commande des signaux se réalisait automatiquement en voie prin-

cipale directe à l'approche des trains. Afin de pouvoir disposer de la fonctionnalité des aiguillages à tout instant, une télécommande du Block 11 fut mise en place en 1991 et depuis lors, la desserte était opérée à distance par Ath, jusqu'à la suppression du Block 16 avril 2015, la zone étant intégrée dans le block 37 'EBP' de Tournai, mais gérée depuis Mons.

LE BLOCK 14 D'ENGHIEN

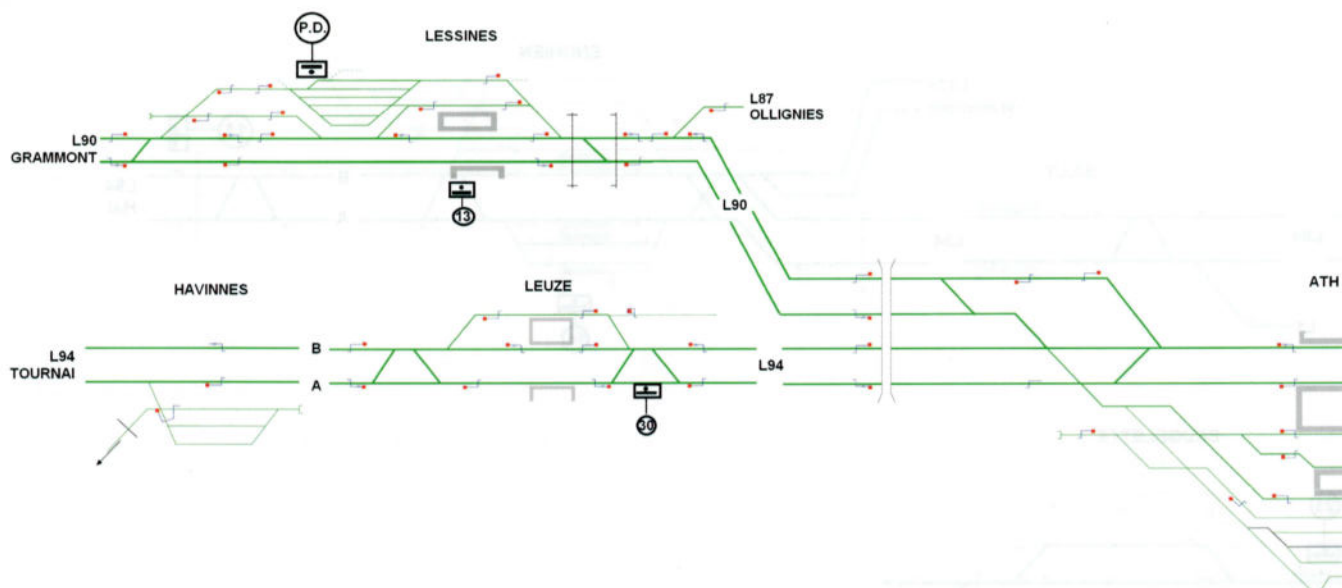
Dans un bâtiment typique des cabines de signalisation modernes des années '80, le Block 14 d'Enghien fut mis en service en 1983. Le poste commandait les 5 voies à quai et un petit faisceau de 3 voies avec un cul-de-sac pour manœuvres, de part et d'autre. La ligne 123 vers Grammont vient se greffer en gare d'Enghien. Un signaleur et un sous-chef de gare veillaient au bon déroulement des circulations en gare, en relation avec les



Le pupitre de commande et le tableau de contrôle de la gare d'Engghien en mars 2011, alors qu'il était encore en service.

Le bâtiment à côté de la gare d'Engghien, qui abritait le poste de signalisation.



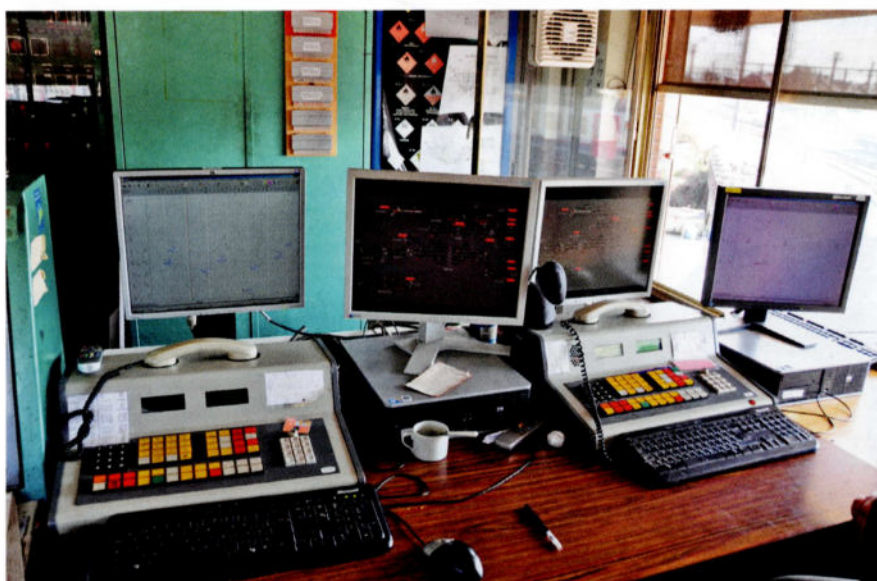


Le poste d'aiguillage d'Ath. A l'arrière-plan, le bâtiment du Centre Logistique Infrastructure.

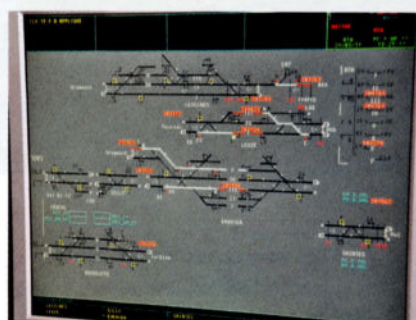
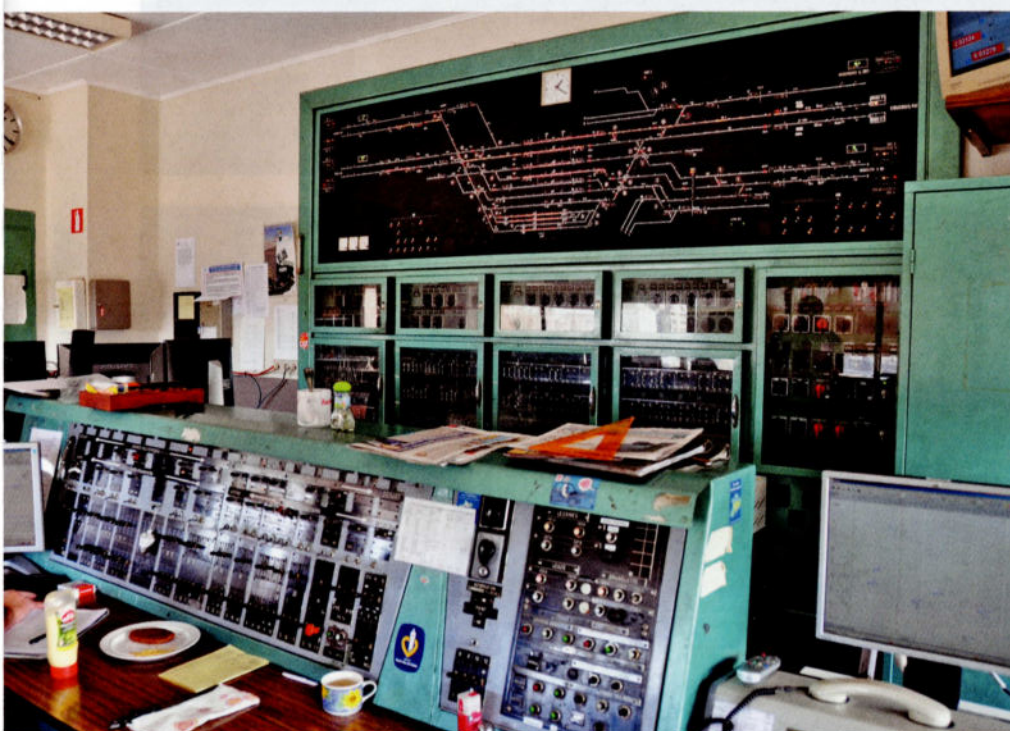


