

JOURNAL du Chemin de Fer



30^{ème} année
août-septembre 2016
bimestriel
prix: € 9,85

212



ACTUALITÉ

- VARIATIONS SUR LE THÈME BENELUX...
- LA MÉTAMORPHOSE DES 12
- RAILS & PHOTOS

REPORTAGES

- LE 'PAIRI DAIZA STEAM RAILWAY'
- EN VISITE CHEZ SIEMENS À MUNICH-ALLACH
- LES TENDANCES DU TRAFIC VOYAGEURS
INTERNATIONAL EN EUROPE

HISTOIRE

- LA PETITE HISTOIRE DU TRAIN 'IRIS'
- L'ÉTONNANTE CAMPAGNE D'ESSAIS DE LA SÉRIE 11



DELUXE Materials

Par modélistes pour des modélistes
Des produits de modélisme de classe mondiale

On cherche des détaillants et distributeur
Contactez arek.deluxematerials@gmail.com
Modélistes visitez notre site deluxematerials.com
ou numériser ici

voir les vidéos

'La force dans votre modèle'

MAQUETT

Profilés & Plaques de plastique

Convient notamment pour:
Modélisme à toutes échelles
Modélisme ferroviaire
Maquettisme

Téléchargez notre catalogue sur:
www.maquett.fr

MAQUETT • Schepenveld 18
NL-3891 ZK Zeewolde • Les Pays Bas

100 ANS MORESNET

Moresnet

Salle du Viaduc, rue du Village 106

18 septembre 2016

Dans le cadre du 100^{ème} anniversaire de
la construction du viaduc

Grande bourse de matériel ferroviaire
de 9 à 14h

Entrée gratuite pour les visiteurs
Pour les exposants (à partir de 7h)
Stand : 7,00 €/m

Renseignements et inscriptions obligatoires :
087/33.96.64 espacecultureasbl@gmail.com
Info : www.viaducdemoresnet.be
Petite restauration sur place

30^{ème} TREINWEEKEND van OOSTENDE

organisé par
ModelSpoorKlub van de Kust vzw

Lieu de l'événement
Duin en Zee
Fortstraat 128 - 8400 Oostende

Samedi le 24 septembre 2016 de 9.30h à 18.00h
Dimanche le 25 septembre 2016 de 9.30h à 18.00h

Réseaux du club - Réseaux invités
Bourse d'échange sur 450m² - Modélisme en tout genre

www.mskk.be - courriel: contact@mskk.be

Exclusif pour JCF
Bon de ristourne de 1,50 Euros sur le prix normal de 7,00 Euros
1 bon par personne, non cumulable avec d'autres ristournes.
On accepte une copie de ce bon.



est une édition de

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

Hekkergermstraat 31 - B-9260 Schellebelle

COMPTE BANCAIRE BELGUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDEB33

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie

redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

RÉDACTIONRik Vermeylen, Guy Van Meroye,
Michel Hanssens, Bertrand Montjoiaques,
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@modelspoor magazine.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 néan-
moins le droit de publication. Les photos seront
retournées sur demande expresse de l'expéditeur.Toute photo non demandée ne pourra
être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

EDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

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

Le voyageur, ce mal-aimé de la SNCB?

Le Service de médiation auprès du Groupe SNCB – mieux connu sous le vocable de 'médiateur du rail' – est un organisme indépendant, chargé notamment d'examiner les plaintes des voyageurs ayant trait aux services prestés par la SNCB et Infrabel. Au cours de l'année 2015, le médiateur du rail a été saisi de 6.260 plaintes, soit 38,1 % de plus par rapport à 2014. La facilité d'accès du service de médiation explique en grande partie le fait que de nombreux voyageurs lui adressent désormais leur plainte en première instance, au lieu de contacter d'abord la SNCB. Cette dernière s'efforce pourtant de canaliser toutes les plaintes à l'aide de formulaires internet, mais ces derniers ne rencontrent pas toujours les besoins des clients: ceux-ci utilisent alors le médiateur comme intermédiaire... A noter que 68,6 % des usagers qui ont fait appel au médiateur ont obtenu totalement ou partiellement satisfaction.

Nous avons pu nous procurer le rapport annuel 2015 du service de médiation. Il ne s'agit nullement d'un 'passe-droit': tout le monde peut le consulter sur le site web www.ombudsrail.be. Et le moins que l'on puisse en dire, c'est que ce rapport donne un éclairage édifiant sur certaines pratiques mises en œuvre par la SNCB lors du traitement de ses clients... Voici quelques 'morceaux choisis', tous issus de ce fameux rapport.

«A première vue, le système de compensation (NDLR: des retards) de la SNCB paraît convivial. Mais lorsqu'il s'agit de compensation des retards récurrents, tout est fait pour décourager le client. (...) Finalement, en appliquant un système de compensation complexe, totalement peu convivial, et des règles à respecter toujours plus nombreuses, la SNCB a réussi à détourner l'attention des voyageurs: ils ne se plaignent désormais (quasi) plus des retards qu'ils subissent, mais de la difficulté de la procédure mise en place et de son application toujours plus restrictive.»

«Les clients peu habiles avec internet doivent s'adresser à un guichet ou commander leurs billets par téléphone, ce qui les condamne à payer un tarif plus élevé.»

«Avec la fermeture de nombreux guichets de gare, le client doit bien souvent chercher lui-même quelle formule lui conviendra le mieux.»

«Hormis le fait que le voyageur peut désormais payer avec une carte de débit, l'appareil ITRIS (NDLR: le nouvel appareil électronique que possède chaque accompagnateur de train) lui amène des désagréments supplémentaires. Le voyageur reçoit un ticket sur lequel aucune information n'apparaît. Il paie donc dans le train l'achat d'un produit ou reçoit un constat d'irrégularité dont il ne pourra vérifier la validité et le contenu qu'après-coup, à la fin de son voyage ou éventuellement lors de sa correspondance. Et ceci doit se faire via un guichet, un automate de vente ou le site internet de la SNCB.»

«...L'avis (NDLR: du médiateur) sera rejeté, ce qui prouve une fois de plus que les slogans ne sont que des outils de communication totalement creux et que, non, décidément non, le client n'est pas au centre des préoccupations de la SNCB...»

«Selon la SNCB, toute la responsabilité incombe au client. Quand celle-ci incombe-t-elle à la SNCB? Nous osons avancer que le point de vue de la SNCB s'inscrit dans une forme de pratiques du commerce abusives et de mauvaise volonté.»

Quant à nous, nous vous incitons chaudement à parcourir ce rapport, ne serait-ce que pour vous préparer psychologiquement à l'épreuve que constituera pour vous l'introduction d'une plainte auprès de la SNCB...

LA RÉDACTIONAdresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be

La E186 111 des NS (louée à la SNCB) est en route d'Amsterdam vers Bruxelles-Midi, en tête du train IC 9240. La voici lors de son passage à Anvers-Noorderdokken, le 19 juillet 2016 (à 15h13): vous en lirez plus en page 6. Photo: Max Delie.

Prochain numéro

213

date de clôture de rédaction

14/09/2016

date de parution

14/10/2016

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, Hekkergermstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec mention ABO JCF

Le bon de valeur

Un moyen pratique pour tout amateur de train ou modéliste
Faites une surprise, tout en faisant plaisir!

NOUVEAU



Vous déterminez vous-même le montant que vous voulez offrir, à votre libre choix!
Le bon de valeur est valable un an et peut être utilisé pour le paiement (en partie ou en totalité) des articles que nous proposons à la vente, comme:

- ☐ un abonnement à nos magazines Train Miniature Magazine
- ☐ ou Journal du Chemin de Fer,
- ☐ nos livres,
- ☐ les fardes de rangement,
- ☐ les prochains modèles de locomotives (nos 'actions'),
- ☐ un abonnement d'essai de trois éditions consécutives.

Comment faire?

Versez-nous le montant de votre choix (avec mention: 'Bon de valeur') sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 / BIC: KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba, Hekkerenstraat 31, B-9260 Schellebelle.

Un bon numéroté mentionnant le montant de votre don vous sera ensuite envoyé, que vous transmettez au bénéficiaire.

Ce dernier pourra alors payer le solde (le cas échéant) de la somme due lors de sa commande. Ce bon ne peut pas être converti en espèces ni remboursé.

Après que ce bon nous ait été renvoyé par la poste (complété des données du bénéficiaire et de son adresse + le solde), nous faisons le reste, selon le choix du bénéficiaire: activer ou prolonger son abonnement, expédier sa commande, ou porter en compte le montant du bon sur une de nos actions en cours.

La liste actuelle de nos tarifs peut être consultée sur notre site web www.modelspoomagazine.be ou peut vous être envoyée par la poste. Nous sommes déjà impatients de pouvoir vous aider à concrétiser votre surprise !...

8^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2016

**SAMEDI 15 OCTOBRE 2016
& DIMANCHE 16 OCTOBRE 2016**

BRABANTHAL - LOUVAIN - BELGIQUE

**30 réseaux
miniatures 'top'**
belges ou étrangers

De nombreuses
démonstrations

La proclamation du
**Concours de
mini-réseaux**

Plus de **60 fabricants
et commerçants**
présents

Plusieurs **primeurs et
actions spéciales**

De la **vapeur vive**
sur le parking



WWW.MODELSPOOREXPO.BE



INFO@MODELSPOOREXPO.BE



» Samedi de 10 à 18h, dimanche de 10 à 17h. » Les enfants de moins de 1,55 m de taille entrent gratuitement! » Droit d'entrée aux caisses: 15 € (y compris un bon pour une boisson) » En prévente: 13 € (y compris un bon pour une boisson), à partir de juillet (consultez la liste des points de vente sur www.modelspooorexpo.be). » Droit d'entrée réduit le dimanche, à partir de 14h. » Vaste parking (payant) » Navette gratuite de bus de et vers la gare de Louvain.

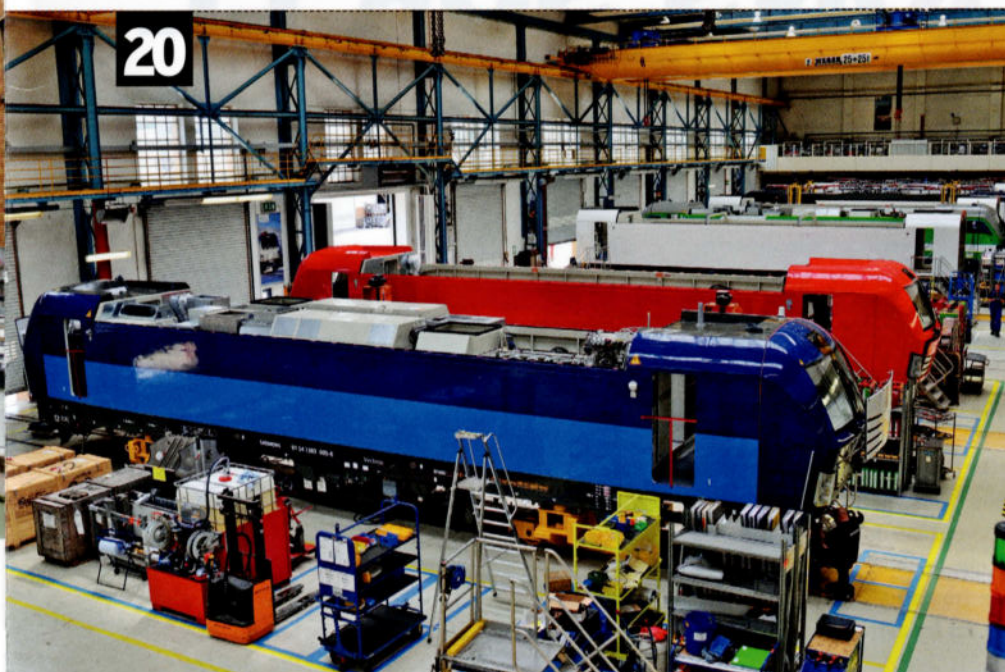
Modelspoor

Train Miniature

**Spoorweg
JOURNAAL**

**JOURNAL
du Chemin de Fer**


6

14

20

EN VISITE CHEZ SIEMENS À MUNICH-ALLACH

Nous avons eu la chance exceptionnelle de visiter une usine de fabrication de locomotives

VARIATIONS SUR LE THÈME BENELUX...

Les trains 'Benelux' remorqués par des locomotives portant quatre livrées différentes: un thème de vacances pour les photographes ferroviaires!

LE 'PAIRI DAIZA STEAM RAILWAY'

Des (petits) trains à vapeur en Belgique? Rendez-vous à... Pairi Daiza!

RECTIFICATION:

Dans l'article 'Infrabel achève quelques nouveaux chantiers' paru dans notre n° 211, notre lecteur Rik Gorleer a relevé une inexactitude. Le texte repris à la page 28 (3^{ème} colonne) "... Seul un nouveau pont au-dessus du Ringvaart doit encore être construit pour permettre le quadruplement des voies à cet endroit..." est incorrect. Voici le texte que Rik Gorleer nous a fait parvenir, au titre de rectification.

"La situation du chantier entre Gand-St-Pierre et Landegem est actuellement la suivante:

Les 2 voies supplémentaires sont posées et raccordées aux voies actuelles peu après les viaducs du Ringvaart, mais pas encore selon leur configuration définitive. Elles ne peuvent être parcourues qu'en venant de Gand-St-Pierre, par des trains de travaux.

A Landegem, leur raccordement aux voies existantes doit encore être réalisé. La deuxième voie supplémentaire (celle qui mène vers la Côte) est déjà équipée de caténaires, y compris le fil de contact. Sur l'autre voie supplémentaire (celle qui va vers Gand-St-Pierre), seuls les mâts de support des caténaires ont été plantés."

Nous remercions notre lecteur pour ses précisions, en nous excusant pour l'imprécision de nos textes.

EN DÉTAIL

- 6 Variations sur le thème Benelux...
- 10 La métamorphose des 12
- 14 Le 'Pairi Daiza Steam Railway'
- 20 En visite chez Siemens à Munich-Allach
- 18 Les tendances du trafic voyageurs international en Europe
- 34 La petite histoire du train 'Iris'
- 46 L'étonnante campagne d'essais de la série 11, il y a 30 ans
- 58 Sortis des vieux cartons...
- 60 Rails & Photos



La 2802 d'Alpha Trains (avec matricule frontal décentré) en tête du train IC 9228 gravit la rampe de la ligne 25 menant au point d'arrêt de Luchtbal, avant de franchir le pont sur le canal Albert et d'aborder ensuite la Jonction Nord-Sud vers Anvers-Central. Anvers-Luchtbal, le 12 juillet 2016 (à 12h10).

VARIATIONS SUR LE THEME BENELUX...

PAR: MAX DELIE

Les trains de la relation IC Bruxelles – Amsterdam (les 'Benelux') ont la particularité d'être remorqués par une même série de locomotives, mais qui portent différentes livrées, un cas unique en Belgique.

Depuis le 4 juillet dernier, l'atelier SNCB d'Anvers-Nord installe un nouveau logiciel (version 9) sur les locos de la série 28 qui assurent la remorque des trains Benelux, à raison de deux par deux. Afin de disposer d'assez de '28' pour assurer le trafic, la E186 111 des NS a été prise en location par la SNCB pour douze semaines d'affilée. Si le planning est respecté, ceci signifie que la E186 111 jaune et bleue ne roulera en tête

des trains 'Benelux' que jusqu'au 18 septembre environ.

Jusque-là, les trains 'Benelux' peuvent donc être assurés par une 'Traxx' portant l'une des quatre livrées suivantes:

1° la livrée verte et grise des 2802, 2803, 2806, 2809, 2812, 2813, 2815, 2821, 2822, 2833 et 2835 du loueur Alpha Trains. A noter que les 2802 et 2803 portent leur matricule frontal décentré vers la droite, tandis que sur les autres, il est centré;

2° la livrée grise de la 2844 du loueur Macquarie;

La 2844 en livrée grise de la firme de leasing Macquarie est en tête du train IC 9224 entre Kontich et Duffel (entre Anvers-Central et Malines), le 19 juillet 2016 (à 11h33).



Le train IC 9235 remorqué par la 2806 en livrée 'Alpha Trains' (avec matricule frontal au centre) vient de franchir la gare de Duffel et est en route vers Anvers-Central, le 15 juillet 2016 (à 12h27).