Le Block 24 d'Ath, le centre nerveux qui commandait une grande partie de la région au moment de cette prise de vue, en mars 2011.





Les deux postes de travail des 'télécommandes' en technologie 'TCO Vidéo', d'où un signaleur et un sous-chef de gare assuraient la gestion des aiguillages de Saintes, Silly (Le Coucou) et des gares d'Enghien, Leuze, Lessines et Brugelette. A présent, cette zone d'action est limitée à Lessines et Brugelette.



Détail de l'écran du TCO Vidéo où l'on aperçoit la disposition des voies dans les gares gérées, de même que le passage des trains. Au moment de cette prise de vue en mars 2011, la totalité de la télécommande était opérationnelle.

Attardons-nous sur ce détail du bâti de commande du signaleur et du tableau de contrôle, de la cabine d'Ath.

postes limitrophes d'Ath, Saintes et Grammont. Dans le cadre de centralisation de la gestion de l'axe, une télécommande fut mise en place en 1992. A partir de cette année, la desserte des aiguillages et signaux était opérée par Ath en TCO Vidéo et la présence de personnel au Block 14 d'Enghien n'était plus que sporadique, lors de travaux. Le Block 14 d'Enghien et sa télécommande ont été définitivement mis hors service la nuit du 15 novembre 2014, la zone étant desservie depuis par le centre informatisé de Mons.

LE BLOCK 24 D'ATH

Le Block 24 de Ath est devenu au fil du temps le poste-maître de la ligne 94, centralisant au sein d'une cabine nodale la commande de plusieurs gares. Nous allons commencer

notre visite par la cabine qui commande directement la gare d'Ath. Ce poste tout relais construit en 1960 assure les circulations de la ligne 94, en relation avec Leuze et Enghien, au croisement de la ligne 90 en relation avec Lessines et Brugelette, ainsi que l'accès à la ligne 287 vers Ghislenghien. Le poste commande les 5 voies à quai de la gare d'Ath, mais aussi le faisceau de garage de 6 voies.

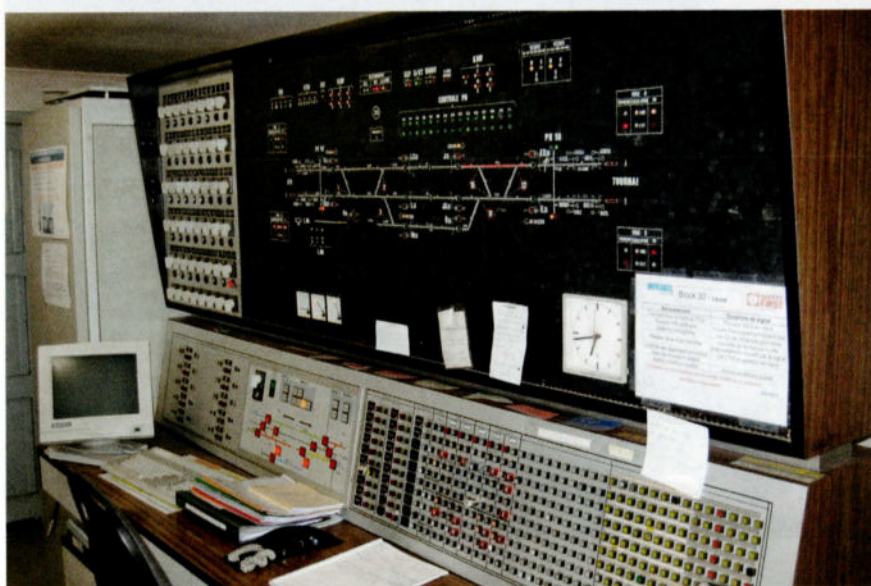
En 1987, le Block 24 d'Ath a été désigné comme cabine 'nodale' pour la centralisation de la commande des cabines disposées le long des lignes 90 et 94. A partir de cette date, des travaux ont été entrepris. Des postes de commande 'TCO Vidéo' ont été ajoutés dans la salle de commande et le champ d'action s'est étendu dès 1991 aux

cabines tout relais récemment construites de Saintes, Enghien, Leuze, Brugelette et Lessines. En 1992 et pour la construction de la LGV 1 (Ligne à Grande Vitesse), une base travaux située au 'Bois du Coucou' (à proximité de Silly) a vu le jour. En 1996, pour la mise en service de la LGV 1 vers la France, un raccordement d'accès a été établi pour éventuellement accéder ou sortir cette ligne de et vers la classique L94. La commande des signaux dans cette zone s'opérait directement depuis le TCO Vidéo d'Ath. Les aiguillages et les signaux de Silly et de la bif. Coucou ont été intégrés dans la zone EBP de Tournai, le 13 décembre 2014. A son apogée, Ath était desservi par un régulateur-chef de gare adjoint, deux sous-chefs de gare, trois signaleurs et deux agents 'trafic info',



↑ Les wagons techniques dans lesquels se trouvaient les équipements de signalisation et le poste de commande de Leuze.

→ Le poste tout-relais de commande de Leuze installé dans un wagon, en novembre 2013.



chargés de faire les annonces des trains par haut parleurs dans les différentes gares et de mettre à jour le téléaffichage.

LE BLOCK 30.24 DE LEUZE

La signalisation mécanique vieillissant et le poste d'aiguillage devenant insalubre, des travaux de modernisation furent entrepris 'en urgence' et le Block 30 tout relais de Leuze fut mis en service en 1983. Etant donné que la construction d'un nouveau bâtiment aurait pris trop de temps, la SNCB décida d'abriter 'temporairement' le poste de signalisation... dans un wagon. Les signaleurs se sont alors succédé dans ce lieu atypique en vue d'assurer la circulation des trains, jusqu'à la mise en place de la télécom-

mande d'Ath en 1992. Le wagon ne fut alors plus occupé que par du personnel en cas de travaux ou de dérangements à la télésignalisation. Afin de pouvoir se libérer de cette situation 'temporaire', le Block 30 de Leuze a été supprimé en date du 17 mai 2015, la zone étant depuis commandée informatiquement depuis Tournai.