La 2861 en livrée grise de la firme Railpool démarre d'Amsterdam-Central en tête du train IC 9232, le 30 mai 2016 (à 10h55).



La 2863 en livrée grise de la firme Railpool, en route d'Anvers-Central vers Malines avec le train IC 9235, est surprise peu avant la gare de Duffel, le 15 juin 2016 (à 12h29).



La dernière livrée en date des locomotives 'Benelux': la E186 111 en livrée bleue et jaune des NS entre en gare de Malines, en tête du train IC 9255, le 23 juillet 2016 (à 17h18). Photo: Luc Van Herck.

Gare/n° train	9211	9215	9219	9223	9227	9231	9235	9239	9243	9247	9251	9255	9259	9263	9267
Bruxelles-Midi	5.45	6.45	7.45	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45
Malines	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25
Anvers-Central	6.45	7.45	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45
Rotterdam CS	7.50	8.56	9.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56	20.56	21.56
Den Haag	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	19.21	20.21	21.21	22.21
Schiphol	8.48	9.48	10.48	11.48	12.48	13.48	14.48	15.48	16.48	17.48	18.48	19.48	20.48	21.48	22.48
Amsterdam CS	9.04	10.04	11.04	12.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04	20.04	21.04	22.04	23.04

Gare/n° train	9212	9216	9220	9224	9228	9232	9236	9240	9244	9248	9252	9256	9260	9264	9268
Amsterdam CS	5.52	6.52	7.52	8.52	9.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52
Schiphol	6.07	7.07	8.07	9.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	19.07	20.07
Den Haag	6.43	7.43	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	20.43
Rotterdam CS	7.05	8.05	9.08	10.05	11.05	12.05	13.08	14.05	15.08	16.05	17.08	18.05	19.08	20.05	21.08
Anvers-Central	8.17	9.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	20.17	21.17	22.17
Malines	8.38	8.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22.38
Bruxelles-Midi	9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15	21.15	22.15	23.15

3° la livrée grise à large bande bleue verticale des 2861 et 2863 du loueur Railpool;

4° la livrée jaune et bleue de la E186 111 des NS.

Jamais dans le passé, autant de livrées différentes n'ont été portées simultanément

par les locos assurant les trains Benelux. Pour les lecteurs qui veulent admirer cette variété et/ou la photographier, nous avons repris ci-dessus les horaires de ces trains, qui sont valables aussi bien en semaine que les dimanches et jours fériés.

Sur le réseau belge, ces trains sont faciles à photographier d'une part entre Vilvorde et Berchem-Anvers, et d'autre part entre Anvers-Noorderdokken et Essen.

Bonne chance à tous!



L'ancienne série 12 a subi une véritable métamorphose lors de sa transformation chez CZ Loko: l'aspect extérieur, et surtout sa livrée, a fortement été modifié. Techniquement, la loco a également subi d'importantes modifications. Ostrava (CZ), le 14 juin 2016. Photo: Quintus Vosman.

LA METAMORPHOSE DES 12

La belge qui devient tchèque!

Contrairement aux locomotives de la série 11 SNCB, celles de la série 12 vont entamer une nouvelle vie, après qu'elles aient toutes émigré en Tchéquie. Leur nouveau propriétaire, la firme CZ Loko, en a pris une en mains et l'a profondément transformée et modernisée: cette loco est la prototype pour toute la série. Après une période d'essais, l'acquisition de l'expérience nécessaire avec ce prototype et l'obtention des indispensables autorisations pour circuler, le reste de la série sera à son tour transformé et modernisé. Le but est que ces locomotives bitensions soient engagées en trafic international en Europe centrale. Cette loco prototype a été présentée officiellement lors de la Foire 'Czech Raildays 2016'; la future série sera désignée 'EffiLiner 3000' par CZ Loko, son propriétaire.

TEXTE ET PHOTOS: QUINTUS VOSMAN

Toute pimpante dans sa nouvelle livrée rouge et grise, la 365 001 trônait à la foire ferroviaire tchèque des Czech Raildays à Ostrava, une ville industrielle (mines et sidérurgie) du nord-

est de la Tchéquie. Cette loco, fraîchement sortie de l'atelier de CZ Loko, fut le point de mire de cette exposition. Dès l'ouverture de cette foire, cette loco fut présentée officiellement

au public, qui put ainsi admirer cette ancienne locomotive belge, un verre de Sekt à la main... CZ Loko est une firme tchèque qui construit des nouvelles locomotives Diesel et en trans-



La livrée de cette nouvelle loco de CZ Loko est faite de rouge et de deux tons de gris. Cette loco a été équipée de nouveaux phares à lampes LED, le 3^{ème} phare central ayant émigré au-dessus de la cabine de conduite. Ostrava (CZ), le 14 juin 2016. Photo: Quintus Vosman.

forme et en modernise d'autres, plus anciennes. Elle se focalise surtout sur le marché de l'Europe centrale et de l'Est. Elle peut également fournir certains types de locomotives pour utilisation sur voies larges (1.520 mm) destinés aux pays de l'ancienne Union soviétique. Depuis peu, cette firme s'intéresse également au marché des pays méditerranéens et a ouvert une entreprise filiale en Italie. CZ Loko propose toute une gamme d'engins Diesel, tant de manœuvres que de ligne, à des puissances dépassant les 2.000 kW.

Et dernièrement, CZ Loko s'est lancé dans le segment des locomotives électriques. En 2012, la 1203 de la SNCB a été transférée en Tchéquie, afin d'examiner dans quelle mesure ce type de loco pourrait être utilisé en Europe Centrale: l'acheteur potentiel apparut être plus tard la firme CZ Loko elle-même. En avril 2013, la 1203 accomplit une journée d'essais sur le fameux anneau d'essai de Velim, le centre d'essais ferroviaires établi à l'Est de Prague. Ce sont principalement des essais de compatibilité électromagnétique (EMC) qui furent réalisés à cette occasion, tant sous 3

kV (CC) que sous 25 kV (CA). La compatibilité électromagnétique est un aspect très sensible lors de toute mise en service d'un engin moteur sur les réseaux ferrés tchèque et slovaque. Entretemps, la 1203 avait été vendue par la SNCB à CZ Loko, tout comme les onze autres locos de la série 12 SNCB: CZ Loko avait conçu le projet de réviser et de moderniser tous les engins de cette série. La 1203, première arrivée dans la République Tchéque, a servi de cobaye: c'est elle qui sert de prototype pour la transformation des autres engins de la série, qui sont tous arrivés entretemps en Tchéquie.

UNE LOCO... TCHÈQUE

L'ancienne 1203 de la SNCB est ainsi devenue la 365 001, première de la nouvelle série 365 tchèque. Son NEV (Numéro Européen de Véhicule) est désormais le 91 54 7 365 001-7 CZ-CZL. Le 'code propriétaire' CZL est celui de la firme CZ Logistics, une filiale de CZ Loko: elle propose des locomotives en location ou en leasing, mais assure aussi occasionnellement des trains de marchandises et des transports

spéciaux. Cette firme est en effet un opérateur ferroviaire.

La 365 001 (ex-1203) est actuellement soumise à un programme d'essais en vue d'obtenir l'autorisation de circuler. Après sa révision, cette locomotive n'a pas seulement changé de look, mais a aussi subi de nombreuses modifications techniques: ces dernières sont à ce point importantes qu'une nouvelle agrégation a dû être demandée. CZ Loko assure toutefois que cette loco transformée répond à toutes les normes actuelles qui sont d'application en Europe.

Cette loco a en effet été grandement modernisée, nombreux de ses composants et dispositifs ayant été remplacés. Elle dispose désormais de beaucoup d'électronique embarquée, comme un tout nouveau système de gestion, de fabrication slovaque. En outre, les équipements de frein ont été remplacés par un système produit par la firme tchèque Dako. Le rapport d'engrenages des moteurs a été modifié, afin d'augmenter l'effort de traction, ce qui a eu pour effet de réduire la vitesse maximale autorisée, qui est passée de 160 à 120 km/h.



En vue d'une éventuelle utilisation en Europe centrale, la 1203 (ex-SNCB) a effectué des essais sur l'anneau de Velím en tête d'une longue rame, dont des voitures de mesures. Derrière le convoi se trouvait la 124 601 du VUZ (le Centre d'essais), remorquée comme véhicule. A gauche, l'automotrice 441 005 'Regiopanter' de la firme Škoda Transportation, destinée aux chemins de fer tchèques (les ČD). Cerhenice (CZ), le 27 avril 2013. Photo: Quintus Vosman.



L'ancienne série 12 de la SNCB est désormais désignée 'EffiLiner 3000': les locomotives produites par CZ Loko sont actuellement désignées 'EffiShunter' ou 'EffiLiner'. Ostrava (CZ), le 14 juin 2016. Photo: Quintus Vosman.



La puissance maximale de cet engin est restée par contre identique, frisant les 3.000 kW. Il est donc clair que les 'EffiLiner 3000' (nouvelle dénomination de cette série de locos) sont taillées pour le trafic des marchandises.

La planche de bord des postes de conduite est toute neuve et a été installée à droite dans le sens de marche. Grâce au nouveau dispositif de gestion électronique de l'engin, sa commande a été fortement modifiée. Une partie des informations nécessaires à la conduite est désormais affichée sur des écrans intégrés dans la planche de bord.

L'aspect extérieur de l'engin a également été modifié. Le troisième phare frontal est désormais placé en toiture, avant le caisson dissimulant l'appareillage d'air conditionné pour la cabine de conduite. Les phares doubles d'origine (blancs et rouges) ont été remplacés par des simples phares (sic), mais équipés de lampes LED, qui peuvent émettre une lueur blanche ou rouge, selon les besoins.

LA FUTURE UTILISATION

Cela durera toutefois encore un certain temps avant que les anciennes 12 de la

SNCB n'entament leur nouvelle carrière. Le programme d'essais que subit actuellement l'engin prototype (la 365 001, ex-1203) doit d'abord être couronné de succès et ensuite, la locomotive doit être autorisée à circuler en service régulier: tout ceci devrait durer facilement un an, voire plus. Mais il semble déjà que l'ex-1203 de la SNCB pourra bientôt circuler sur le réseau ferré tchèque dans le cadre de sa campagne d'essais et du processus d'autorisation. A cet effet, elle devrait retourner prochainement sur l'anneau d'essais de Velim: cela pourrait se dérouler au



La 365 001 a reçu une nouvelle identité, après sa transformation. Il s'agit de la première loco de la nouvelle série 365; elle porte le NEV 91 54 7 365 001-7 CZ-CZL. Ostrava (CZ), le 14 juin 2016. Photo: Quintus Vosman.



Lors de la transformation effectuée, l'engin a reçu des nouveaux pupitres de conduite, ainsi qu'un système de gestion électronique, ce qui rend sa conduite totalement différente. Ostrava (CZ), le 14 juin 2016. Photo: Quintus Vosman.

cours de la seconde moitié de l'année 2016, en fonction de l'avancement du projet.

Si cette campagne d'essais se déroule avec succès et que la 365 001 obtient l'autorisation de circuler, CZ Loko prendra alors la décision définitive de moderniser ou non les onze autres locomotives de l'ancienne série 12 SNCB. Le but final de ce projet est de mettre ces douze locomotives au service

du trafic des marchandises en Europe Centrale, éventuellement couplées en unités multiples. Au début, ces locos devraient être autorisées à circuler en Tchéquie et ensuite en Slovaquie, les normes techniques étant pratiquement identiques sur ces deux réseaux qui chacun, disposent de lignes électrifiées en 3 kV (CC) et en 25 kV (CA). Plus tard, ces mêmes locos de la série

365 pourraient alors être engagées en Hongrie (25 kV CA) et en Pologne (3 kV CC), mais pour ce faire, de nouvelles agréments devront être obtenues auprès des autorités ferroviaires de tutelle tchèques. En résumé, il faudra encore patienter avant de voir circuler les 'EffiLiner 3000' (alias série 365, ex série 12 SNCB) sur le réseau ferré tchèque et sur ceux qui l'entourent...



Les deux locomotives à vapeur actuellement aptes au service sont en gare de Pairi Daiza, en ce 21 juillet 2016 : à gauche, la '15' de 1917 ; à droite, la Ty 3297. Remarquez les petits drapeaux belges portés par la '15', à l'occasion de ce jour de Fête nationale en Belgique. Photo: Michel Van Ussel.

LE PAIRI DAIZA STEAM RAILWAY

Nous avons été les premiers à vous le révéler (voir JCF 201, pages 38 à 41) : le superbe parc animalier Pairi Daiza (situé dans le Hainaut à Cambron-Casteau, le long de la ligne 90C Ath - Jurbise) exploite depuis avril 2015 une ligne touristique unique en Belgique, établie à l'écartement de 60 cm (Decauville), d'une longueur totale de 2300 m.

PAR: MICHEL VAN USSEL

LE 'PAIRI DAIZA STEAM RAILWAY'

Cette ligne en boucle, qui ceinture en grande partie le domaine de Pairi Daiza, est parcourue par des convois remorqués en traction vapeur, pour le plus grand plaisir des visiteurs du parc. Exploité comme un véritable chemin de fer touristique, le 'Pairi

Daiza Steam Railway' est desservi à raison d'un convoi toutes les 20 minutes environ de 13h à 17h en semaine et de 12h à 18h les samedis, dimanches, jours fériés et en semaine en juillet et en août. Le trajet – agrémenté de quelques solides rampes de 30 pour mille – est intéressant, car il per-

met aux voyageurs d'apercevoir certaines parties du parc animalier non accessibles au public, comme la prairie des bisons et la réserve des éléphants.

Une seule 'gare' est établie le long de cette ligne, au bord du grand lac; elle compte deux voies à quai. Une superbe remise en bois (à



Un des tous premiers trains commerciaux ayant circulé sur le 'Pairi Daiza Steam Railway' vient de s'élancer en ligne, le lundi 11 avril 2015; il est remorqué par la Ty 3297. Remarquez la boîte à outils sur le tablier de la locomotive, encore en plein rodage à cette époque! Photo: Guy Radelet.

trois voies, dont l'une est accessible au public) permet de garer sous abri une grande partie du matériel roulant que compte ce réseau, à savoir trois locomotives à vapeur, cinq locotracteurs Diesel et plus de 30 wagons de types divers, dont certains servent à constituer les trains de travaux. Deux des locotracteurs et de nombreux wagons proviennent de la collection de feu Jean-Marie Carels, qui comptait divers engins roulants à voie de 60 cm et quelques machines-outils heureusement récupérés par Pairi Daiza, après le décès en 2014 de cet amateur ferroviaire qui possédait sa propre ligne à voie de 60 dans son jardin!

Le parc roulant du 'Pairi Daiza Steam Railway' est en outre constitué de huit voitures neuves du style 'baladeuse', qui forment deux rames de quatre voitures chacune. En dehors des heures de circulation des trains, ces rames restent à quai, en gare.

TROIS LOCOS À VAPEUR!

Deux locomotives à vapeur sont actuellement en service: la Ty 3297, une 030T d'origine polonaise (voir JCF n° 201, page 40) et la n° 15, une 040T 'Brigadelok' (Henschel - Kassel n° 14968) de 1917, construite à la demande du Kaiser. Elle fut utilisée sur le front en France pendant la Première Guerre mondiale et saisie par les troupes britanniques durant une bataille. Après la guerre, elle disparut au Mozambique où elle fut utilisée dans une sucrerie et ramenée ensuite en Angleterre par un collectionneur. Il ne fallut pas moins de 12 ans pour la restaurer: au cours de ses 99 ans d'existence, cette loco a parcouru plus de kilomètres en bateau que sur des rails!

Ces deux locos seront bientôt rejointes par une troisième, la Henschel 15862 de 1917 (appelée 'Aquila'), rachetée en 2012 par Pairi Daiza à la ligne touristique du RRR (Rail Rebecq Rognon). Retubée et remise à trois es-

sieux, cette Henschel viendra bientôt renforcer le parc vapeur, ce qui fera de Pairi Daiza le seul endroit en Belgique cette année où l'on pourra voir trois locos à vapeur en état de marche.

UNE VRAIE LIGNE-MUSÉE

Le 'Pairi Daiza Steam Railway' compte également à son effectif cinq locotracteurs Diesel à voie de 60 cm, dont deux Diema à deux essieux (un DS 40 de 1966 et un DS 14 de 1962) et un impressionnant Faur (d'origine roumaine) à trois essieux du type LH18, de 1984. Equipé d'un nouveau moteur Caterpillar en 2008, cet engin a été racheté par Pairi Daiza à la ligne touristique du 'P'tit Train de Saint-Trojan' (F) et est actuellement en cours de repeinture.

En principe, le plus gros des locotracteurs Diema sert aux manœuvres sur le site de la remise, tandis que le Faur remorque les trains de travaux nécessaires à l'entretien du réseau. Il est également chargé de remplacer au



La rame des baladeuses en livrée bleue est constituée de trois voitures de 2^{ème} classe (14.001 à 14.003) et d'une mixte 2^{ème} classe/fourgon, la 14.101. Quant à la rame 'brune', elle est numérotée respectivement 15.001 à 15.003 et 15.101, des matricules clairement d'inspiration SNCB! Photo: Guy Radelet, le 13 avril 2015.



Une vue de détail qui illustre clairement les différences de construction entre les deux rames de baladeuses: la rame brune est en bois verni, tandis que la rame bleue est tôle. Photo: Michel Van Ussel, le 21 juillet 2016.



C'est déjà l'affluence en gare de Pairi Daiza pour embarquer dans le premier train de la journée, en ce 21 juillet 2016!

Photo: Michel Van Ussel.



Un joli parallèle de locotracteurs devant la remise de Pairi Daiza: de gauche à droite, le Faur (il devrait bientôt être repeint en brun), le Diema du type DS 40 (noir) et le Diema DS 14 (vert), ce dernier provenant de la collection de feu Jean-Marie Carels.

Photo: Michel Van Ussel, le 21 juillet 2016.



↑ Les deux vapeurs en cours de préparation devant la remise de Pairi Daiza, au matin du 21 juillet 2016: à gauche, la 040T n°15; à droite, la 030T 'Ty 3297. Lorsqu'elles seront au timbre, ces deux locos se rendront l'une après l'autre en gare (en parcourant toute la ligne, cheminée en arrière), afin de se placer devant leur rame respective. Photo: Michel Van Ussel.

→ La Henschel 15862 de 1917 'Aquila', rachetée en 2012 par Pairi Daiza à la ligne-musée du RRR (Rail Rebecq Rognon). Cette vue a été prise sur le site d'Alan Keef Ltd. à Ross-on-Wye (GB), où cette loco a été équipée du frein pneumatique et de traverses de tête spéciales. Photo: Jason Van Landschoot, le 7 juillet 2016.





Une des trois automotrices suisses de la ligne AOMC rachetées récemment par Pairi Daiza: la Xeh 4/4 512 (ex BDeh 4/4 12) à Troistorrents (CH), le 1^{er} mars 2015. Photo: Mario Stefani.

piéd levé une locomotive à vapeur défaillante, une opération qui n'a toutefois encore jamais dû avoir lieu jusqu'à présent.

Quant aux huit baladeuses servant au transport des visiteurs dans le parc, elles ont été fabriquées par Alan Keef Ltd, en Grande-Bretagne. Deux rames de quatre baladeuses sont disponibles: en haute saison et lors des jours d'affluence, ces deux rames sont engagées simultanément, ce qui permet de faire circuler un convoi toutes les 15 minutes environ. La première rame (au revêtement tôle) est en livrée bleue 'Wagons-Lits' et filets jaunes, tandis que la seconde rame est en bois verni, l'aspect général des deux rames étant par ailleurs différent.

Les rails (neufs) de la ligne sont du type S20 (à 20 kg/m) de fabrication espagnole. Quant au charbon brûlé dans le foyer des locomotives, il est fourni par la firme Terval de Liège et provient du bassin minier de Donetsk (en Ukraine). Bref: tout amateur de chemin de fer à voie étroite se doit de rendre visite à cette ligne touristique, qui constitue une attraction à elle seule, indépendamment du magnifique parc animalier.

UN NOUVEAU TOURISTIQUE ÉLECTRIQUE EN 2019!

La nouvelle a fait sensation dans le milieu des amateurs de trains (surtout suisses):

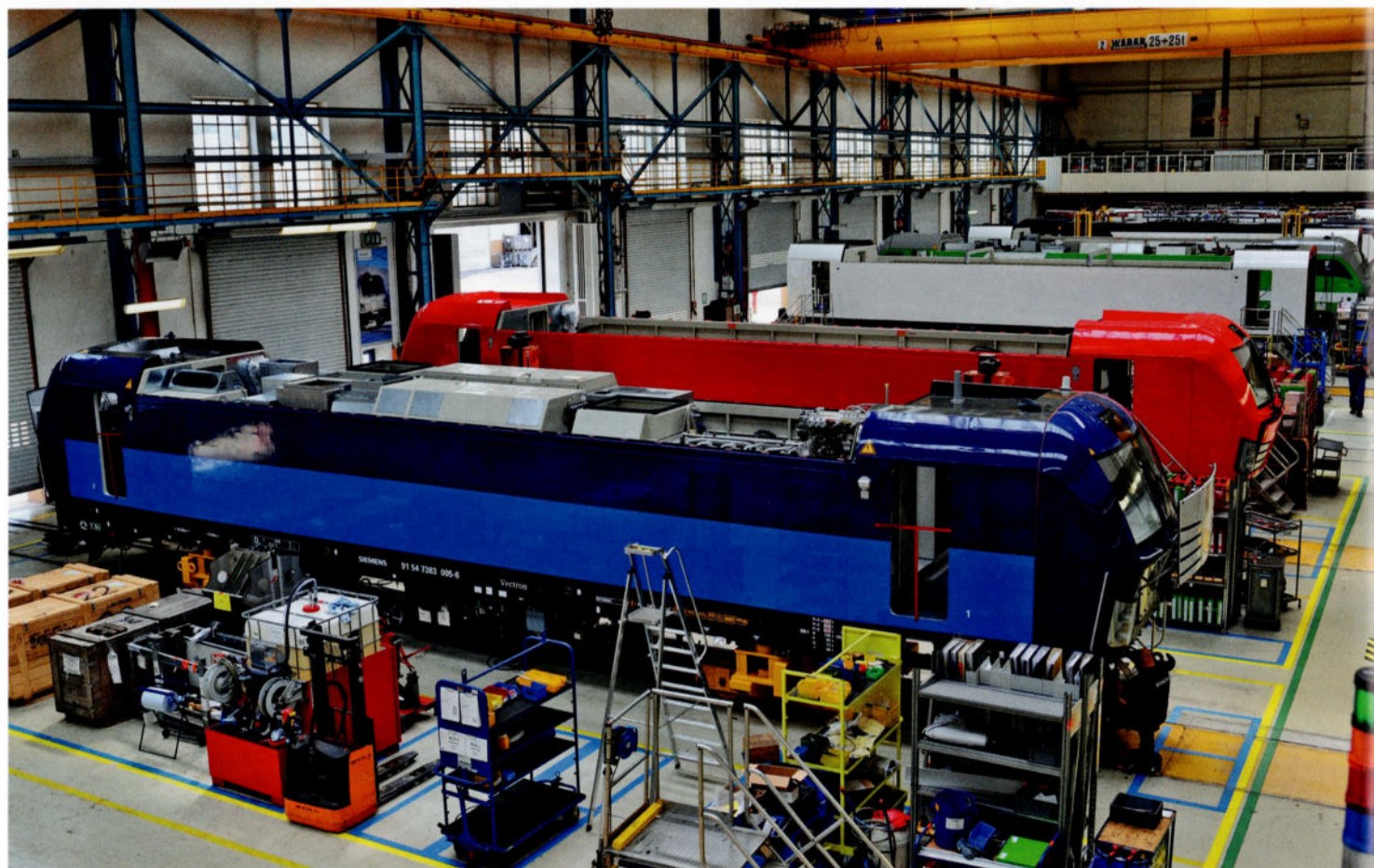
fin juin dernier, Pairi Daiza a racheté trois anciennes automotrices à simple caisse de la ligne privée suisse AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, près du lac Léman). Ces trois automotrices (les 12, 13 et 14) de construction Schindler (1954) sont du type 'BDeh 4/4' à écartement métrique, alimentées en 850 V (CC) et équipées d'une crémaillère du type Strub. Comme la ligne AOMC sera bientôt équipée d'une crémaillère du type ABT (à l'instar du réseau des TPC, les Transports Publics du Chablais), ceci rendra impossible l'utilisation de ces anciennes automotrices sur cette ligne.

L'idée poursuivie par Pairi Daiza serait de poser une nouvelle voie (électrifiée, cette fois) de style 'vicinal', soit (selon certaines sources) sur les vastes parkings que compte le parc, soit (selon la presse locale) entre le parc et le point d'arrêt SNCB de Brugelette (2 km environ), le long d'une voirie existante. Les automotrices suisses assureraient ainsi la navette entre le parc et Brugelette, ce qui permettrait aux visiteurs venant en train d'être conduits jusqu'à l'entrée du parc. Aucune décision n'a encore été prise à l'heure actuelle par Pairi Daiza, mais nous ne manquerons évidemment pas de suivre ce magnifique projet, qui devrait être concrétisé pour la saison 2019.

UNE NOUVELLE GARE TGV... À ARBRE

Ce projet d'un nouveau touristique ex nihilo pourrait sembler extravagant, mais pour Pairi Daiza, rien ne semble décidément impossible. Autre chose est l'in vraisemblable proposition lancée il y a quelques semaines par l'ancienne ministre de la Mobilité, qui proposait d'établir une nouvelle gare le long de la ligne à grande vitesse n°1 Bruxelles - Paris à hauteur... d'Arbre (dans l'entité d'Ath), à l'endroit précis où la LGV 1 croise la ligne classique 90C Ath - Jurbise! Outre le fait que le viaduc d'Arbre (sur lequel se trouve la LGV 1 à cet endroit) devrait être adapté (comprenez: démolir) sur plus de 400 m de longueur, on voit mal l'intérêt de la chose, si ce n'est pour permettre aux voyageurs des Thalys, TGV et autres Eurostar d'y trouver une correspondance directe vers l'aéroport (militaire!) de Chièvres ou vers... le parc Pairi Daiza, tous deux situés le long de la ligne 90C. Et tant qu'à élucubrer, pourquoi ne pas prolonger carrément la future ligne touristique électrique du 'Pairi Daiza Railway' jusqu'au viaduc d'Arbre?...

Remerciements à Jason Van Landschoot (responsable du matériel roulant à Pairi Daiza), pour les renseignements fournis.



Une vue du hall où se réalise l'assemblage final des locomotives. La Vectron bleue à l'avant-plan est destinée à la Tchéquie. Remarquez au sol les différentes cases peintes : elles sont destinées à accueillir l'appareillage ou l'outillage, afin que l'assemblage se déroule avec ordre et méthode. Les zones bordées de vert sont celles où la circulation à pied est autorisée sans danger.

EN VISITE CHEZ SIEMENS

à Munich-Allach

C'est une occasion exceptionnelle qui nous a été donnée de visiter une usine de fabrication de locomotives, le lundi 27 juin 2016.

PAR: MAX DELIE

Cette usine s'étend sur un terrain de 60 hectares; elle a appartenu au célèbre constructeur de locomotives Krauss-Maffei, qui fusionna en 1999 avec Siemens, sous la dénomination 'Siemens Krauss-Maffei Lokomotiven GmbH' et qui est totalement intégré dans le groupe Siemens AG depuis 2001.

Après une brève introduction et plusieurs interventions orales, nous avons été guidés

dans l'usine, mais n'avons pas pu photographier dans plusieurs halls, la prise de photos n'étant autorisée que dans le hall d'assemblage final.

Au rez-de-chaussée du grand hall, nous avons pu voir plusieurs locomotives du type 'Vectron' en cours de montage. Ce grand hall est entouré d'un côté d'une galerie d'une largeur de 3 m, qui le surplombe partiellement:

on y trouve les stands d'assemblage des postes de conduite. Les différents appareils que l'on trouve sous les pupitres de conduite y sont également assemblés, en vue d'être intégrés dans les faces d'about des locos. Pour le reste, le dicton bien connu 'Une photo vaut plus que tout un discours' est bien d'actualité: voici donc une visite guidée sous forme de photos.



Dans l'un des halls de l'usine, les 'chaudrons' des Vectron sont assemblés par soudage avant d'être mis en peinture; l'assemblage final de la loco se poursuit ensuite.



Une caisse de loco déjà peinte attend d'être appareillée dans le hall d'assemblage. A ce stade, la loco n'est encore qu'une boîte vide reposant sur des bogies d'atelier.



Une locomotive destinée aux chemins de fer finlandais se trouve dans un stade d'assemblage déjà bien avancé. A l'avant-plan, les sièges et d'autres appareils prévus pour être installés à bord de l'engin.



Contrairement à la plupart des autres locos, cette loco finlandaise est équipée de coupleurs d'attelages centraux.



Contrairement à la loco finlandaise, cette loco - encore démunie de ses tampons - a été équipée d'un traditionnel attelage à vis.



Sur l'autre face de cette loco à la livrée rouge, la plaque d'about du carénage a été déposée, ce qui permet d'apercevoir le refroidisseur de l'ordinateur de bord, disposé sous le pupitre de conduite.



Depuis la galerie, on voit clairement que ce chaudron de loco n'est encore qu'une boîte vide, pourvue des chemins de câble et des points d'appui nécessaires au montage ultérieur de l'appareillage.



Une vue illustrant la pose des câbles à bord dans une caisse vide: le plancher du couloir central a déjà été posé, ainsi que les couvercles de certaines ouvertures.



Les armoires contenant l'appareillage électronique ont été posées, ainsi que le compresseur et certains réservoirs à air.



Les pantographes, isolateurs de toiture et autres dispositifs électriques ont été fixés sur le toit: la loco peut désormais être acheminée vers le stand des essais à haute tension.



Les stands d'essais à haute tension sont verrouillés pendant les essais; ils sont pourvus de rails à différents écartements, ce qui vient bien à point pour la loco finlandaise (à droite), prévue pour circuler sur des voies à l'écartement russe.



Sur la galerie du premier étage, quelques carénages frontaux attendent d'être posés, après assemblage des postes de conduite.



Ces carénages frontaux sont déjà dans un stade d'assemblage plus avancé, car équipés de différents appareils (phares, ordinateur, etc.)



L'assemblage et le câblage d'un pupitre de conduite: le nombre de contacts et de câbles utilisés est vraiment bluffant!



Le dessous d'un pupitre de conduite en cours de montage, au-dessus duquel on aperçoit le bouton d'urgence 'coup de poing', de teinte rouge. Sous le pupitre, une quantité impressionnante d'interrupteurs et d'appareils divers; le tout sera intégré d'une pièce dans la cabine de conduite.



Une 'planche de bord' est prête à être posée sur un pupitre de conduite. L'ensemble est protégé de dégradations au moyen d'un film en plastique.



Le produit fini: une locomotive 'Vectron' de Siemens, prête à sortir de l'usine. Photo: Willy Peyskens.

Bien que le type de locomotive 'Vectron' de Siemens ne soit pas encore autorisé à circuler sur le réseau ferré belge, ces locomotives poly-tensions sont déjà en service chez plusieurs opérateurs et sociétés ferroviaires.

L'homologation du matériel roulant constitue toujours un long et coûteux chemin de croix pour les différents constructeurs ferroviaires. L'on avait espéré que l'Union européenne pourrait y apporter quelques changements, de façon à ce qu'un type de locomotive homologué dans un des pays membres de l'Union le soit automatiquement dans les autres pays membres, mais ce n'est toujours pas le cas. C'est aussi la raison pour laquelle aucune Vectron n'est encore en service sur le réseau belge, pour l'instant. Mais ceci va devoir changer, car la tendance actuelle est de laisser une locomotive polytension en tête d'un même train de bout en bout pour traverser successivement plusieurs pays de l'Union, permettant ainsi de faire l'économie des échanges de locomotives aux frontières...