LE POSTE DE HAVINNES

Afin de pouvoir accéder au raccordement de Havinnes, un petit poste à terre permettait d'actionner les signaux après manœuvre manuelle des aiguillages, pour accéder au raccordement et à la cour aux marchandises. Lors de la reprise de Leuze en EBP-PLP, des nouveaux signaux et des aiguillages élec-

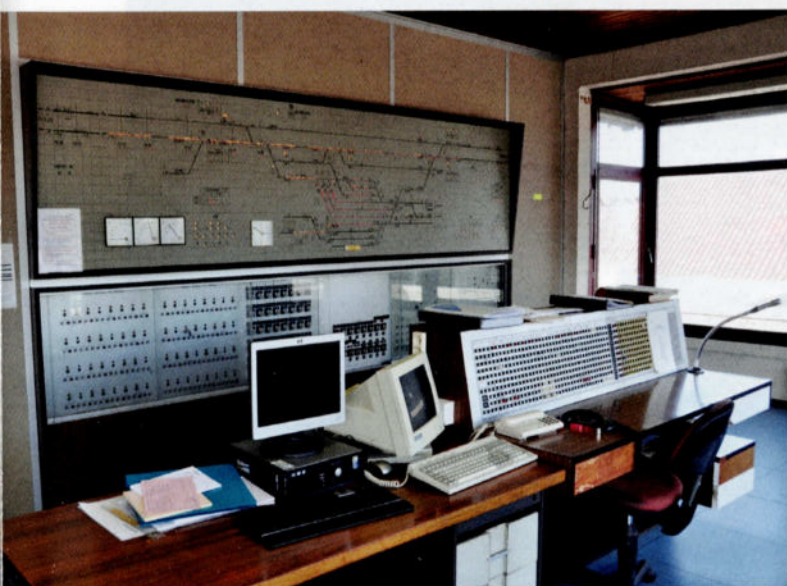
triques ont été mis en place pour le raccordement de Havinnes. La desserte locale ne nécessite plus désormais la présence obligatoire de personnel Infrabel sur place.

LE BLOCK 13.24 DE LESSINES

Situé dans un bâtiment au quai 1 à côté de la gare qui fut érigé sur base des mêmes plans de celui d'Enghien et de Gembloux, le Block 13 de Lessines se compose d'un poste tout relais mis en service en 1987. Il permet de gérer la signalisation, les 8 passages à niveau, les aiguillages, les trois voies à quai et le faisceau de 8 voies. Un signaleur et un sous-chef de gare étaient présents pour assurer la gestion du trafic de la gare depuis ce lieu, jusqu'à la mise en place de la télé-



Le poste de signalisation de Lessines situé quai n° 1, juste à côté du bâtiment de gare.



L'intérieur du block 13 de Lessines: la commande des itinéraires était opérée depuis la télécommande d'Ath, au moment de cette prise de vue.

Situé de l'autre côté de la formation de Lessines (côté 'Grammont'), le Poste D de Lessines.

Afin d'effectuer les manœuvres des trains de même que la desserte des raccordés en gare de Lessines, un signaleur occupe le bâtiment en journée de la semaine: le voici en pleine action pour tracer les itinéraires sur le poste de commande tout-relais.



La gare de Brugellette, où se trouve le poste tout relais. Photo: Corentin Cauwelier.



Le poste tout relais de Brugellette, avec le pupitre de commande et le tableau de contrôle optique.

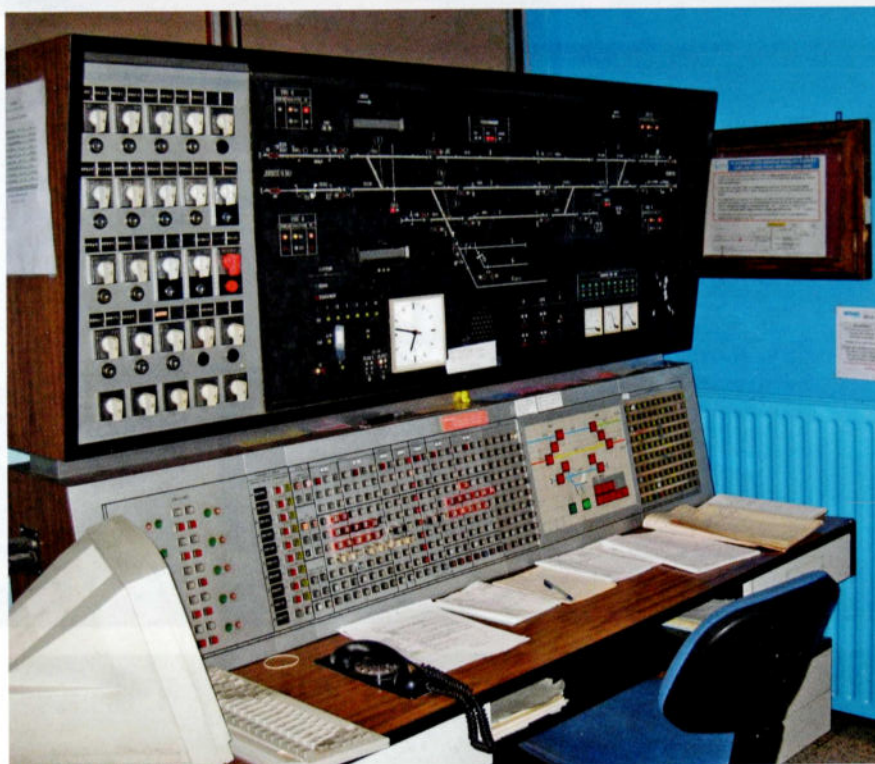
commande d'Ath en 1994. Depuis lors, il n'y a plus de personnel que de manière sporadique, lors de travaux pour desservir localement le Block 13. Le poste permet aussi l'accès à la ligne 87 à exploitation simplifiée vers Ollignies.

LE POSTE 'D' DE LESSINES

Situé à l'extrémité du faisceau côté Gramont, le Poste D de Lessines permet d'effectuer les manœuvres des trains et d'assurer la desserte des carrières et des entreprises qui bordent la gare. La présence d'un signaleur est nécessaire en semaine de 8 à 16h, de sorte à desservir l'appareillage et coordonner les manœuvres sur les huit voies. Le poste tout relais fut mis en service en 1987.

LE BLOCK 23.24 DE BRUGELETTE

Situé dans le bâtiment en préfabriqué au bord du quai de Brugellette, le Block 23 se compose d'un poste tout relais qui fut construit en 1984. Desservi par un signaleur, un sous-chef de gare l'assistait dans sa tâche tout en effectuant les opérations de guichet et de factage lors de la desserte de la sucrerie raccordée. Le Block 23 permet de commander les circulations sur les 3 voies de la gare,



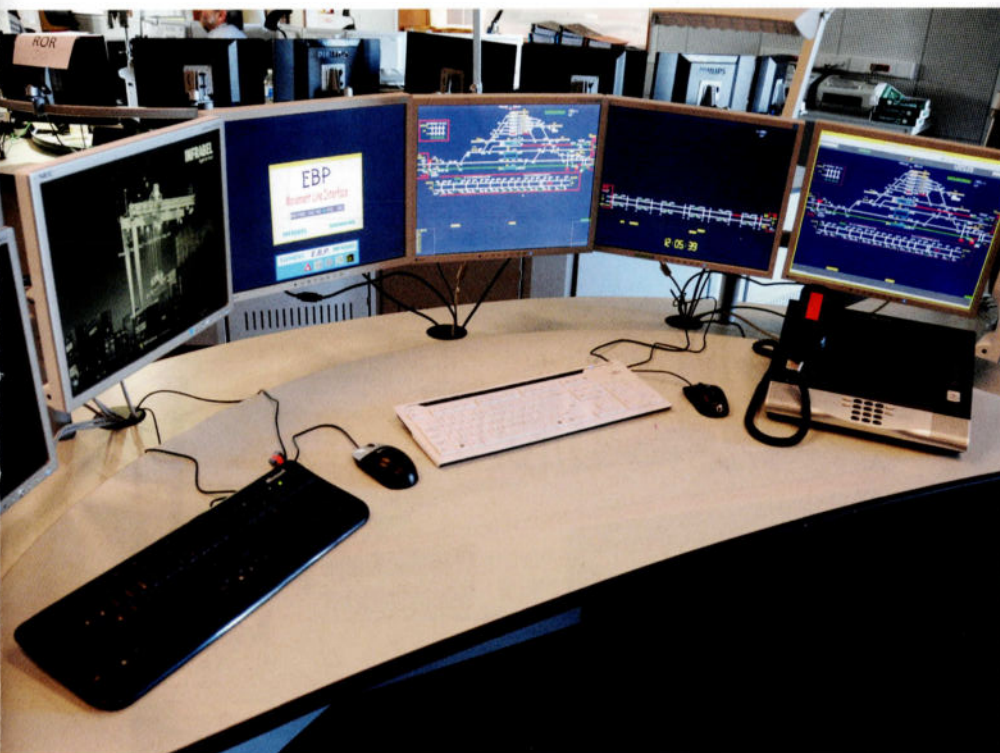
un faisceau de deux autres voies en impasse et l'ex-raccordement vers la sucrerie. Une télécommande du Block 23 de Brugellette fut mise en fonction en 1993, la gare étant dès lors gérée depuis Ath.

DERNIÈRES INFORMATIONS

Dans la nuit du 14 au 15 novembre 2015, le Block 12 de Deinze a définitivement été mis hors service, la gare étant depuis gérée informatiquement par Gand-Saint-Pierre. Au même moment, le Block 37 de Tournai tout relais a perdu la bif. Froyennes au profit du poste EBP

informatisé. Le Block 3 EBP informatisé de Courtrai a été mis en service avec la première phase de reprise de la gare. La seconde phase s'est achevée le week-end du 21 novembre 2015 avec la suppression définitive du Block 21 de Courtrai. Depuis cette date, l'entière de la gare de Courtrai est commandée au départ de ce nouveau centre névralgique, de même que les bif. Zandberg, West et Liebrug.

Le week-end du 28/29 novembre 2015, le Block 37 tout relais de Tournai (situé en gare) a définitivement été mis hors service.



Le poste de travail d'où le tronçon Saintes - Enghien - Silly est à présent géré, dans le centre de gestion de trafic informatisé de Mons. La photo a été prise quelques jours avant la mise en service de cette console.

Le nouveau centre de gestion de trafic informatisé de Courtrai, mis en service le 14 novembre 2015.

Infrabel 'Signalisation' a implémenté pour toute la gare de Courtrai son tout nouveau type de signaux à lampes LED, ce qui permet de baisser les coûts de consommation électrique et d'entretien, tout en allongeant significativement la durée de vie des lampes. Courtrai est la première gare belge entièrement dotée de ce type de technologie.



La gare tournaise est à présent gérée entièrement depuis le container près de la sous-station, où se trouve le poste de commande informatique EBP. Le même week-end, le faisceau de Genk-Marchandises a été repris par le nouveau centre EBP de Hasselt. Le Block 6 de Genk ne gère temporairement plus que quelques raccordements et la gare 'voyageurs' de Genk, jusque sa suppression définitive prévue dans quelques semaines.

Le week-end des 5 et 6 décembre 2015, le Block 35 de Manage a été définitivement

mis hors service. La gare est depuis ce jour commandée en EBP-PLP informatiquement par le Block 11 de La Louvière. Le personnel qui desservait ce poste a été transféré pour deux ans à Ecaussinnes où le Block 30, qui était jusque-là télécommandé par Manage, est de nouveau desservi 24h/24 par du personnel.

Ce même week-end, la gare de Ciney a été reprise en EBP depuis Namur, le Block 43 se trouvant dans la gare étant toutefois maintenu pour assurer la télécommande d'Ha-



versin, jusqu'à la reprise de cette gare, programmée prochainement. Enfin et toujours ce week-end, le Block 4 de Saint Nicolas sur la ligne 59 a été définitivement mis hors service, la gare étant depuis gérée depuis le centre informatisé de Termonde.

Pour terminer, le 20 décembre 2015, le Block 20 de Melreux sur la ligne 43 a été définitivement mis hors service, la commande étant depuis gérée depuis le Block 45 informatisé de Liège-Guillemins.

BELGIQUE



↑ Il est rare que le matériel roulant de la SNCB soit recouvert de publicité. 'Charité bien ordonnée commence par soi-même': HR-Rail (la filiale du Groupe SNCB gérant le personnel de la SNCB et d'Infrabel) a fait recouvrir fin novembre 2015 quatre 18 (les 1814, 1831, 1846 et 1881) et six voitures M6 de slogans publicitaires, dans le cadre de sa campagne de recrutement de nouveaux agents. Sur l'une des faces du matériel concerné, les textes sont en français; sur l'autre face, ils sont en néerlandais.

La 1846 en tête du train P 8307 vers Tongres fait de la pub en gare de Hasselt, le 27 novembre 2015. Photo: Bart B.



↑ Le flanc de la 1814 recouvert des slogans en français. Pour les intéressés, le site web dont question est: www.lescheminsdeferengagent.be. Ostende, le 21 janvier 2016. Photo: Claude Dumont.

➔ En vue d'homologuer l'appareillage ETCS dont elles sont équipées, les locomotives 1861 et 1877 ont effectué de nouveaux essais entre Gedinne et Bertrix, encadrant deux voitures I6 en livrée 'new look' et une I6 en livrée 'Memling'. Paliseul (L.166), le 15 décembre 2015. Photo: Quentin Lavallé.

↓ Suite à un problème technique, la 1353 n'a pas pu acheminer la rame à vide destinée au train INT 97 entre Ostende et Bruxelles-Midi, le mardi 19 janvier 2016. Elle a été remplacée au pied levé par la 1828, qui a remorqué cette rame d'un trait d'Ostende à Arlon. Comme les 18 ne sont toujours pas autorisées à circuler sur le réseau grand-ducal, la 1828 a été remplacée à Arlon par la 1360, qui a tracté à son tour ce train (rendu accessible à la clientèle!) jusque Luxembourg, avec plus de 100 min de retard.

La 1828 en tête de la rame à vide de l'INT 97 passe à Natoye (L.162 entre Namur et Ciney), le 19 janvier 2016. Photo: Corentin Cauwelier.





↑ Au cours de la saison hivernale 2015/2016, deux (!) trains Intersoc à peine ont circulé entre la Belgique et la Suisse (et retour). C'est de nouveau des voitures de l'opérateur privé EES (Euro Express Sonderzüge) qui ont été mises à contribution pour assurer ces trains. De même, ce n'est pas l'itinéraire le plus direct qui a été emprunté (à savoir via Luxembourg et Strasbourg), car ces trains ont circulé via Aachen Hbf et la vallée du Rhin.