Fin mars 2016, la fin des trains internationaux Bruxelles – Bâle était proche... Un des endroits-photos les plus caractéristiques de l'itinéraire parcouru par les trains 'Vauban' et 'Iris' se situe indiscutablement à Arzwiller, où la ligne Strasbourg – Metz passe en tunnel, simultanément avec le canal de la Marne au Rhin. En tête du train 90 vers Bruxelles, la BB 26166 de la SNCF débouche de ce tunnel, le 28 mars 2016.

LES TENDANCES

du trafic voyageurs international en Europe

Lorsqu'au cours des années '70 et '80 du siècle passé, le transport aérien devint de plus en plus populaire, les chemins de fer se mirent à la recherche d'une réponse adaptée en concevant des trains toujours plus rapides. De nos jours, ces trains s'appellent TGV, Thalys, ICE, etc. Mais les exploitants de chemins de fer auraient-ils trop longtemps scruté le ciel, au lieu de suivre ce qui se tramait pendant le même temps sur le plancher des vaches?...

PAR: JORIS DE MOL

LE 'TOUT TGV'

Les anciens trains express internationaux ont graduellement cédé leur place aux trains à grande vitesse: c'est a priori une bonne nouvelle, grâce à leurs temps de parcours beaucoup plus courts. Mais il y a un revers à cette médaille: la mise en service des lignes à grande vitesse a bien souvent été de pair avec la rétrogradation des lignes classiques au trafic régional, forçant les voyageurs à utiliser les trains à grande vitesse, souvent plus chers. En outre, ces derniers ne desservent pas les gares régionales. Alors que les trains internationaux classiques desservaient un plus grand nombre de destinations intermédiaires le long de leur

parcours, les trains à grande vitesse ne s'arrêtent plus que dans les grandes villes. Pour les autres destinations, des correspondances sont donc nécessaires, soit parce que ces villes soit ne sont pas situées le long d'un axe à grande vitesse, soit parce que la relation internationale existant auparavant a été limitée de part et d'autre d'une frontière. Exemple: la récente suppression des trains internationaux 'Vauban' et 'Iris' Bruxelles – Bâle (via Luxembourg), qui ont été remplacés par des TGV transitant par... Paris. La grande majorité de la clientèle de ces trains n'accomplissait sans doute pas la totalité du trajet entre Bruxelles et Bâle – et encore moins au cours de ces der-

nières années – mais de tels trains classiques offraient un nombre de relations directes élevé, comme Namur – Metz ou Arlon – Strasbourg, par exemple. Désormais, les voyageurs voulant réaliser ces trajets plus courts en sont réduits à subir des correspondances, voire à utiliser... un autre moyen de transport.

Si l'on se livre à une comparaison de prix (effectuée sur base des données recueillies sur le site web de SNCB Europe), le coût d'un voyage de Bruxelles à Strasbourg à bord d'un train international classique (ou d'autres trains classiques nationaux) coûtait 78,60 euro en seconde classe, pour une durée de 5 heures et



La 4010 003 en route vers Vienne passe à Markersdorf an der Pielach (entre Sankt Pölten et Amstetten), au petit matin du 26 juin 2015. Il s'agit d'un des rares tronçons de la ligne qui n'a pas encore été dédoublé: le trafic à longue distance doit partager ces voies avec le trafic local et les trains de marchandises.

Westbahn est un transporteur privé qui est actif entre Vienne et Salzbourg. L'intitulé 'Westbahn' est composé des deux premières lettres du nom et prénom de son fondateur, Wehinger Stefan. Westbahn fait concurrence depuis décembre 2011 aux ÖBB. Pour effectuer ses services, Westbahn dispose de sept rames automotrices à double étage et à six éléments du type 'Kiss', construites par la firme suisse Stadler. Ces rames sont équipées de sièges confortables; on y trouve un petit compartiment bistrot à bord (le 'Westcafe') et des toilettes distinctes pour hommes et femmes. De plus, le wifi est gratuit à bord. Ces rames sont autorisées à la vitesse maximale de 200 km/h, ce qui les rend aptes à effectuer des trajets à longue distance. Les tickets, tout simplement vendus à bord du train, sont moitié meilleur marché environ que ceux vendus au tarif normal par les ÖBB. Et pourtant, Westbahn ne réussit pas à faire du bénéfice... Ironie du sort: parmi les actionnaires de Westbahn, on retrouve... la SNCF!

29 min. Le même voyage accompli désormais en TGV est effectivement plus rapide (3 h 38 min. depuis juillet dernier), mais il coûte 119 euro, pour un billet 'normal'. Si vous vous accommodiez d'un billet 'ni échangeable ni remboursable' et que vous l'achetez suffisamment tôt, vous pouvez l'obtenir à partir de 43 euro (selon les disponibilités). Dans un paysage où le prix constitue un facteur de plus en plus déterminant pour le voyageur, de telles augmentations de prix ont un effet négatif sur la clientèle. En outre, le voyageur qui voudrait coûte que coûte transiter via Luxembourg constatera rapidement que l'offre subsistante entre Luxembourg et Strasbourg a fortement

été élaguée et qu'il n'existe même plus de relation directe entre Luxembourg et Bâle...

ET PUIS VINT LE CAR!

On a longtemps considéré que les voyageurs passeraient facilement des trains Eurocités (EC) ou Intercités (IC) aux trains à grande vitesse et que la seule concurrence existante était constituée par le transport aérien, aux prix souvent anormalement bas. Entretemps, les réseaux ferroviaires se sont ouverts aux trains privés en service voyageurs, mais à part le trafic régional (subsidé) dans certains pays, peu d'opérateurs privés ont relevé le défi d'opérer des relations voyageurs à plus longue

distance. Et finalement, la concurrence vint de là où on ne l'attendait pas: l'autocar. En Allemagne dans un premier temps, on tenta de l'empêcher par voie judiciaire, jusqu'au jour où les exploitants ferroviaires eux-mêmes se mirent à exploiter des lignes d'autocar: la SNCF lança IDBus (devenu Ouibus), tandis que la Deutsche Bahn lançait IC Bus. Les relations proposées par ce mode de transport ont poussé ces dernières années comme des champignons, et pas seulement sous la gérance des deux opérateurs ferroviaires cités. Ces autocars sont souvent nettement moins chers que le train, proposent toute une série de relations interrégionales (Gand - Paris, par exemple) et sont parfois plus rapides que le train (comme entre Anvers et Düsseldorf). Rien d'étonnant donc à ce que de nombreux candidats voyageurs soient passés du train à l'autocar. Ajoutez-y le fait que les sillons ferroviaires sont toujours de plus en plus chers et que la crise économique continue à toucher les gens à leur portefeuille et il ne faut pas vous étonner que le transport de voyageurs par rail à longue distance soit vraiment mis sous pression, par les temps qui courent...

MAIS QUE FAIT LE PRIVÉ?...

Au cours des récentes décennies, une tendance à la privatisation (partielle) des che-



La 1116 202 et la 1116 240 (cette dernière étant classée au milieu de la rame) assurent un train 'Railjet' et passent le 28 juin 2012 à Böheimkirchen, le long de l'ancienne 'Westbahn' entre Vienne et Sankt Pölten. De nos jours, les Railjet empruntent une nouvelle ligne, où ils peuvent circuler à 230 km/h. Pour les photographes, ce n'est pas une bonne affaire, car cette ligne est parsemée de tunnels, comme celui du Wienerwald peu avant Vienne, qui est long de 13 km!

mins de fer s'est faite jour en Europe. Le transport à grande distance a ainsi également été libéralisé. Il faut toutefois constater que le secteur privé ne s'y est pas beaucoup intéressé. Les quelques rares exemples existants en Europe sont InterConnex et HKX (voir JCF n° 202) en Allemagne, Westbahn en Autriche et 'italo' de l'opérateur NTV en Italie. Il semble donc malaisé de mettre sur pied des relations voyageurs par rail à longue distance et encore plus de les rentabiliser. Ajoutez-y la récente concurrence des autocars bon marché (voir ci-dessus) et vous en concluez que les marges bénéficiaires d'une telle exploitation sont également mises sous pression: c'est ce qui a entraîné la disparition d'InterConnex en Allemagne... Il faut encore signaler que le lancement d'une relation voyageurs par rail à longue distance par le secteur privé reste toujours compliqué à cause de la réglementation en vigueur et de l'administration omniprésente. Enfin, certains réseaux – comme en France – ne sont pas encore totalement ouverts à ce type d'exploitation privée.

LES TRAINS DE NUIT

Les problèmes énumérés ci-dessus n'ont pas seulement conduit à la disparition des trains internationaux classiques de jour: les plus

Oltre les aspects du prix et de la vitesse, il y a aussi le confort. Et c'est cet élément que les chemins de fer autrichiens veulent mettre en avant, avec leur 'Railjet'. Bien que ce label fasse penser à l'aviation, la vitesse maximale atteinte par ces convois est plus modeste: 230 km/h. Une rame 'Railjet' est composée d'une locomotive du type 'Taurus' accouplée à une rame réversible à la composition indéformable. Ces trains desservent les gares classiques, comme les trains Eurocités à leur époque; ils sont accessibles aux porteurs de tickets normaux, tout comme les trains IC et ICE sur le réseau autrichien, ce qui du point de vue du voyageur, est un 'plus' indiscutable. Le 'Railjet' combine donc les avantages de la vitesse à ceux offerts en leur temps par les trains Eurocités: entre Vienne et Salzbourg (soit 300 km environ), le temps de parcours d'un Railjet est d'environ 2h20, ce qui est remarquable. Sur cette relation, le candidat voyageur n'a que l'embarras du choix: soit le 'Railjet', soit le train IC (qui roule à 200 km/h max. et qui s'arrête plus souvent), aux tarifs classiques des ÖBB ou au tarif 'Sparschiene' pour ceux qui réservent tôt, soit encore l'opérateur privé Westbahn.

grandes victimes furent en effet les trains internationaux de nuit. Après une période relativement stable, les suppressions se suivent désormais à jet continu. Après que la DB ait supprimé son réseau de trains de nuit CNL (CityNightLine) en 2014 et pratiquement tous ses trains-autos (voir JCF n° 205), l'opérateur privé néerlandais de trains de vacances EETC disparut à son tour. Fin 2015, la DB annonça l'arrêt des relations CityNightLine subsistantes et de ses trains-autos pour le nouveau service-horaires de 2017: les trains CNL seront remplacés en grande partie par des trains ICE circulant de nuit, ainsi

que par... des autocars. Les ÖBB (les chemins de fer autrichiens) continuent toutefois à croire dans ce marché de niche: le nombre de voyageurs ayant emprunté leurs trains de nuit au cours de ces dernières années est resté très stable, suite à quoi les ÖBB projettent de reprendre à leur compte quelques relations CNL, le 'Komet' entre Hambourg et Zurich étant principalement cités. Entretemps, les ÖBB ont lancé un appel d'offres pour l'achat de voitures-lits en seconde main; on peut donc s'attendre à ce qu'une partie de l'effectif actuel du matériel des trains de nuit de la DB passe aux ÖBB. Les 42 voitures-lits



En de nombreux endroits d'Europe, les trains à grande vitesse empruntent les lignes classiques, ce qui peut occasionner de jolis anachronismes comme ici en gare d'Hanau Hbf (près de Francfort-sur-le-Main), où une rame ICE 3 de la Deutsche Bahn passe à hauteur de quelques antiques signaux à palettes d'un autre âge... La rame 403 024 assurant le train ICE 928 Munich Hbf - Dortmund Hbf (ligne ICE 41) traverse la gare d'Hanau Hbf, le 11 février 2012.

'Confortline' de la DB, construites au début des années 2000, pourraient encore circuler pendant de nombreuses années. Quoi qu'il en soit, un tel appel d'offres est un signe d'espoir pour les trains internationaux de nuit. Il existe en outre quelques acteurs privés qui veulent combler une partie du vide ainsi créé: après qu'Euro Express (en collaboration avec Treinreiswinkel) ait déjà repris une partie des trains EETC à son compte (dont les trains de sport de glisse) et ait lancé un train-autos entre Düsseldorf et Vérone (It) en remplacement des trains-autos au départ de 's Hertogenbosch, l'opérateur allemand Bahn Touristik Express va reprendre des mains de la DB l'exploitation du train-autos Hambourg - Lörrach (en Allemagne, près de Bâle). Il est donc manifestement possible d'encore réaliser des profits dans ce marché, du moins selon certains acteurs du secteur. En février 2016, c'était alors le tour de la SNCF, les chemins de fer français. Ces derniers sont confrontés depuis des années à une chute constante de fréquentation de leurs trains Intercités (tant de jour que de nuit). Les autorités françaises ont finalement décidé d'arrêter les subsides pour six des huit relations de nuit à partir du 1^{er} juillet 2016, juste avant l'entame de la haute saison d'été... Le train 'Lorazur' reliant Luxem-

bourg à Nice (et comportant également des voitures directes pour Cerbère) fait également partie des 'victimes' de cette mesure. D'éventuels opérateurs privés ont toutefois la possibilité de faire des propositions innovantes et de reprendre ces relations à leur propre compte. Mais le délai octroyé à ces éventuels candidats à la reprise est bien trop court pour établir un business plan et formuler des propositions qui tiennent la route. En outre, ces candidats ne pourront sans doute pas profiter de certaines économies d'échelle comme le fait la SNCF, comme par exemple réutiliser le matériel des trains de nuit pour des trains de jour, une pratique qui se réalise par exemple entre Paris et Toulouse. Il semble donc acquis qu'une grande partie des trains de nuit aura disparu de nos contrées dès l'année prochaine. La question est désormais de savoir quel est le mode de transport qui va profiter de cette disparition. Les candidats voyageurs vont-ils se rabattre sur les trains de jour, ou préféreront-ils prendre l'avion? On est aussi en droit de se poser la question de savoir si à long terme, la stratégie du 'tout TGV' est bien sensée, plutôt que de proposer une diversification des produits. Ne serait-ce pas une meilleure option de maintenir une place spécifique dans le marché

du transport pour ne serait-ce qu'une partie des trains de nuit? Il est souvent plus facile en effet de maintenir un produit en vie au cours d'une période difficile - et de conserver ses clients - que de lancer un nouveau produit et de se mettre à la recherche d'une nouvelle clientèle. En continuant à exploiter plusieurs types de relations, les chemins de fer pourraient ainsi plus facilement réagir lors d'éventuelles modifications structurelles de la demande.

MOINS CHER... ET C'EST TOUT?

Afin de faire face à la concurrence meilleure marché qui s'est manifestée ces dernières années, le rail essaie toutefois d'être innovant, en offrant des alternatives à meilleur coût. En Allemagne, on essaie ainsi d'attirer le client en lançant plus d'actions promotionnelles. En France par contre, quelques nouveaux produits intéressants ont été créés. Le premier d'entre eux est l'Intercité '100% Eco': l'origine de ce produit se trouve dans les trains 'Téoz Eco' entre Paris et Toulouse, pour lesquels les voitures-couchettes utilisées pour assurer les trains de nuit étaient réutilisées sur les trains de jour. En 2013, la SNCF lançait alors les TGV 'Oui-go', un TGV 'low cost' à prestations réduites: uniquement des places de seconde classe,



Au petit matin du 10 juillet 2014, la BB 26165 longe la lagune à Leucate (près de la mer Méditerranée) en tête du train Intercités de nuit 4251 'Lorazur' en provenance de Luxembourg et de Strasbourg et à destination de Port-Bou (E). Outre des voitures Corail de 2^{ème} classe à places assises, ce convoi est également composé de voitures à sièges inclinables, ainsi que de voitures-couchettes de 1^{ère} et de 2^{ème} classe.

pas de bar ni de petite restauration. En outre, il faut payer pour toute prestation supplémentaire, comme par exemple le transport d'un second bagage. Grâce à ces dispositions, le nombre total de voyageurs transportés dans ces rames a pu être maximalisé, tout en réduisant au minimum les coûts d'exploitation. Ces trains évitent en outre les grandes gares parisiennes et les réutilisations des rames TGV 'Ouigo' sont beaucoup plus rapides aux terminus. Tout ceci permet de proposer des tickets à des prix très bas (déjà à partir de 10 euro).