Le second (et dernier!) train Intersoc de la saison 2015/2016 revenant de Sierre et remorqué par les 2710 et 2701 passe à Trooz (L.37 entre Verviers et Liège) à destination de Bruxelles-Midi, le 21 janvier 2016. Photo: Herman Van Esbroeck.

→ Venue exceptionnelle en Belgique d'une voiture panoramique du type 'Apm' de 1^{ère} classe des CFF (les chemins de fer suisses), au titre de renforcement. Cette voiture a été incorporée dans le train 90 Bâle - Bruxelles du samedi 19 décembre 2015 et est retournée en Suisse avec le train 91 Bruxelles - Bâle du lendemain. Bruxelles-Nord, le 19 décembre 2015. Photo: Marc Grieten.





La location de deux unités multiples de 21 par B-Logistics auprès de la SNCB est toujours d'actualité pour remorquer des trains de marchandises entre Anvers-Nord et Monceau, ainsi qu'entre Gand-Maritime et Genk, Kinkempois ou Châtelet.

Remorqué par les 2132 et 2143, le train 39440 Gand-Maritime - Kinkempois détourné via la ligne 10 s'apprête à emprunter le tunnel du Liefkenshoek, une primeur pour cette série d'engins. Anvers-Waaslandhaven, le 28 novembre 2015. Photo: Carlo Hertogs.



Fin de parcours pour les 2014, 2018, 2025 et 2023 d'ex SNCB-Logistics: la 7865 les refoule sur le raccordement Ecore à Aubange, où elles seront dépecées. L'ensemble de cette série a désormais été ferrailée, à l'exception de la 2001 (préservée par la SNCB) et de la 2021 (préservée par le PFT). Aubange, le 11 décembre 2015. Photo: Quentin Lavallé.





Les économies d'énergie sont décidément à la mode: un projet-pilote baptisé 'E-drivers 2015' a été lancé dès janvier 2015 par les conducteurs B-Logistics de Monceau en vue de diminuer la consommation électrique des 28, qui sont toutes équipées de compteurs d'énergie. Après quelques mois, une diminution moyenne de 30 % a été constatée. Pour faire connaître cette action, les flancs des 2841 et 2843 ont été recouverts d'une mention ad hoc à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord, fin novembre 2015.

↑ Les 2843 et 2824 en route d'Aachen-West vers Anvers-Nord passent à Langdorp (L.35 entre Diest et Aarschot), le 8 décembre 2015. Photo: Bart B.

➔ Gros plan sur la mention portée sur les flancs de la 2841: Belgique oblige, ces mentions sont... en anglais! Photo: Bart B.



← La 2809 qui assure normalement les trains Benelux Bruxelles - Amsterdam pour le compte de la SNCB est ressortie de l'AC Salzinnes après y avoir bénéficié d'une révision (voir JCF 208, page 65). Bien que les 28 n'appartiennent pas en propre à la SNCB (car prises en leasing chez Alpha Trains), c'est bien la SNCB qui prend en charge leurs opérations de révision, tant prévues qu'accidentelles.

Sortant de l'AC Salzinnes après révision, la 2809 poussée par la 7757 arrive à Ronet (dont on aperçoit le point d'arrêt, à l'arrière-plan), le 7 décembre 2015. Photo: Charles Malisoux.



↑ Dans le cadre de la formation du personnel de conduite B-Logistics à la série 29, la 2901 a exceptionnellement assuré le train 36730 Marbehan – Feluy-Zoning entre Athus et Monceau, en lieu et place de la série 13 titulaire du convoi. Ce train est composé des wagons-citernes vides qui ont servi à l'approvisionnement du dépôt de carburant situé à Marbehan, le long de la ligne 162.

Sortie d'Athus, le 11 décembre 2015; à l'avant-plan, la voie unique menant au TCA, le 'Terminal Conteneurs Athus'. Photo: Yves Gil-lander.

↓ C'est bien la fin pour les onze '11' de la SNCB. Comme il n'y a plus aucun espoir de les revendre et que d'autre part, les voies qu'elles occupaient dans l'ancien atelier des wagons de Stockem devaient être déposées, ces locos ont été extraites de leur repaire et garées en plein air, en attente d'être ferrillées... Par contre, les 1201, 1202 et 1204 à 1212 d'ex SNCB-Logistics ont finalement été revendues en janvier de cette année à la firme tchèque XTR-System Development, la 1203 l'ayant été dès 2013, pour permettre à cette firme de réaliser des essais. Dernière parade pour les 1189, 1184, 1182, 1183, 1191, 1181, 1190 et 1185 à Stockem, le 22 janvier 2016. Photo: Quentin Lavallé.





↑ C'est finalement le mercredi 9 décembre 2015 que la traction électrique a officiellement été inaugurée sur les 21 km de la ligne 15 séparant Herentals de Mol. Le train inaugural (non pavoisé) était constitué de l'automotrice Desiro 08518, qui a circulé entre Herentals et Mol (et retour). Dès le dimanche suivant (le 13 décembre, date du nouveau service-horaires), les trains 'L' Anvers-Central - Mol étaient assurés en automotrices Desiro, ainsi que deux paires de trains de pointe Mol - Bruxelles-Midi (et retour le soir), uniquement en semaine.

Le train inaugural de la traction électrique prêt au départ en gare de Mol, le 9 décembre 2015. Photo: Bart B.

↓ L'électrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol a rendu neuf autorails de la série 41 excédentaires à l'atelier de Hasselt, puisqu'ils ont été remplacés par des automotrices Desiro. Huit d'entre eux (4132, 4135, 4136, 4140, 4141, 4157, 4162 et 4163) ont été mutés à l'atelier de Charleroi-Sud-Quai et deux (4101, 4108 et 4118) vers celui de Merelbeke, ce dernier expédiant son 4190 vers Hasselt.

Passage à Bruxelles-Nord des AR 4135, 4136, 4140 et 4157 lors de leur transfert de Mol vers Châtelet, le 12 décembre 2015. Photo: Luc Ninane.





↑ Entré en septembre 2015 à l'AC Salzinnes, le 4129 de Charleroi-Sud-Quai en est ressorti équipé de l'ETCS. Des essais d'odométrie (la technique qui permet d'estimer la position d'un véhicule en mouvement) ont ensuite été menés les 12, 13 et 15 janvier entre Ath et Silly avec cet autorail, accouplé au 4166 de Merelbeke.

Lors d'une circulation en navette sur la voie 'B' de la ligne 94 entre Silly et Ath, les 4166 et 4129 passent à hauteur du CLI LGV du 'Coucou' (visible à droite), le 15 janvier 2016. Le quai visible à l'avant-plan est l'un des rares 'quais-fantômes' que compte le réseau belge: il a été prévu pour permettre le transbordement accidentel des voyageurs d'une rame à grande vitesse dans un train du service intérieur. A ce jour, il n'a toutefois encore jamais servi! Photo: Corentin Cauwelier.