Mais il existe encore une autre alternative: le retour sur les lignes classiques! Hé oui: cette disposition fait également partie des projets futurs. La SNCF a ainsi étendu son réseau de trains 'Intercités Eco' avec les relations supplémentaires de Paris vers Bordeaux, Nantes et Strasbourg. Sur cette dernière relation par exemple, tous les trains classiques reliant Paris à Strasbourg avaient été supprimés au bénéfice du TGV lors de l'ouverture de la ligne à grande vitesse vers l'Est de la France: on peut donc bien parler d'une renaissance partielle des trains classiques sur cette relation. Les nouveaux Intercités 'Eco' sont en effet composés d'anciennes voitures 'Corail' classiques et empruntent les lignes classiques du ré-

seau français. Ces trains sont bien entendu beaucoup plus lents que les TGV, mais sont aussi beaucoup moins chers, le but étant de proposer une alternative à la concurrence routière, toujours plus vive.

Et ce n'est pas tout. Thalys vient de lancer à son tour son offre à bas coût: le Thalys 'IZY'. Ces trains sont assurés par des rames TGV-Réseau aux prestations réduites: pas de bar, bagages supplémentaires payants, et même utilisation des strapontins à bord des voitures... Mais le candidat-voyageur se voit déjà proposer un billet Bruxelles - Paris à partir de 10 euro, sans garantie toutefois de pouvoir disposer d'une place assise. Il peut aussi opter pour un strapontin (à partir de 15 euro), ou pour un siège classique (à partir de 19 euro). Les places les plus chères - et les plus confortables - sont disponibles à partir de 29 euro. En France, les trains Thalys 'IZY' circulent via certaines lignes classiques, afin de réduire le coût des sillons: un trajet Bruxelles - Paris en Thalys 'IZY' est donc un peu plus long qu'avec un Thalys classique, mais reste toutefois encore plus rapide que l'autocar, et sans risque d'être englué dans les files. Le but de ce nouveau service est bien de ramener une partie de la clientèle vers le rail et d'augmenter ainsi la part de marché du train sur l'axe Paris - Bruxelles.

EN CONCLUSION

Après que les chemins de fer aient dû bâtir un réseau de lignes à grande vitesse à travers l'Europe, en réaction à la rapidité des liaisons par air, ils sont confrontés ces derniers temps à une concurrence toujours plus rude sur les prix pratiqués par le transport aérien, mais aussi routier. Le rail se doit donc d'être plus créatif et innovant que jamais, s'il veut garder sa position sur le marché des transports et être capable de réagir à tout nouveau défi ou changement important survenant dans ce même marché. On peut également remarquer que des choix fondamentaux ont déjà été faits. Là où en France par exemple, on construit surtout de longues lignes à grande vitesse aptes à 300 km/h (et plus) et qui relient des grandes villes entre elles en comptant peu de gares intermédiaires, l'approche est totalement différente en Allemagne: la plupart des nouvelles lignes ont été construites pour des vitesses plus basses (moins de 300 km/h) et ces lignes comptent également un nombre plus élevé de gares intermédiaires et desservent des nœuds ferroviaires existants, ce qui offre de bonnes possibilités de correspondances avec le trafic ferré régional. En Allemagne, les trains IC classiques ont disparu dans une moindre mesure qu'en France, nombre de ces trains IC empruntant



La rame TGV-R 4521 de la SNCF assurant un train Thalys 'IZY' Paris-Nord - Bruxelles-Midi est vue sur la LGV 1 à Rebecq, le 20 avril 2016.



La rame AGV 14 de l'opérateur NTV passe sous la cabine de signalisation monumentale de Bologna-Centrale, le 12 février 2014.

par ailleurs ces nouvelles lignes, profitant ainsi de ces infrastructures. Il en résulte il est vrai des gains de temps moins spectaculaires sur des longs trajets, mais grâce à ce type de desserte, une plus grande partie de

la population allemande peut profiter de ce réseau de relations à longue distance. Comme la plupart des lignes nouvelles construites en Europe sont relativement récentes, seul l'avenir montrera si ces deux mo-

dèles se valent, ou si l'un ou l'autre se révèle plus résistant vis-à-vis des futurs bouleversements qui se produiront encore dans le marché des transports internationaux à longue distance.



Arrivée à Bâle CFF sur la voie 4 du train EC 96 Coire - Bruxelles-Midi, remorqué par la Re 4/4 II 11234 des CFF. Derrière la loco sont classées les six voitures SNCB pour Bruxelles: une I10 B climatisée en livrée 'C1', une I6 B et les 4 voitures I11, dont deux voitures de 1^{ère} classe. Photo: Bertrand Montjobaques, le 24 juillet 2004.

LA PETITE HISTOIRE DU TRAIN 'IRIS'

D'un TEE à un IC Bruxelles - Luxembourg -Bâle, en passant par un EC de prestige...

PAR: BERTRAND MONTJOBAQUES

Le 2 avril 2016, le train 96 'Iris' a relié pour la dernière fois Bâle SNCF à Bruxelles-Midi, mettant ainsi un terme à une longue carrière débutée le 26 mai 1974 sous la forme d'un

Trans-Europ-Express (TEE). La carrière de ce train entre 1974 et 2003 a déjà été évoquée dans le JCF n°145 et 146, qui sont encore disponibles et régulièrement mis en vente lors

des manifestations ferroviaires auxquelles la revue participe. Le présent article a été voulu différent, afin de ne pas pénaliser le lecteur qui posséderait déjà les deux numéros précités.



Après décrochage et évolution de la Re 4/4 II des CFF, la locomotive de manœuvres électrique Ee 3/3 II 16517 des CFF (bitension 15/25 kV) accrochée à la BB 15019 SNCF (mise en véhicule) vient chercher les six voitures SNCF pour Bruxelles pour les tirer sur la partie SNCF de la voie 4 (la voie 30 dans la partie SNCF de la gare). Après avoir accompli ce parcours, la Ee 16517 sera décrochée de la rame du train 96 et quittera la voie 30. Il ne restera plus qu'au conducteur de la BB 15019 à remettre sa locomotive en service, pour quitter Bâle vers Luxembourg. Bâle 'frontière' entre les voies 4 et 30, le 24 juillet 2004. Photo: Bertrand Montjobaques.

LE TEE 'IRIS'

L'Iris commença à circuler le 26 mai 1974 sous la forme d'un TEE reliant Bruxelles-Midi à Zürich, avec des temps de parcours fort tendus et remarquables pour l'époque ⁽¹⁾: un peu moins de 7 heures entre Bruxelles-Midi et Zürich et un peu moins de 6 heures entre Bruxelles-Midi et Bâle, avec un départ de Bruxelles-Midi vers 7 heures du matin et un retour vers 22h30. Ce TEE était assuré par une automotrice électrique quadritension 'RAe' des CFF (Chemins de Fer Fédéraux suisses) qui s'affranchissait à merveille des différents obstacles techniques du parcours: électrification en 3 kV (CC) entre Bruxelles-Midi et Luxembourg, 25 kV (CA 50 Hz) entre Luxembourg et Bâle, 15 kV (CA 16 2/3 Hz)

entre Bâle et Zürich, rebroussement en gare de Luxembourg et transit entre les zones SNCF et CFF en gare de Bâle.

Les trains TEE proposaient aux seuls voyageurs de la première classe (moyennant le paiement d'un supplément) un voyage à bord de confortables voitures climatisées, avec une restauration de qualité servie dans le cas de l'automotrice RAe dans une voiture spécialisée. Cette voiture-restaurant comportait par ailleurs également un bar. Malgré des temps de parcours et un niveau de confort remarquables, la fréquentation de ce TEE resta décevante.

ADIEU TEE, BONJOUR IC!

Au début de l'horaire d'été 1981, le TEE Iris assuré par l'automotrice 'RAe' des CFF

fut remplacé par l'IC 'Iris', composé d'une confortable rame tractée des CFF accessible sans supplément et composée de voitures de 1^{re} et de 2^{ème} climatisées et d'une voiture-restaurant, elle-aussi climatisée. Les sillons horaires furent modifiés avec départ de Bruxelles-Midi un peu après 12h et retour vers 19h30 ⁽¹⁾. Suite à cette transformation en rame tractée, les temps de parcours augmentèrent. Trois locomotives électriques monotension différentes remorquaient successivement l'Iris: une série 20 SNCF (une série 13, ces dernières années) entre Bruxelles et Luxembourg, une BB 15000 SNCF (BB 26000 'Sybic' ces dernières années) entre Luxembourg et Bâle et généralement une Re 4/4II CFF entre Bâle et Zürich.

(1) Pour plus de détails, voir les tableaux des temps de parcours publiés dans le corps de cet article.



L'entretien de la rame du train 97 'Iris' Bruxelles-Midi - Bâle (voitures SNCB I10 et I6) était assuré à Ostende durant les services horaires 2015 et 2016, avec comme conséquence un parcours à vide d'un peu plus de... 100 km entre Ostende-Faisceau et Bruxelles-Midi! En 2015 et en 2016, c'était une des rares occasions d'apercevoir entre Ostende et Bruxelles une série 13 en tête d'une rame de voitures voyageurs, si l'on excepte le train IC 'T' Luxembourg - Bruxelles - Ostende (et retour) durant les weekends en été. Hansbeke (entre Bruges et Gand), le 8 mars 2015. Photo: Herman Van Esbroeck.



Le train 97 'Iris' quittera bientôt Bruxelles-Midi, remorqué par la 2018 jusqu'à Luxembourg. La rame est composée de 6 voitures des CFF, soit 5 à couloir central climatisées (4 de 2^{ème} classe 'Bpm' et une de 1^{ère} classe 'Apm') et une climatisée de 1^{ère} classe à 9 compartiments de 6 places 'Am' du type UIC-Z1 (identiques aux voitures I6 A de la SNCB). Ces 6 voitures aptes à 200 km/h arboraient la livrée 'EC' des CFF gris foncé, gris clair avec bande blanche sous les fenêtres et les portes peintes en rouge. Bruxelles-Midi, le 13 juin 2006. Photo: Hans Joosen.



En 2007, pour meubler un long creux de roulement à Quévry entre la traction du nuit Berlin - Paris entre Aix-la-Chapelle et Quévry en début de journée et son retour en fin de journée, la série 27 affectée à la traction de ces deux trains partait à vide vers Bruxelles pour remorquer le train 97 'Iris' jusque Luxembourg et revenait à Bruxelles avec le train 90 'Vauban', après quoi elle repartait à vide vers Quévry! Cette particularité du roulement touchant les 2701 à 2706 (les seules munies à l'époque du GSM-R, ce qui les autorisait à aller à Aix-la-Chapelle) prit fin le 30 juin 2007, suite à l'obligation de présence du système Mémor 2+ pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois, dès le lendemain. Le train 97 'Iris' remorqué par la 2703 entre à Bruxelles-Nord, le 23 janvier 2007. Photo: Herman Van Esbroeck.

GRANDES MANŒUVRES ENTRE BÂLE SNCF ET BÂLE CFF

Si entre Bruxelles et Bâle, l'augmentation du temps de parcours fut d'environ 20 minutes, elle était de plus de 40 min entre Bruxelles et Zürich, suite à la configuration des lieux en gare de Bâle: la majorité des voies à quai de la partie SNCF de la gare sont en impasse, excepté une seule voie à quai commune entre les zones SNCF et CFF de la gare. Cette voie est électrifiée côté France en 25 kV et en 15 kV côté Suisse, une zone commutable séparant les deux tronçons.

En cas de transfert de voitures directes des voies en impasse de la gare SNCF vers la zone CFF (et vice-versa) ⁽²⁾, l'intervention d'une locomotive de manœuvres des CFF, généralement une locomotive électrique bitension 15 kV/25 kV, était nécessaire. En cas de réception d'un train provenant de

Belgique et à destination d'une gare située au-delà de Bâle (et vv) sur la seule voie à quai commune aux parties SNCF et CFF, l'intervention d'une locomotive de manœuvre était également nécessaire.

Au début du service d'été 1982, l'IC Iris fut prolongé de Zürich jusque Chur (Coire), la capitale du Canton des Grisons. Mais contrairement aux pratiques en vigueur l'année précédente, à peine quelques voitures directes ⁽³⁾ assuraient l'intégralité du parcours entre Bruxelles et Chur (et vv). La majorité des voitures l'IC Iris, dont la voiture-restaurant, furent dorénavant limitées au parcours Bruxelles - Bâle (et vv). A partir du service d'été 1983 jusqu'au service d'été 1991 inclus (uniquement durant les services d'été), l'Iris achemina par ailleurs une voiture directe Chiasso - Bruxelles entre Bâle et Bruxelles-Midi.

Par la suite, les temps de parcours de l'IC Iris, classé EuroCity (EC) dès 1987 lors de la création des trains EC, furent légèrement améliorés entre Bruxelles-Midi et Bâle SNCF, pour avoisiner les 6 heures.

Au service d'été 1999, le sillon horaire de l'Iris dans le sens Suisse > Belgique fut modifié ⁽⁴⁾, avec un départ retardé d'environ 3 heures. L'Iris arrivait dorénavant à Bruxelles-Midi vers 22h45.

DE FRÉQUENTES MODIFICATIONS DES ORIGINES ET DESTINATIONS

A partir du service d'été 1993, la rame complète relia Bruxelles-Midi à Zürich (et vv). Dès le service d'été suivant, l'Iris en provenance de Bruxelles-Midi eut comme terminus Zürich, tandis que dans l'autre sens, il partait de Coire, l'acheminement de la rame entre Zürich et Coire étant réalisé par un

(2) Dans la suite du texte, nous utiliserons les lettres 'vv' pour vice-versa.

(3) Deux voitures de 2^{ème} classe et une de 1^{ère} classe, et ultérieurement une voiture de 2^{ème} et une voiture de 1^{ère} classe.

(4) Permutation des sillons horaires des EC 'Vauban' et 'Iris' dans le sens Bâle > Bruxelles.



Afin de contourner le nœud ferroviaire de Namur complètement bloqué par une action syndicale, le train 97 'Iris' a été détourné entre Bruxelles et Marloie via Louvain, Liège-Guillemins, Angleur et Rivage. Derrière la 2006 sont classées quatre voitures 'Corail' des CFL (une mixte 1^{ère}/2^{ème} classe 'A4B6u' et 3 de 2^{ème} classe 'B10tu'), suivies de la composition de base de l'Iris, soit une voiture de la SNCB et cinq des CFF. Bifurcation 'Molenbeek' (à la sortie de Louvain, côté 'Tirlemont'), le 13 mai 2011. Photo: Herman Van Esbroeck.



L'Iris traverse à 130 km/h le point d'arrêt non-gardé de Florée, en provoquant une mini-tempête de neige. En principe, la rame de l'Iris comportait six voitures, mais manifestement, une des cinq voitures CFF était manquante le jour du cliché. Photo: Herman Van Esbroeck, le 20 décembre 2010.



Entre Lavaux et Marbehan sur la ligne 162, les travaux de remplacement des portiques de caténaires 3000 V par des poteaux prévus pour le 25 kV n'ont pas encore débuté. Un environnement ferroviaire 'datant de bon papa' sert encore de décor au passage du train 97 'Iris' à destination de Bâle, composé de neuf voitures SNCB. Les trois premières derrière la 1346 sont limitées à Luxembourg. Mellier, le 11 mars 2016. Photo: Bertrand Montjobaques.



Entre Arlon et la frontière luxembourgeoise, les travaux de modernisation de l'infrastructure de la ligne 162 sont terminés. Le train 97 'Iris' circulant à contre-voie va passer à hauteur de la BK (borne kilométrique) 205, à un peu moins de trois kilomètres de la frontière luxembourgeoise. Cette BK n'existe qu'à un seul autre endroit du réseau belge, à savoir le long de la ligne 167 Bif. Autelbas - Athus-frontière. Barnich (entre Arlon et Sterpenich), le 4 juin 2010. Photo: Herman Van Esbroeck.



Le train 97 'Iris' arrive en gare centrale de Luxembourg, par une chaude journée d'été. Comme les postes de conduite des locos de la série 20 n'ont jamais été équipés d'une climatisation, certains conducteurs roulaient avec une porte entrouverte, lors des chaudes journées d'été! Photo: Michel Dondelinger, le 21 juillet 2009.