← Conséquence de la mutation de huit autorails de Hasselt vers Charleroi: la majorité des trains 'L' (locaux) et 'P' (de pointe) circulant entre Charleroi-Sud et Erquelinnes sont assurés depuis le lundi 14 décembre 2015 par des autorails 41, ainsi tous les trains 'P' de la ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre – Gembloux et six trains de la relation 'L' Charleroi-Sud – Luttre (via La Louvière-Centre). Un train 'L' Erquelinnes – Charleroi-Sud assuré par l'autorail 4157 franchit le pont sur la Sambre à Lobbes, le 18 décembre 2015. La troisième voie visible sur ce pont à droite est celle de la ligne-musée (à voie métrique) Lobbes – Thuin, exploitée en saison par l'ASVi. Photo: Corentin Cauwelier.

Opérateurs privés

➔ Un train de minerais de zinc remorqué par une unité multiple de 77 de B-Logistics? Pas tout à fait... Par manque de personnel, le train supplémentaire 47651 n'a pas pu être assuré par cet opérateur. C'est Jeroen Lejeune et sa nouvelle firme EWL qui s'en est chargé, en circulant sous licence Rail Feeding, avec deux 77 prises en location auprès de SNCB-Technics (les 7788 et 7790; voir ci-après) et avec un conducteur Rail4Rent! Port d'Anvers (faïssseau 'Groenland'), le 2 janvier 2016. Photo: Carlo Hertogs.

➔ Du neuf (enfin) au sein de l'effectif des locomotives Diesel 77 de la SNCB: 17 d'entre-elles viennent d'être vendues à Infrabel, qui les utilisera pour remorquer ses trains de travaux; c'était déjà une réalité, mais avec des 77 louées auprès de la SNCB. Les locos vendues sont les 7709, 7710, 7728 à 7731, 7794 à 7799, 7800 à 7802, 7804 et 7818. Deux autres encore sont pressenties pour rejoindre ce lot: les 7732 et 7733. De nombreuses 77 étaient garées en parc depuis parfois des années, suite à la chute dramatique du trafic marchandises: cette réaffectation est donc une bonne nouvelle. Par ailleurs, le nouvel opérateur marchandises EWL (ex-Lejeune et Dillen) a pris en location pour 5 ans (avec possibilité d'achat) quatre 77 pour assurer des trains de et vers l'Allemagne: il s'agit des 7784, 7788, 7789 et 7790, toutes équipées 'RA' (Rhén d'Acier) et donc homologuées pour circuler aux Pays-Bas et en Allemagne (outre la Belgique). EWL voudrait également pouvoir disposer de quatre 77 'classiques', simplement autorisées à rejoindre la gare frontière de Roosendaal; les numéros de ces 4 engins ne sont toutefois pas encore connus.

La 7818, une des premières 77 à porter le logo Infrabel, vue à l'AC Salzinnes le 27 janvier 2016. Photo: Jean-François Polet.

➔ Après que le wagon porte-autos avarié ait été acheminé sur lorry de Testelt à Diest pour y être réparé (voir JCF 208, page 69), ce wagon a finalement été rapatrié à Zeebrugge, le 12 décembre dernier. Pour ce faire, les 6505 et 6517 de DBSRN (DB Schenker Rail Nederland) sont venues à vide de Zeebrugge à Diest, où elles ont été attelées de part et d'autre du wagon concerné.

Passage de cet étonnant convoi à Molenstede (L.35 entre Diest et Zichem), le 12 décembre 2015. Photo: Bart B.





↑ La valse des opérateurs continue: B-Logistics a perdu le contrat d'acheminement des nouvelles motrices de tramways destinées au réseau de Chemnitz (voir JCF 208, page 63). Tout comme pour les premières motrices destinées à Karlsruhe, c'est désormais Crossrail qui en assure l'acheminement.

Assuré par la PB 03 de Crossrail, le train 42589 sortant du terminal AET du Waaslandhaven d'Anvers s'apprête à acheminer la motrice 437 vers Aachen-West, le 28 décembre 2015. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Cela faisait longtemps que l'opérateur RRF (Rotterdam Rail Feeding) n'avait plus été actif dans le Waaslandhaven, le port d'Anvers situé sur la rive gauche de l'Escaut. Depuis décembre dernier, la 653-05 louée par RRF chez MRCE est désormais régulièrement visible en tête de longs trains reliant le Waaslandhaven à l'Allemagne, via le tunnel du Liefkenshoek.

Le train 42598 à destination de Köln-Eifeltr est prêt au départ sur le raccordement du site d'entrepôt de produits chimiques ADPO, le 28 décembre 2015. A gauche, un engin moderne rail-route assurant les manœuvres sur le site. Photo: Carlo Hertogs.





Depuis janvier dernier, TrainsporT utilise un nouveau type de wagons pour assurer un trafic d'automobiles entre l'Allemagne et Zeebruges. Il s'agit de wagons fermés à deux niveaux du type 'Hccrrs', qui appartiennent à la firme ARS Altmann AG. Longs de 27 m, ces wagons doubles articulés sur quatre essieux circulent en rames homogènes de près de 700 m de longueur.

↑ En route vers Zeebruges, la PB18 (alias V271 de la Rurtalbahn) en tête d'un tel train passe à Langdorp (L.35 entre Diest et Aarschot), le 18 janvier 2016. Photo: Bart B.



↑ Gros-plan sur les nouveaux wagons du type 'Hccrrs' de la firme ARS Altmann AG. Photo: Bart B.

➔ Les trains de cuivre destinés à l'usine Umicore d'Olen ont été retenus en Allemagne pendant les deux jours de grève qui ont touché le réseau ferré belge, en janvier dernier. Lorsque le trafic a repris, le retard encouru par un de ces convois en provenance de Pirdop (en Bulgarie) nous a permis de le photographier de jour: d'habitude, ces convois ne circulent que de nuit. Ils sont composés de wagons du type 'Smnps', qui ont spécialement été conçus pour empêcher le vol des nombreuses plaques de cuivre qui constituent leur chargement... Hasselt, le 11 janvier 2016. Photo: Bart B.





↑ La 'Traxx' E186 189 de l'opérateur Fret SNCF s'est prêtée en décembre dernier à une campagne d'essais visant à vérifier le bon fonctionnement de son équipement TBL1+, récemment installé à bord de cet engin. La voici à Ecaussinnes, lors de parcours d'essais effectués entre Braine-le-Comte et Ecaussinnes, le 3 décembre 2015. Photo: Jean-François Polet.

↓ La seule 'Traxx' utilisée actuellement par Crossrail en Belgique – la E186 150 – a longtemps porté les traces de son ancien locataire Captrain: le vert typique de cet opérateur était encore bien visible sur les faces d'about de cet engin. C'en est terminé maintenant: cette loco circule désormais en livrée grise et rouge, portant les logos de Crossrail. Voici cette loco lors de son passage à la tombée du jour à Langdorp (L.35), en tête d'un train à destination du terminal pour conteneurs d'Anvers-Combinant, le 18 janvier 2016. Photo: Bart B.





↑ Après que la traction du désormais célèbre 'train de Mercedes' ait été reprise par DBSRNL (DB Schenker Rail Nederland) à B-Logistics, DBSRNL utilisait des 'Class' 77 de son partenaire ECR (Euro Cargo Rail) pour les remorquer. Depuis mi-décembre 2015, ces locos Diesel ont été remplacées par des 'Traxx' de ce dernier opérateur. La E186 311 de l'opérateur ECR en tête d'un 'train de Mercedes' en route vers Zeebrugge passe à Langdorp (L.35), le 18 décembre 2015. Photo: Bart B.