La BB 15008 de la SNCF (quasiment en livrée d'origine, excepté le logo SNCF carmillon) est prête à quitter Luxembourg vers Bâle, en tête du train 97. Derrière la loco sont classées successivement deux voitures 'Apm' des CFF, la 1^{ère} arborant la livrée 'Cisalpino' (l'éphémère société créée en 1993 et dissoute fin 2009 pour l'exploitation de trains de voyageurs de qualité entre la Suisse et l'Italie) et la 2^{ème} 'Apm' CFF arborant la livrée EC d'origine. Les trois voitures suivantes sont des 'Bpm' CFF arborant la nouvelle livrée appliquée après révision. La dernière voiture du train est une I6 B. Enfin, on aperçoit la série 20 qui évoluera vers la sortie de la gare côté 'sud', dès le départ du train 97. Photo Hans Joosen, le 27 août 2011.



Le train 'Iris' acheminait parfois des voitures spéciales sur l'entièreté ou une partie de son trajet. Sur ce cliché, il s'agissait de quatre voitures panoramiques ex-DB (autrefois incorporées dans les trains 'Rheingold' et 'Rheinpfail') et appartenant à l'époque à l'agence de voyages suisse Reisebüro Mittelthurgau. Ces quatre voitures avaient été ajoutées à la rame de l'Iris, lors du rebroussement en gare de Luxembourg. La BB 15043 en charge du train vient de quitter la gare centrale de Luxembourg et longe l'ancien triage de la capitale grand-ducale. Photo prise par Marc Schwartz en 1995.

train du service intérieur des CFF! Ultérieurement, des modifications des gares d'origine et de terminus de l'Iris en Suisse furent encore effectuées: terminus et origine Coire, terminus et origine Zürich, terminus Zürich et origine Coire, terminus Bâle et origine Coire! Finalement à partir du service annuel 2014, l'Iris fut définitivement limité au parcours Bruxelles-Midi – Bâle (SNCF) et vice versa.

Au 21^{ème} siècle, les temps de parcours de l'Iris furent régulièrement détendus, en particulier sur la partie belge du trajet, suite aux travaux de modernisation des lignes 161 et 162 réalisés par Infrabel.

DES RELÈVEMENTS DE VITESSE PARTOUT...SAUF EN BELGIQUE

La vitesse de référence fixée en 1974 à 130 km/h entre Bruxelles et la frontière luxembourgeoise est toujours restée d'application... même 42 ans plus tard! Par contre au fil des années, celle-ci fut relevée sur les réseaux ferroviaires luxembourgeois et français, grâce à de nombreux travaux d'amélioration de l'infrastructure.

En 1974, le TEE Iris ne dépassait pas 100 km/h au Grand-Duché de Luxembourg. Après rectification de la courbe de sortie

de Kleinbettingen côté Luxembourg, l'établissement d'un nouveau tracé entre Mamer (exclu) et Bertrange-Strassen (exclu) (sur la ligne 5 Kleinbettingen-frontière – Luxembourg) et la réalisation d'une nouvelle courbe de sortie de la gare Bettembourg, côté 'Luxembourg' (ligne 6 Luxembourg – Zouftgen-frontière), les vitesses de référence furent relevées respectivement à 130 km/h sur la ligne 5 et à 140 km/h sur la ligne 6, durant les années '80.

En France en 1974 entre Zouftgen-frontière et Bâle (la ligne 3 du réseau Est), la vitesse maximale était de 140 km/h, excepté une zone à 160 km/h entre Steinbourg et Strasbourg. Durant les années '80, de nombreux tronçons de la ligne 3 purent dorénavant être parcourus à 160 km/h. A partir de septembre 1991, la circulation à 200 km/h fut même autorisée entre Strasbourg et Mulhouse pour les trains 'TER 200' reliant Strasbourg à Bâle, mais l'Iris n'en bénéficia pas! Il fallut attendre le service annuel 2012 (débutant à la mi décembre 2011) pour que l'Iris puisse circuler à 200 km/h en France, mais suite à de nombreuses difficultés, sa vitesse maximum fut rapidement ramenée à 160 km/h...

L'IRIS, UN IC BRUXELLES-LUXEMBOURG PROLONGÉ JUSQUE BÂLE

Dernière étape de la carrière de l'Iris, à partir du service annuel 2015 (débutant le 14 décembre 2014), le train Iris fut intégré dans le cadencement horaire des (très) lents IC reliant Bruxelles-Midi à Luxembourg (et vv): pas moins de 13 arrêts intermédiaires entre Bruxelles-Midi et Luxembourg, et plus de 3 heures pour relier les deux capitales. Quant au temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Bâle (et vv), il dépassait dorénavant les 7 heures! La suite de l'histoire est connue: le train 97 relia pour la dernière fois Bruxelles-Midi à Bâle le 1er avril 2016 et le train 96 eut l'honneur d'être le tout dernier train classique reliant Bâle à Bruxelles-Midi le lendemain ⁽⁵⁾. Le 3 avril, un aller-retour en TGV Bruxelles-Midi – Strasbourg via les LGV 'Nord' et LGV 'Est' ⁽⁶⁾ remplaçait l'Iris... mais uniquement entre Bruxelles et Strasbourg!

LE MATÉRIEL ROULANT: UN PEU DE TOUT...

Les voitures voyageurs de l'Iris reliant la Belgique à la Suisse furent toujours fournies soit par la SNCB, soit par les CFF, entre 1981 et 2016. Il s'agissait soit de rames homogènes fournies par un des deux

(5) Voir JCF n°211.

(6) Ligne à Grande Vitesse.



Suite à des travaux d'infrastructure réalisés durant le week-end pascal 2012, le transit par la gare centrale de Luxembourg des trains de l'axe Bruxelles-Suisse fut impossible. En conséquence, ces trains (sans arrêt commercial au Grand-Duché de Luxembourg pendant ce week-end) passaient directement d'Arlon à Thionville (F) via Autelbas, Athus, Rodange (L), Pétange, Esch-sur Alzette, Noertzange et le triage de Bettembourg, d'où ils rejoignaient la ligne 6 Luxembourg - Zouftgen-frontière. Remorqué d'une traite par la 3004 des CFL entre Bruxelles-Midi et Thionville, le train 97 va traverser la gare de Noertzange, le 9 avril 2012. Photo: Armand Wadlé.

IRIS : QUELQUES TEMPS DE PARCOURS DANS LE SENS BRUXELLES-MIDI > BÂLE

Train	TEE 91	IC 395	IC 395	EC 95	EC 97	EC 97	EC 97
Période horaire	été 1974	été 1981	été 1982	été 1987	service annuel à partir du 10 juin 2007	service annuel 2014	services annuels 2015 et 2016
Gare terminus du train	Zürich	Zürich	Chur	Chur	Chur	Bâle	Bâle
Bruxelles-Midi > Luxembourg	2:24	2:32	2:32	2:29	2:40	2:51	3:19
Bruxelles-Midi > Strasbourg	4:31	4:50	4:47	4:40	4:58	5:04	5:41
Bruxelles-Midi > Bâle	5:53	6:13	6:13	6:05	6:33	6:33	7:06
Luxembourg > Bâle	3:26	3:31	3:31	3:26	3:45	3:27	3:24
Bruxelles-Midi > Zurich	6:53	7:36	7:45	7:40	7:43		
Bruxelles-Midi > Chur			9:18	9:21	9:30		
Heure de départ à Bruxelles-Midi	7:01	12:12	12:12	12:20	13:15	13:09	12:33
temps d'arrêt à Luxembourg	0:03	0:10	0:10	0:10	0:08	0:15	0:23
temps d'arrêt à Bâle	0:03	0:24	0:33	0:33	0:19		
Nombre d'arrêts intermédiaires entre Bruxelles-Midi et Luxembourg	4 (I)	4 (I)	4 (I)	4 (I)	7 (IV)	7 (IV)	13 (VI)
Nombre d'arrêts intermédiaires entre Luxembourg et Bâle	5 (II)	4 (III)	4 (III)	4 (III)	7 (V)	7 (V)	7 (V)
(I)	Bruxelles-Nord, Bruxelles-Luxembourg, Namur, Arlon						
(II)	Thionville, Metz, Strasbourg, Colmar, Mulhouse						
(III)	Thionville, Metz, Strasbourg, Mulhouse						
(IV)	Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, Namur, Libramont, Arlon						
(V)	Thionville, Metz, Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse, Saint-Louis						
(VI)	Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon						



Le train 97 'Iris' remorqué par une 'Sybic' de la SNCF passe devant le haut-fourneau d'Uckange (F), définitivement arrêté en 2001 et inscrit à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques. Particularité des mois de juin, juillet, août et de septembre et des premiers jours d'octobre 2015: la voiture de 1^{re} classe I10 A de la rame de l'Iris (intégralement fournie par la SNCB) était remplacée par une I11 A, sauf indisponibilité. Uckange (près de Thionville), le 11 août 2015. Photo: Sébastien Steiner.

IRIS : QUELQUES TEMPS DE PARCOURS DANS LE SENS BÂLE > BRUXELLES

train	TEE 92	IC 394	IC 394	EC 96	EC 96	EC 96	EC 96
période horaire	été 1974	été 1981	été 1982	été 1993	été 1999	service annuel 2014	services annuels 2015 et 2016
gare d'origine du train ou des voitures directes	Zürich	Zürich	Chur	Zürich	Chur	Bâle	Bâle
Chur > Bruxelles-Midi			9:09		9:30		
Zürich > Bruxelles-Midi	6:57	7:38	7:36	7:28	7:46		
Bâle > Luxembourg	3:23	3:29	3:29	3:19	3:36	3:31	3:27
Bâle > Bruxelles-Midi	5:47	6:13	6:13	5:58	6:23	6:33	7:06
Strasbourg > Bruxelles-Midi	4:27	4:52	4:54	4:42	4:57	5:01	5:37
Luxembourg > Bruxelles-Midi	2:20	2:34	2:34	2:29	2:38	2:51	3:18
Heure d'arrivée à Bruxelles-Midi	22:34	19:33	19:33	19:28	22:46	22:51	23:27
temps d'arrêt à Bâle	0:08	0:23	0:24	0:17	0:15		
temps d'arrêt à Luxembourg	0:04	0:10	0:10	0:10	0:09	0:11	0:21
nombre d'arrêts intermédiaires entre Bâle et Luxembourg	5 (I)	4 (III)	4 (III)	4 (III)	5 (I)	8 (V)	8 (V)
nombre d'arrêts intermédiaires entre Luxembourg et Bruxelles-Midi	4 (II)	4 (II)	4 (II)	4 (II)	5 (IV)	6 (VI)	13 (VII)
(I) arrêts à Mulhouse, Colmar, Strasbourg, Metz, Thionville							
(II) arrêts à Arlon, Namur, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Nord							
(III) arrêts à Mulhouse, Strasbourg, Metz, Thionville							
(IV) arrêts à Arlon, Namur, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central							
(V) arrêts à Saint-Louis, Mulhouse, Colmar, Sélestat, Strasbourg, Saverne, Metz, Thionville							
(VI) arrêts à Arlon, Namur, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central							
(VII) arrêts à Arlon, Marbehan, Libramont, Jemelle, Marloie, Ciney, Namur, Gembloux, Ottignies, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central							



Le train 96 'Iris' Bâle – Bruxelles-Midi franchit le canal de la Marne au Rhin, remorqué par la BB 26163 arborant la livrée 'en voyage'. Seules deux locomotives 'Sybic' arborant cette livrée (les 26163 et 26164) étaient munies du système Mémor 2+, ce qui les autorisait à circuler sur le réseau ferroviaire luxembourgeois. Notez la livrée des voitures climatisées internationales à couloir central des CFF, après révision: blanc avec bandeau noir autour des fenêtres, devenant rouge aux extrémités de la voiture. Arzwiller, le 21 mai 2012. Photo: Herman Van Esbroeck.

réseaux ou d'un panaché de voitures des deux réseaux. Les voitures SNCB étaient en fonction des différents services horaires du type I6 A, I6 B, I10 B (en principe climatisées), I10 A, I11 A et I11 B. A partir du service d'été 1981, les CFF incorporèrent dans l'Iris des voitures de 1^{re} classe climatisées du type 'Am' UIC-Z1 ⁽⁷⁾ (Voiture Standard Européenne ou voiture Eurofima) et des voitures climatisées à couloir central de 80 places aptes à 160 km/h ⁽⁸⁾. A partir de 1990, une nouvelle génération de voitures RIC climatisées à couloir central aptes à circuler à 200 km/h apparut dans l'Iris (des 'Apm' et 'Bpm'). Le pas des sièges assez généreux était le même en 1^{re} classe ('Apm') qu'en 2^{me} classe ('Bpm'). Les sièges en vis-à-vis étaient disposés de la même façon que dans

les voitures I10 A et I10 B. Suite à l'apparition des voitures 'Bpm' de la 2^{me} génération dès 1990, les voitures 'Bpm' de la 1^{re} génération, à peine âgées de 10 ans, disparurent définitivement de l'Iris.

En ce qui concerne l'incorporation de la voiture-restaurant dans la rame tractée de l'Iris, le concept de l'engagement de ce type de voitures changea plusieurs fois entre 1981 et la fin du service annuel 2003 (mi-décembre 2003). Durant le service d'été 1981 et le service d'hiver suivant, la voiture-restaurant parcourait l'entièreté du trajet Bruxelles-Midi-Zürich (et vv). A partir du service d'été 1982 jusqu'à la fin du service d'hiver 1992/'93, la voiture-restaurant fit partie de la tranche de voitures

Bruxelles-Midi – Bâle SNCF (et vv). A partir du service d'été 1993, la voiture-restaurant parcourait à nouveau l'entièreté du trajet de l'Iris. Mais quatre ans plus tard (à partir du service d'été 1997 jusqu'à la fin du service d'hiver 1998/'99), cette voiture-restaurant fut limitée au parcours Bruxelles-Midi – Luxembourg (et vv). Ultime modification au début du service d'été 1999: dans le sens Suisse > Belgique, la voiture-restaurant effectuait dorénavant le parcours Bâle – Bruxelles-Midi et statuquo dans l'autre sens de circulation, où la voiture-restaurant restait limitée au parcours Bruxelles-Midi – Luxembourg.

L'incorporation d'une voiture-restaurant dans la rame de l'Iris prit fin le 13 décembre

(7) La version CFF de l'I6 A de la SNCB, une série de 20 voitures construites en Belgique par Brugeoise et Nivelles (actuellement Bombardier).

(8) Sièges inclinables fort confortables, disposés en partie en vis-à-vis et en partie en file (comme dans une voiture I11 B). Cette voiture des CFF construite en Suisse par la société FFA était malheureusement montée sur deux bogies au comportement médiocre.



De nos jours en gare de Bâle, les anciennes locomotives de manœuvres bitension 15/25 kV de la série 16511 à 16519 ont été remplacées par les 'Ee 922' à deux essieux. Voici la Ee 922 004 s'apprêtant à tirer la rame du train 97 'Iris' vers la sortie de la gare de Bâle côté 'France', libérant ainsi la Sybic qui vient de remorquer le 97 entre Luxembourg et Bâle SNCF. La voie à quai numérotée 30 dans la partie SNCF de la gare est la seule voie à quai commune des zones SNCF et CFF, où elle est numérotée 4. Notez à l'extrême-gauche de la photo le nombre lumineux '25' renseignant le conducteur sur la tension d'alimentation de la zone commutable de la voie 30. Bâle SNCF, le 18 juillet 2015. Photo: Hans Joosen.

2003, le jour où la SNCB arrêta définitivement l'exploitation des voitures-restaurants (et aussi ses trains de nuit et ses trains auto-couchettes!).

Les CFF engagèrent dans l'Iris leurs superbes voitures-restaurants climatisées 'WRm' RIC, le seul type de voiture-restaurant RIC en leur possession ⁽⁹⁾ entre le service d'été 1981 et la fin du service d'hiver 1984/'85 pour y réapparaître pendant un an à partir du service d'été '96. Durant tous les autres services-horaires, la voiture-restaurant fut fournie par la SNCB: une voiture-restaurant 'Breda' ou 'Pistoiesi', ou une voiture-restaurant des types 'Gril Express' ou 'Club 34' louées temporairement à la SNCF, pour pallier l'indisponibilité des voitures-restau-

rants SNCB précitées. Par la suite, la SNCB affecta à l'Iris soit des voitures-restaurants résultant de la rénovation de voitures 'Gril Express' rachetées d'occasion à la SNCF, soit la voiture-restaurant Bistro ⁽¹⁰⁾ provenant de la transformation d'une voiture 110 B climatisée, soit les voitures-restaurants 110 'Resto' provenant également de la transformation de voitures 110 B climatisées en voitures-restaurants, au début du 21^{ème} siècle.