↓ Après pratiquement six ans d'absence, les 'Traxx' de l'opérateur ECR sont de retour dans la région anversoise. Cette fois, elles ne sont plus utilisées en pool avec les 29 de B-Logistics, mais uniquement par ECR, qui a décroché plusieurs contrats portant sur le transport d'eaux minérales. Les E186 179 et E186 162 ECR garées à Anvers-Nord, le 10 janvier 2016. Remarquez le logo DB porté sur le flanc de la E186 179, prouvant les liens étroits existant entre ECR et DB Schenker. Photo: Carlo Hertogs.



Patrimoine historique



↑ Les 5180 et 5186 un temps pressenties pour être revendues en Italie (voir JCF n° 180) et garées sans emploi depuis des années à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord ont été transférées vers la remise-musée de Steenbrugge, où l'une des deux servira de banque de pièces de rechange pour la locomotive-musée 5166 de la SNCB. Ce transfert était accompagné par la 5404, dont les essieux ont été remplacés à l'atelier d'Anvers-Nord.

Remorquées par la 7741 de SNCB-Technics, les 5180, 5186 et 5404 en route d'Anvers-Nord vers Bruges passent à Beervelde (L.59 entre Lokeren et Gand-Maritime), le 11 janvier 2016. Photo: Willy Peyskens.

↓ A l'occasion de la Noël 2015, un train 'Kerst Express' (Noël Express) a circulé sur la 'Miljoenenlijn' exploitée par la ZLSM (Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij); il a été assuré par la locomotive à vapeur 1040 d'origine suédoise et par d'anciennes voitures K1 de 1^{ère} classe de la SNCB, dont certaines ont été repeintes en livrée crème et bordeaux. Ce train a circulé pendant une dizaine de jours entre Valkenburg et Simpelveld, à travers la seule région quelque peu accidentée des Pays-Bas, le Sud-Limbourg. Wijlre (NL), le 24 décembre 2015. Photo: Quintus Vosman.





Infrabel - Réseau

↑ Infrabel n'a finalement pas mis le tunnel 'Schuman-Josaphat' en service le dimanche 13 décembre 2015 comme prévu, mais a reporté son ouverture en avril 2016. Le nouveau service des trains en vigueur à partir du 13.12.2015 ne permet toutefois pas de maintenir à quai les trains des relations 'S5' et 'S9' coupées en deux à Bruxelles-Luxembourg, suite à cette mesure. Après avoir débarqué leurs voyageurs, ces trains s'en vont donc garer à... Schuman, le long des nouveaux quais établis de part et d'autre du nouveau pont surplombant la station de métro!

Le 21 janvier 2016, deux trains 'S' en attente de réutilisation à Bruxelles-Schuman (L.161A) surplombent une rame de métro de 4 voitures (2 rames 'U2' accouplées) de la ligne 5 vers 'Erasmus'; la 907 assurera le train 'S5' 3387 vers Hal et Grammont. Sur l'autre voie, la 318 assurera le train 'S9' 3266 vers Etterbeek, Louvain et Landen. Photo: Marc Grieten.



➔ Etterbeek constitue actuellement un des plus vastes chantiers menés par Infrabel et sa filiale Tuc-Rail. Cette vue prise le 3 janvier 2016 depuis le pont Fraiteur à Etterbeek permet de se rendre compte de la future disposition des voies de cet important nœud ferroviaire. On peut voir de gauche à droite:

- la liaison 26/2 à simple voie reliant la gare d'Etterbeek au point d'arrêt 'Delta' sur la ligne 26; cette branche nord du triangle est actuellement utilisée par les lignes S4, S5 et S9 du RER bruxellois;
- la liaison 26/4 reliant la gare d'Etterbeek au point d'arrêt de 'Boondael' sur la ligne 26, empruntée par les lignes S5, S7, S9 et IC 27. Cette liaison est encore à simple voie, mais tout est prévu pour y poser une seconde voie;
- entre ces 2 liaisons apparaît le nouveau tunnel de la future voie 'A' de la ligne 161A vers Watermael;
- plus à droite, le nouveau tunnel de la future voie 'B' de la ligne 161A, venant de Watermael;
- à l'extrême droite, les deux voies de la ligne 161. Photo: Marc Grieten.



◀ Un spectaculaire chantier se déroule actuellement le long de la ligne 162 entre Sart-Bernard et Courrière: le rayon de courbure d'une des courbes de la ligne est agrandi, dans le cadre de l'augmentation de la vitesse maximale de 130 à 160 km/h entre Namur et Ciney. En outre, une nouvelle voie de garage sera posée au même endroit, pour remplacer celles de Naninne et d'Assesse.

Le train IC 2133 Luxembourg - Bruxelles-Midi passe à hauteur de ce chantier, entre Courrière et Sart-Bernard; tracté par la 1346, il circule à contre-voie sur l'actuelle voie 'A'. A gauche, la future voie 'B' (vers Bruxelles) est déjà posée. Courrière, le 30 novembre 2015. Photo: Wouter Janssens.



↑ Gembloux est le lieu d'une importante base-travaux de Tuc-Rail. De nombreuses locomotives et rames de wagons y sont garées pendant la journée, attendant la nuit pour s'élancer sur les différents chantiers de rénovation des lignes 161 et 162. La 5529 'bleue' est l'une des locos affectées à cette base-travaux, mais comme elle est avariée depuis un certain temps déjà, elle a été garée sur le cul-de-sac existant à la sortie de la gare de Gembloux et qui n'est autre que l'amorce de l'ancienne ligne 147 Gembloux - Ramillies - Landen! Au-delà du heurtoir qui matérialise la fin du cul-de-sac, on peut voir une ancienne maison de garde-barrières, à hauteur du chemin 'Ravel' établi sur l'assiette de cette ancienne ligne, en direction de Landen. Gembloux, le 30 novembre 2015. Photo: Wouter Janssens.

LUXEMBOURG



↑ Une voiture panoramique de 1^{ère} classe des CFF a exceptionnellement été incorporée dans le train 90 entre Bâle et Bruxelles-Midi du 19 décembre 2015; elle est retournée en Suisse avec le train 91 du lendemain, en étant classée derrière la locomotive au départ de Luxembourg. Il s'agissait de la première venue d'une pareille voiture en nouvelle livrée CFF au Grand-Duché de Luxembourg et en Belgique.

Remorqué par la BB 26162 de la SNCF, le train 91 Bruxelles-Midi - Bâle passe à Fentange, le 20 décembre 2015. Derrière la 'Sybic', on découvre la voiture panoramique des CFF, suivie de cinq I10 et de trois I6 SNCB. Photo: Mike Wohl.

↓ Depuis plusieurs mois, CFL Cargo assure de manière sporadique un trafic de camionnettes entre l'usine Renault de Batilly (en Lorraine française) et l'Est de l'Allemagne. C'est CFL Cargo qui assure la traction de ces trains complets de bout en bout, en collaboration avec ses filiales française et allemande.

La 4013 remorque un tel convoi entre Bettembourg et le triage de Trier-Ehrang (D), où une loco de CFL Cargo Deutschland prendra le relais. Wasserbillig, le 5 décembre 2015. Photo: Yves Gillander.





↑ Traditionnellement, Saint-Nicolas arrive en train à vapeur au marché de Noël de Rumelange. Comme les voitures historiques Wegmann sont toujours interdites de circulation, c'est cette fois une voiture I10 de la SNCB (prélevée de la relation IC Luxembourg – Liège) qui a conduit le grand Saint. Coup double: c'est sans aucun doute la première fois qu'une voiture I10 de la SNCB était remorquée en traction vapeur (!) et il s'agissait sans doute de la première venue d'une voiture à voyageurs belge sur cette petite antenne au Sud du Grand-Duché! Rumelange, le 6 décembre 2015. Photo: Raoul Pettinger.

↓ Suite à l'interdiction de circulation des voitures historiques Wegmann, les trains spéciaux circulant au Grand-Duché de Luxembourg doivent être assurés par du matériel étranger. Pour assurer un train spécial vapeur vers Saarbrücken, ce sont des voitures appartenant au club privé allemand Historische Eisenbahn Frankfurt qui ont été utilisées; elles ont été amenées de Coblenze à Trier par la 140 423, préservée par le musée des Chemins de fer de Coblenze. Trèves (D), le 18 décembre 2015. Photo: Yves Gillander.



TRAMS

Anvers



↑ La motrice-musée 4408 préservée par le VlaTAM (le musée anversois des trams et autobus) a assuré un parcours spécial le long des rues illuminées des communes de Deurne et de Berchem. La voici dans la Lange Leemstraat (à hauteur de l'arrêt St Vincentius), le 28 décembre 2015. Photo: Alain Janmart.



↑ Le dépôt de Jumet (au nord de Charleroi) a 100 ans. A cette occasion, un tram historique de l'asbl ASVi a servi d'exposition itinérante au cours des week-ends de décembre. Il s'agissait de la motrice SM 9148 magnifiquement restaurée, qui n'est autre que la motrice type S 10272 construite en 1958 par l'atelier SNCV de Cureghem (en remplacement de la motrice Standard 10272 de 1938), transformée ensuite en SM ('M' de Métro) en 1975 par l'atelier de Jumet, renumérotée 9148 en 1976 et déclassée en 1988.

Le 19 décembre 2015, ce tram stationne au terminus 'Faubourg de Bruxelles' à Gosselies, en compagnie de la 7415 servant de réserve et de la 7426 assurant un service régulier sur la ligne 'M3' du MLC (Métro Léger de Charleroi). Photo: Marc Grieten.

Bruxelles



↑ C'est une grande tradition du Musée du tram de Woluwe: l'asbl MTUB fait circuler peu avant Noël un 'tram vin chaud'. La 'cuvée' 2015 a été exceptionnelle, vu le succès rencontré auprès du grand public: ce ne sont pas moins de trois convois illuminés qui ont circulé en début de soirée des 19 et 20 décembre 2015. D'abord la motrice Standard 1376, la remorque 2118 et la remorque convertible 244 (vues ici le 19 décembre 2015 au boulevard Brand Whitlock), ensuite la motrice Standard 1064, la remorque 671 et la baladeuse 301 et enfin, la motrice 5016. Photo: Marc Grieten.



↑ Voici le premier quai 'train-tram' de la région bruxelloise, aménagé à Berchem-St-Agathe. C'est le 19 décembre 2015 (voir JCF n° 207, page 79) que le nouveau terminus en tiroir de la ligne 82 de la STIB a été ouvert le long du quai reconstruit de la voie 'A' de la ligne 50 vers Denderleeuw. Les travaux sont toujours en cours, afin notamment d'aménager un terminus autobus à l'emplacement de l'ancienne boucle des trams.

La Desiro 08177 assurant le train 'S4' 2162 vers Alost longe la 3047 s'apprêtant à quitter le nouveau terminus, alors que la 3012 de la ligne 82 vient d'y arriver. Photo: Marc Grieten, le 18 janvier 2016.



↑ A Uccle, le terminus du Fort Jaco a fait peau neuve; ce terminus original est enclavé au beau milieu d'habitations, depuis l'arrivée des tramways en décembre 1932. Les voies ont été reconstruites de façon à faciliter l'accès aux trams de nouvelle génération via un quai central. C'est le 19 décembre 2015 que les trams de la ligne 92 ont retrouvé ce terminus, qu'ils avaient déserté le 23 février.

Le 13 janvier 2016, les 3004 et 2049 attendent l'heure de départ; le premier qui partira est facile à reconnaître, car le décompte des minutes restant avant le départ est affiché automatiquement sur chaque motrice, en alternance avec le numéro de la ligne et la destination et ce, dans les deux langues nationales. Photo: Marc Grieten.

↓ Les égouts, canalisations et tunnels routiers de Bruxelles sont en mauvais état. Même l'exploitation des trams en pâtît, lorsque des effondrements se produisent sous les voies. C'est le cas avenue Churchill à Uccle, où les trams de la ligne 7 en site propre circulent sur une courte voie unique depuis le 25 septembre 2015, suite à un problème majeur à une conduite-mère d'eau. Un effondrement dans le carrefour avec l'avenue Edith Cavell a en outre obligé la STIB à prolonger cette voie unique jusqu'au rond-point Churchill du 11 au 19 décembre 2015, sous la protection d'un bâton pilote. Au rond-point Churchill, les trams 7 utilisaient la partie nord de la boucle du terminus de la ligne 3 pour revenir à contre-voie sur la voie centrale et y attendre la libération de la voie unique; par la force des choses, ces trams ne rejoignaient par leur terminus à 'Vanderkindere'.

La 4008 sort de la boucle Churchill pour, après changement de poste de conduite, rejoindre la voie centrale que la 4012 vient de quitter à contre-voie, jusque avant l'arrêt 'Longchamp', vers le Heysel. Photo: Marc Grieten, le 16 décembre 2015.



NOUVELLES PUBLICATIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

Type 160/Reeks 16, Type 204/Reeks 54 en Type AM55/Reeks 502-539 sont trois nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, chacun d'eux étant consacré à une série bien précise du matériel moteur SNCB. L'auteur est Thierry Nicolas, l'éditeur Transnico International Editions. Tous ces livres sont bilingues à couverture souple, au format couché de 29 cm x 21.



CODE 'SÉRIE 16' :

Type 160-Reeks 16, 176 pages

Prix lecteurs: 38,20 euro

(30,60 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 54':

Type 204-Reeks 54, 144 pages

Prix lecteurs: 35,50 euro

(27,90 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE AM 55' :

Type AM55- Reeks 502-539, 112 pages

Prix lecteurs: 31,90 euro

(24,30 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).

PUBLICATIONS ENCORE DISPONIBLES:



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)

NOUVELLE PUBLICATION DANS LA SÉRIE 'PRESTIGE' DE LA NICOLAS 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)

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.

HET SPOORWEGMUSEUM

P R É S E N T E

ON TRAXS!

LES PLUS BELLES MAQUETTES FERROVIAIRES

AURA LIEU DU 11 AU 13 MARS 2016



REGARDER, CONSTRUIRE SOI-MÊME, MANOEUVRER DES
TRAINS ET RENCONTRER DES CONSTRUCTEURS!

WWW.SPOORWEGMUSEUM.NL

SINDS
1927