UN FOURGON-VÉLOS DES CFF POUR L'IRIS!

A partir du début du service d'été 1997, un fourgon RIC d'une longueur de 26,40m des CFF dédié au transport de vélos fut incorporé dans l'Iris. Suite à une sous-utilisation manifeste, ce fourgon fut déjà retiré de l'Iris

à la fin du service d'hiver 1999/2000. Au début de ce siècle, lors des révisions de leurs voitures RIC 'Apm' et 'Bpm' construites au début des années '90, les CFF procédèrent à l'aménagement d'un espace de rangement de vélos dans ces voitures. Relevons au passage que la SNCB procéda de même dans certaines de ses voitures I6 A et I6 B, les sièges d'un compartiment voyageurs de ces voitures ayant été enlevés et le compartiment réaffecté au transport de vélos. Une voiture I6 B avec compartiment vélos fut d'ailleurs systématiquement incorporée dans l'Iris lors de ses dernières années de circulation.

A suivre: la petite histoire du train 'Vauban'.

(9) Bien que d'allure typiquement suisse, cette série de voitures-restaurants d'une longueur de 26,40 m avait été construite en Allemagne par WMD.

(10) La voiture 'Bistro' (en principe affectée uniquement au train EC 'Memling' Ostende-Dortmund était devenue disponible suite à la suppression de ce train.



Ce beau 'portrait en pied' de la nouvelle série 11 a été réalisé au cours de l'été 1986 à l'atelier de Bruxelles-Midi, qui fut le premier atelier d'entretien de cette série. Photo: Max Delie.

IL Y A 30 ANS

L'étonnante campagne d'essais de la SÉRIE 11

Au début de cette année, cela fait 30 ans que les locomotives SNCB de la série 11 entamaient leur carrière commerciale. Mais ceci ne se fit pas en tête des trains 'Benelux', comme on aurait pu le penser. Tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, la période de rodage de ces engins se déroula d'une étonnante manière: c'est cette période que nous allons vous décrire, au moyen de photos à caractère historique, prises dans les deux pays concernés. Dans un prochain numéro de la revue, nous examinerons alors le début de la carrière de ces locos en tête des nouvelles rames 'Benelux' de l'époque.

PAR: CARLO HERTOGS

DES NOUVELLES LOCOS DANS UNE LIVRÉE SURPRENANTE...

Les douze locomotives de la série 11 – qui à l'heure où nous écrivons ces lignes, rouillent tristement sur un faisceau de garage à Stockem – ont été commandées au début des années 1980 par la SNCB à son constructeur habituel

d'alors, à savoir 'BN Construccions ferroviaires et métalliques' à Nivelles; à l'époque, on ne parlait pas encore d'appels d'offres européens pour le matériel roulant de chemin de fer. Ces locos étaient dérivées de la première tranche de la série 21, qui venait d'être mise en service. La série 11 était toutefois une locomotive biten-

sion: ces locos allaient devoir être capables de remorquer les trains 'Benelux' à la fois en Belgique et aux Pays-Bas. A la SNCB, il était alors d'usage de numérotter une série de locomotives en commençant par le numéro d'ordre 01. Pour la première fois, cette règle ne put être suivie: aux Pays-Bas en effet, il existait déjà une série



C'était la fête à Anvers-Central, en ce 2 octobre 1986... Tandis que les invités assistaient à la cérémonie officielle à l'intérieur de la gare, notre photographe a pu immortaliser les deux trains Benelux inauguraux depuis le balcon de la façade intérieure de la gare. On voit bien que la nouvelle livrée Benelux tranchait avec celle du matériel roulant SNCB de l'époque... Photo: Max Delie.

de locomotives 1100, numérotées 1101 à 1160 à l'origine. Pour éviter toute confusion, les nouvelles locomotives belges destinées au service 'Benelux' furent donc numérotées 1181 à 1192. Mais leur originalité ne s'arrêta pas là: elles furent en outre peintes dans une nouvelle et magnifique livrée. Selon le service de presse de l'époque, cette livrée était le résultat de la combinaison des livrées belge et néerlandaise, soit respectivement le rouge bordeaux en vigueur à la SNCB au début des années '80 (qui était porté par les automotrices 'Break' et les voitures M4) et le jaune NS, qui avait remplacé le vert, le bleu et le rouge en vigueur auparavant. Cette association des deux teintes fut indiscutablement une très belle réussite et procurait un look très moderne pour l'époque à ces locomotives. Outre le fait que ces '11' étaient capables de circuler à pleine puissance tant sous 3000 V que 1500 V (en courant continu), elles étaient aptes à la vitesse maximale de 160 km/h, pesaient 84 t, mesuraient 18,650 m entre tampons, avaient une disposition d'essieux Bo'Bo' et étaient équipées de quatre moteurs de traction commandés par thyristors, développant une puissance continue de 3.125 kW. A la demande

des NS, leur vitesse maximale fut ramenée ultérieurement à 140 km/h, une vitesse plus élevée n'étant de toute façon pas nécessaire, puisque les lignes parcourues ne le permettaient pas. Bien que la 1181 soit apparue au grand jour en gare de Baulers (qui desservait le raccordement de l'usine BN de Nivelles) en date du 18 novembre 1985, la SNCB prit le 26 novembre 1985 comme date officielle de livraison, soit plus de trois mois après la date contractuellement prévue... Arrivée à l'atelier SNCB de Bruxelles-Midi, cette loco y fut directement prise en mains par les ACEC, afin d'accomplir certains réglages et des essais statiques, suivis d'essais en ligne. La livrée de cette loco constituait pour beaucoup une agréable surprise, en tenant compte de la (sombre) palette de couleurs utilisée à l'époque par la SNCB... Comme par ailleurs, la livraison des nouvelles voitures 'Benelux' commandées par les NS n'avait pas encore été entamée, on sut très rapidement à la SNCB que la mise en service des '11' sur le trafic Benelux serait impossible en juin 1986, comme initialement prévu; cette mise en service fut reportée au 1^{er} octobre de la même année.

LES ESSAIS ET PARCOURS DE RÉCEPTION AUX PAYS-BAS

La 1181 de la SNCB fut déjà en visite aux Pays-Bas du 16 au 19 décembre 1985. A son arrivée à Roosendaal, elle fut équipée de l'appareillage de mesures nécessaire. La loco fut ensuite remorquée jusqu'à Amersfoort, pour y régler le dispositif ATB (Automatische Trein Beïnvloeding - le dispositif de sécurité en vigueur aux Pays-Bas) et pour y subir des tests statiques sous 1500 V continu. Le premier train assuré par la 1181 sur le réseau NS (au départ d'Amsterdam CS) eut lieu le 19 décembre 1985: remorquant six voitures DB en livrées diverses jusqu'à Roosendaal, la 1181 accomplissait ainsi son parcours de réception aux NS, le point d'orgue de ces trois jours à l'étranger, ce qui fit de cette loco l'ambassadrice des onze autres locos de cette série. Les parcours de réception des autres locos partiront toutefois d'Amsterdam Dijkgracht: les plans prévoyant le stationnement d'une '11' à partir de janvier 1986 à Amsterdam, afin de permettre l'initiation du personnel de conduite, étaient alors déjà connus.



Passage du train IC 'C' 584 à Zwijndrecht, le 15 juin 1986. Le bâtiment de gare était alors recouvert aux trois-quarts de lierre grimpant, à l'époque... Photo: Carlo Hertogs.

DES PROJETS SURPRENANTS

Juste avant la nouvelle année, il fut décidé que la série 11 serait rapidement engagée en trafic d'interpénétration entre les deux pays: la paire de trains 281/286 (indics 'D' aux Pays-Bas, à l'époque) entre Bruxelles-Midi et Amsterdam allait être systématiquement assurée par une loco de la série 11, pendant une période qui resterait à déterminer. Les deux trains concernés étaient normalement remorqués par une loco tritension SNCB de la série 15. La SNCB disposait de tout le temps requis pour assurer le rodage de ses 11, car la livraison des 59 nouvelles voitures du type 'ICR' commandées à l'usine Talbot d'Aix-la-Chapelle et destinées au service 'Benelux' avait pris un sérieux retard, les premiers exemplaires n'étant attendus qu'en février 1986. Grâce à ce délai, les conducteurs néerlandais eurent le temps nécessaire pour se faire la main avec les 11 belges, avant que les nouvelles rames réversibles Benelux ne soient constituées.

Ces nouvelles voitures ICR 'Benelux' étaient identiques aux autres voitures 'ICR' des NS, qui avaient été acquises quelques années plus tôt pour assurer des trains du service intérieur et des 'trains internationaux de proximité'. Les ICR 'Benelux' avaient toutefois été rendues aptes au mode réversible et à circuler sur le réseau ferré belge. Talbot, le constructeur de ces voitures, avait garanti que toutes les voitures commandées seraient livrées avant la fin de l'année 1986, mais suite à la diversité des types de voitures, une rame Benelux 'standard' n'allait

COMMANDE D'ORIGINE DES VOITURES BENELUX DU TYPE 'ICR'

SPÉCIFICATION	EFFECTIF	NUMÉROTATION
A= 1 ^{ère} classe	10	50 84 10-70 481-492
AB= 1 ^{ère} /2 ^{ème} classe	10	50 84 30-70 061-072
B= 2 ^{ème} classe	18	50 84 20-70 401-422
BKD= 2 ^e classe/cuisine/fourgon	10	50 84 82-70 971-982
Bs= 2 ^e classe/poste de conduite	11	50 84 28-70 101-113

Remarque: comme c'était d'usage aux NS, aucune voiture ne portait un numéro terminant par 0 ou 9.

pouvoir être formée que lors du Nouvel-An 1986/1987. Talbot voulait en effet lancer deux lignes de production: la première aurait assemblé successivement les voitures des types A, B et AB, tandis que la seconde s'occuperait simultanément de l'assemblage des voitures du type 'Bs' et 'BKD' (vous trouverez la signification de ces abréviations dans le tableau ci-dessus).

DE NOUVEAUX ESSAIS SUR LE RÉSEAU NS

La 1182 fut expédiée pour la première fois à Roosendaal dès le début de janvier 1986. A cette occasion, la commutation de l'engin fut testée lors du changement de tension entre Essen et Roosendaal. Le 16 janvier, une locomotive Diesel des NS remorquait pour la deuxième fois la 1181 plus avant dans les terres bataves: à Utrecht, la 1181 fut incorporée au sein d'un train de mesures, ce dernier étant ensuite remorqué jusqu'à Leiden, d'où des essais nocturnes furent menés à partir du 20 janvier sur la ligne de Schiphol. Lors de ces essais, les valeurs d'impédance et de courants perturbateurs furent relevées; outre la

1181, ce train d'essais était composé de deux voitures ICR de 2^{ème} classe, qui avaient été transformées en voitures de mesures. Pour constituer la charge du train, cinq autres voitures ICR et une locomotive des NS complétaient la rame, cette dernière ayant pour tâche de chaque fois ramener la rame en gare de Leiden. Le 24 janvier, la 1181 fut découplée de la rame d'essais à Utrecht et remorquée vers la Belgique le 28 du même mois. A ce moment, on apprenait que le lancement des nouvelles rames Benelux serait reporté en octobre de la même année...

LA LIVRAISON ET LES ESSAIS DES VOITURES 'BENELUX'

Les premières nouvelles voitures Benelux – les 481 et 482 de 1^{ère} classe – arrivèrent le 31 janvier 1986 à Amsterdam-Zaanstraat, en provenance d'Aix-la-Chapelle. Le déroulement des livraisons ultérieures fut à chaque fois identique: le locotracteur à deux essieux de l'usine Talbot sortait les voitures à l'extérieur du site de l'usine, où une loco Diesel de la DB prenait la relève jusqu'à Aachen West. C'était alors au tour



Le train international 286 Amsterdam CS - Paris-Nord était normalement remorqué par une série 15 entre Amsterdam et Bruxelles-Midi. Le 15 avril 1986, cette dernière avait été remplacée par une série 25-5, qui elle-même, s'était vue adjoindre une nouvelle 11 en tête, assurant un parcours de rodage. Photo: Carlo Hertogs.

d'une Diesel des NS à poursuivre le transfert jusque Maastricht, où le flambeau était cédé à une locomotive électrique des NS. Le 13 février 1986, les premières voitures citées ci-dessus accomplirent leur parcours de réception vers Horst-Sevenum (près de Venlo) et retour vers Amsterdam, remorquées par la 1623 des NS. Ces voitures avaient été peintes dans la même livrée que celle des locos de la série 11 et constituaient une nouveauté de marque sur le réseau ferré néerlandais. Associées à une série 11, elles formaient un tout homogène et harmonieux, vraiment agréable à regarder. Grâce à cette livrée, le risque de confondre un train Benelux avec un train IC du service intérieur néerlandais était ainsi fortement réduit...

DE NOUVEAUX ESSAIS AUX PAYS-BAS

Entretemps, l'appareillage ATB à bord de la 1182 avait été réglé et cette loco avait accompli les essais nécessaires sous la tension de 1500 V continu, entre le 3 et le 6 février 1986. À l'instar de la 1181, la 1182 conclut sa campagne de réception aux NS par un parcours assuré par ses propres moyens entre Amsterdam Dijkgracht et Roosendaal. Comme charge, six voitures DB lui furent ajoutées. Du 11 au 13 février, la 1183 se vit proposer le même menu, mais quelques temps plus tard, la 1181 revint pour une troisième fois aux Pays-Bas. Les nouveaux essais réalisés eurent lieu cette fois entre Roosendaal et Flessingue, les 19 et 20 février: ils avaient surtout pour but d'obtenir des renseignements

supplémentaires concernant le comportement de cette loco sous 1500 V continu. Cette ligne avait été choisie car les essais menés y perturberaient très peu le trafic et les nombreuses sections en ligne droite permettraient la pratique de vitesses élevées.

LES PARCOURS D'ESSAIS QUASI INUTILES EN BELGIQUE!

Lors de la livraison des premières locos de la série 11, des membres 'bien informés' de la SNCB firent savoir que les maladies de jeunesse qui pourraient survenir lors de la mise en service de ces nouveaux engins seraient partiellement soignées en les engageant dès que possible en service commercial en tête de trains IC du service intérieur, plus particulièrement ceux de la relation IC 'C' Anvers - Mouscron! De cette façon, les locomotives - et leur personnel - seraient déjà rodés lorsque les nouvelles voitures Benelux feraient leur apparition. Les '11' allaient donc débiter sur la relation IC 'C', en tête ou en pousse de rames M4 réversibles! Simultanément, la SNCB avait décidé d'engager une 11 en tête de la paire de trains saisonniers 1181/1186 entre Bruxelles-Midi - Amsterdam CS, à partir du 2 juin 1986, une décision qui eut l'heur de plaire aux photographes...

L'utilisation des 11 entre Anvers et Mouscron débuta le 21 janvier 1986, il y a donc un peu plus de 30 ans. Ce fut aussi la première mise en service commercial de la série 11 à la SNCB. La 1182 arriva par ailleurs à Anvers le même

jour, aux fins d'initiation du personnel de conduite. Les cours théoriques concernant cet engin étaient donnés dans la matinée, l'après-midi étant mise à profit pour la partie pratique, sous la forme d'un aller et retour accompli entre Anvers-Central et Mouscron. Comme déjà dit, cela se réalisait au moyen de la rame réversible de voitures M4 normalement prévue, la série 11 étant classée côté 'Anvers'. À partir du 5 février, une autre série 11 fut garée à Courtrai, où un même dispositif d'initiation du personnel qu'à Anvers fut mis en place. Au début, cette utilisation de 11 entre Anvers et Courtrai n'était pas systématique, car les premières locomotives furent souvent requises pour réaliser des essais aux Pays-Bas. En Belgique par contre, peu d'essais étaient réalisés, car le rodage assuré entre Anvers et Mouscron livrait de nombreux enseignements intéressants concernant ces locos et d'autre part, il était exceptionnellement rare qu'un problème important ne survienne. Car cela mérite d'être souligné: l'engagement des 11 sur le service des trains IC entre Anvers et Mouscron se déroula sans la moindre anicroche; nous n'avons pas souvenir de la moindre détresse de l'un de ces engins à ces occasions!

AUX PAYS-BAS AUSSI...

Les essais menés avec les autres 11 sur le réseau NS se déroulèrent à un rythme soutenu. Le canevas de ces essais était bien établi: le lundi, la loco arrivait à vide à Roosendaal, où une première série d'essais statiques était effectuée. Ensuite,



Le 19 décembre 1985, la 1181 venait de passer trois jours d'essais statiques sous 1500 V continu aux Pays-Bas, avec succès. A Amsterdam, elle prit alors six voitures DB en charge et les remorqua seule jusqu'à Roosendaal : il s'agissait du premier parcours d'une série 11 de la SNCB par ses propres moyens sur le réseau NS. Voici ce convoi lors de son passage en gare de Rotterdam CS, photographié par Richard Latten.



Le 21 mars 1986 fut le premier jour du printemps, mais cette photo montre bien qu'en réalité, cette saison n'avait pas encore débuté dans le pays.... Le train IC 'C' 557 Anvers-Central - Mouscron vient de déboucher du tunnel Kennedy (qui se trouve dans le dos du photographe), la 1186 poussant une courte rame en direction de Zwijndrecht. Photo: Carlo Hertogs.



Cette photo n'a 'que' trente ans et pourtant, plus rien du matériel illustré n'existe encore de nos jours! Les deux séries de locos n'existent plus, pas plus que les wagons de marchandises à deux essieux. Quant aux voitures M4, elles ont toutes été modernisées depuis lors et repeintes dans une autre livrée. Le jour de cette prise de vue - le 10 mars 1986 - la 7005 en tête du train de desserte quotidien du Waaslandhaven (le port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut) cède la priorité au train IC 'C' 587 Mouscron - Anvers-Central à la bifurcation Zwiindrecht-Poste P, avant d'aborder la ligne 72 (sic) Anvers - Gand. A l'époque, la SNCB testait en effet une nouvelle numérotation de ses lignes (dans l'indicateur), mais celle-ci ne fut pas retenue et la ligne 72 redevint rapidement la 59.... Photo: Carlo Hertogs.



Le 25 août 1986, notre photographe s'est fait doucher gratis en attendant le passage du train IC 559 Anvers-Central - Mouscron, à hauteur de Zwiindrecht-Garage... Photo: Carlo Hertogs.



Ce joli panorama d'été date du 27 juillet 1986 et illustre le train IC 'C' 565 Anvers-Central - Mouscron à Lauwe, quelques centaines de mètres avant que la ligne ne passe au-dessus de l'autoroute E17 entre Courtrai et Mouscron. Le château d'eau aux formes étonnantes visible à l'horizon est caché de nos jours par une rangée d'arbres, comme c'est également le cas de la ligne, d'ailleurs... Photo: Carlo Hertogs.

une loco des NS la remorquait jusqu'à l'atelier NS d'Amsterdam-Dijkgracht, où d'autres essais étaient menés. Le jeudi de la même semaine, la 11 assurait alors un parcours d'essai aller-retour entre Amsterdam et Roosendaal, en tête de six voitures DB, ce qui eut pour effet de déclarer la 11 'bonne pour le service' sur le réseau NS, après quoi elle s'en retournait à vide vers Bruxelles. Des exceptions ont bien entendu eu lieu. A l'occasion de son retour vers la Belgique le 27 février, la 1185 fut ainsi désignée pour acheminer la voiture ICR 20-70 821 (une ICR du service intérieur), ainsi que les deux voitures ICR 'Benelux' de 1^{ère} classe 481 et 482 qui venaient d'être livrées, et trois voitures DB. Quant à la 1187, elle ne réalisa pas son parcours de réception du 13 mars vers Rotterdam et Roosendaal par l'ancienne ligne (via Haarlem et Leiden), mais via Gouda, jusque Rotterdam. Lorsque la 1189 réalisa son parcours de réception le 27 mars 1986, elle le fit en tête de quatre anciennes voitures Benelux 'Plan' W et de deux voitures DB: l'association d'une 11 et de voitures Benelux de 1^{ère} génération n'a vraiment pas été fréquente!

TOUJOURS PLUS DE VOITURES BENELUX LIVRÉES

Le 27 mars 1986, la livraison des voitures Benelux à la livrée rouge et jaune avait atteint sa vitesse de croisière: six voitures de 1^{ère} classe étaient déjà présentes aux Pays-Bas. Le lendemain, la première voiture-pilote - la 101 - arrivait à Amster-

dam, en compagnie de deux autres voitures de 1^{ère} classe: la traction fut assurée par la 1105 des NS. Une semaine plus tard, c'était au tour de la 102 (la voiture-pilote 'Bs' suivante) à trôner sur le site de Zaanstraat. Les parcours de réception furent assurés en direction de Horst-Sevenum et l'appareillage ATB des voitures-pilotes fut réglé à l'atelier d'Amersfoort. Entretemps, la 1181 eut l'honneur de pouvoir remorquer le 'Nostalgie-Orient Express' (qui était encore la propriété de la firme suisse Intraflug) en direction des Pays-Bas le 19 mars 1986, preuve s'il en est que la SNCB faisait déjà entièrement confiance à cette série de locomotives...

LE DÉBUT DU SERVICE COMMERCIAL AUX PAYS-BAS

L'initiation des conducteurs NS à la desserte des locos de la série 11 débuta le 1^{er} avril 1986, avec la 1182 à Amsterdam. Assez étonnamment, la carrière commerciale des 11 débuta également à ce moment sur le réseau NS. Comme déjà dit ci-dessus, les trains D 281/D 286 furent assurés en série 11 entre Bruxelles-Midi et Amsterdam à partir du 1^{er} avril 1986. La série 15 titulaire restait toutefois au train, remorquée comme véhicule. Parfois, il s'agissait même d'une série 25-5, lorsque pour l'une ou l'autre raison, la série 15 normalement prévue n'était pas disponible. Le premier jour, c'est la 1183 qui remorqua le train D 286 au départ d'Amsterdam jusqu'à Bruxelles-Midi, suivie de la 1505 en véhicule et de neuf

LIVRAISON DE LA SÉRIE 11 À LA SNCB

1181	26-11-1985
1182	09-12-1985
1183	12-12-1985
1184	30-12-1985
1185	30-12-1985
1186	13-01-1986
1187	29-01-1986
1188	19-02-1986
1189	07-03-1986
1190	25-03-1986
1191	16-04-1986
1192	23-04-1986

voitures de la SNCF (trois du type UIC et six du type 'Corail').

LES 'COMPOSITIONS' BENELUX ÉTRANGES...

Fin avril 1986, les premières voitures-pilotes Benelux (du type 'Bs') avaient été livrées, outre dix voitures de 1^{ère} classe, ce qui permit aux NS d'entamer les essais avec les 11 et les rames Benelux en réversibilité. Ces dernières étaient alors composées d'un nombre variable de voitures de 1^{ère} classe et d'une voiture-pilote. Ces étonnantes compositions circulaient alors sur des lignes où elles ne seraient jamais engagées en service régulier. Les parcours de réception des nouvelles voitures entre Amsterdam et Horst-Sevenum (via Eindhoven) se déroulaient désormais également selon cette composition de 'mini-rame' Benelux.



La photographie est un jeu d'ombres et de lumières, ce qu'illustre bien ce cliché pris le 25 mai 1986 du train IC 592 Mouscron - Anvers-Central, lors de son passage à Zwijndrecht. Photo: Carlo Hertogs.

PREMIERS ESSAIS EFFECTUÉS PAR LES 11 SUR LE RÉSEAU NS

1181	du 16 au 19-12-1985
1182	du 03 au 06-02-1986
1183	du 11 au 13-02-1986
1184	du 17 au 20-02-1986
1185	du 24 au 27-02-1986
1186	du 03 au 06-03-1986
1187	du 10 au 13-03-1986
1188	du 17 au 20-03-1986
1189	du 24 au 27-03-1986
1190	du 21 au 29-04-1986
1191	du 12 au 22-05-1986
1192	du 09 au 12-06-1986

C'est la 1184 qui ouvrit le bal le 21 avril 1986 en assurant le parcours de réception des voitures A 485, A 486 et Bs 101. Ces parcours seront limités plus tard à Eindhoven. Lors de la première visite de la 1190 à Amsterdam le 21 avril 1986, elle fut immobilisée quelques jours suite à une avarie, ce qui retarda d'autant son parcours de réception. Quant aux voitures Benelux, ce n'est que le 2 mai 1986 que les premières apparurent en Belgique, mais uniquement dans le cadre d'une exposition de matériel roulant organisée à Anvers. Elles furent remorquées par une série 23 depuis Roosendaal et y retournèrent aussi rapidement, après l'exposition. La réaction du public concernant ces voitures fut toutefois très élogieuse. Un peu plus tard, une voiture-pilote apparaîtra également de façon sporadique sur des

trains IC de la relation Anvers - Mouscron: elle était simplement accouplée devant la voiture-pilote M4. Cette voiture-pilote Benelux n'était toutefois pas accessible aux voyageurs. Grâce à cette technique assez simple, le personnel de conduite d'Anvers pouvait ainsi se familiariser à la conduite d'une telle voiture-pilote (bien que le pupitre de conduite soit identique à celui d'une loco de la série 11). La pratique pouvait aussi être acquise en mode poussé, grâce à la présence de cette voiture-pilote. Cette composition étrange ne circulait toutefois qu'à raison d'un seul aller-retour par jour: il fallait donc avoir de la chance pour l'immortaliser en photo...

En mai 1986, le rodage et la réception de la 1191 par les NS furent fortement perturbés (et retardés) suite à des actions syndicales menées dans les sociétés ferroviaires des deux pays. Enfin, le parcours de réception de la 1192 du 12 juin 1986 fut l'occasion d'une nouvelle primeur, car elle se déroula avec la composition suivante: deux voitures NS 'Plan' W1 et trois nouvelles voitures 'Benelux' rouge et jaune. C'est ainsi que se clôtura la période de rodage de la série 11 en Belgique et aux Pays-Bas. Il ne restait plus aux photographes que de guetter toute composition ou tout parcours sortant de l'ordinaire...

LES PARCOURS DE PRESSE

Le 18 juin 1986, deux rames Benelux flambant neuves furent mises en marche à l'intention de la presse, pour lui permettre de faire connais-

sance avec ce nouveau matériel. Pour la presse belge, le train circula de Bruxelles-Midi à Rotterdam, tandis que pour la presse néerlandaise, le train circula d'Amsterdam à Rotterdam. Ce furent respectivement les locomotives 11?? et 1181 qui assurèrent ces convois, composés chacun de trois voitures (une A, une AB et une Bs).

L'UTILISATION DES 11 LORS DE L'ÉTÉ 1986

Au cours des mois de l'été 1986, pas moins de quatre locomotives de la série 11 furent mises en circulation entre Anvers et Mouscron: tous les trains de cette relation IC étaient ainsi couverts! Sporadiquement, une nouvelle voiture-pilote Benelux pouvait encore être aperçue au sein de l'un de ces trains. Les autres 11 non utilisées sur cette relation assuraient à leur tour la remorque des trains internationaux saisonniers 1181 et 1186 entre Bruxelles et Amsterdam. En réalité, il s'agissait des trains 281 et 286 déjà cités, mais qui certains jours, acheminaient des voitures directes Amsterdam - Vintimille (et retour) sous les numéros de trains 1181/1186. Les jours pendant lesquels ces trains saisonniers ne circulaient pas, c'étaient alors les 281 et 286 qui étaient pris en charge, histoire de réduire les parcours à vide de locomotives au minimum.

LA VARIÉTÉ, RIEN DE TEL...

Les parcours de réception des voitures ICR réalisés au début de l'automne 1986 furent égale-



Le 2 juillet 1986, le train IC 'C' 584 Mouscron - Anvers-Central passe exactement à l'endroit où de nos jours se situe la bifurcation Melsele (sur la ligne 59). La présence d'une voiture-pilote Benelux fut exceptionnelle sur cette ligne; elle servait à permettre l'initiation du personnel de conduite, tout en étant interdite d'accès aux voyageurs. Photo: Carlo Hertogs.



La gare de Gand-St-Pierre, avec sa tour de l'horloge et son ancienne cabine de signalisation au bout des quais. On voit également une série 62 en livrée verte, sans la large bande jaune. La présence d'une série 11 en pousse d'une rame de voitures M4 en livrée bordeaux trahit le fait que nous sommes pendant les huit premiers mois de l'année 1986: la 1184 pousse le train IC 'C' 559 d'Anvers-Central vers Mouscron; quant à la 6285, elle est prête à assurer le train IR 'e' 1708 à destination d'Eeklo. Photo: Carlo Hertogs, le 15 mars 1986.



Passage du train INT 281 Paris - Amsterdam à hauteur d'Anvers-Luchtbal, le samedi 17 mai 1986. Pour une raison inconnue, ce train n'avait toutefois pas circulé entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi, la SNCB se chargeant de fournir une rame à la composition hétéroclite, pour quand même assurer ce train jusqu'Amsterdam. Derrière la 1187, on aperçoit successivement une I4 AB en ancienne livrée Benelux (!), une I2 et une antique I1 (toutes deux de 2^{ème} classe) et deux I4 de 1^{ère} classe. Photo: Carlo Hertogs.



Les premières voitures belges à deux niveaux - les M5 - furent présentées à la presse le 1^{er} mars 1986 en gare de Bruxelles-Nord. La SNCB en profita également pour (re)présenter la première loco de sa nouvelle série 11... Photo: Max Delie.



Vu du quai de l'ancienne gare d'Anvers-Luchtbal, voici le train INT 286 en direction de Paris-Nord, le 12 mai 1986. C'est une série 11 qui se chargea plusieurs mois durant de remorquer ce train entre Amsterdam CS et Bruxelles-Midi, tandis que la série 15 normalement prévue restait au train, comme véhicule. C'est à peu près à hauteur de la dernière voiture de ce convoi que se situe de nos jours la bifurcation 'Luchtbal', l'origine de la ligne à grande vitesse n°4 vers les Pays-Bas. Photo: Max Delie.



Le 15 mars 1986, la 1182 rencontre une automotrice quadruple (encore en livrée d'origine) en gare de Gand-St-Pierre, alors qu'elle assure la pousse d'un train IC à destination de Mouscron. Photo: Max Delie.



La période de rodage de la série 11 effectuée sur la relation IC 'C' Anvers - Mouscron durera suffisamment longtemps pour immortaliser ces compositions à hauteur des champs d'azalées en fleurs, à hauteur de Lochristi. Le train IC 'C' 588 Mouscron - Anvers-Central passe le 20 août 1986 à la limite des communes de Destelbergen et de Beervelde, le long de la ligne 59. Photo: Carlo Hertogs.

ment l'occasion de voir des compositions intéressantes. Le 23 septembre, les trois premières voitures-pilotes 'Bs' 401, 402 et 403 furent remorquées au moyen d'une locomotive électrique des NS. Le parcours suivant eut lieu le 6 octobre: la remorque en était assurée cette fois par la 1190 - une loco 'Benelux' toute neuve - encadrée par les voitures-pilotes 112 et 113, tandis que les voitures 404 et 405 (de 2^{ème} classe) ainsi que la BDK 974 étaient également incorporées dans cette rame.

Au cours de la seconde moitié de l'année 1986, des nouvelles rames Benelux (mais aussi des voitures Benelux en solo) furent régulièrement visibles sur le réseau NS, assurant des parcours d'initiation ou des trains spéciaux. Ces voitures ont parfois circulé à ces occasions sur des lignes qu'elles n'allaient plus jamais emprunter par la suite. Ce sont surtout des parcours sur l'ancienne ligne et autour d'Utrecht qui furent légion. Pour déterminer son poids-frein, une rame complète de voitures Benelux circula ainsi en novembre entre Den Bosch et Venlo. Mais la cerise sur le gâteau fut l'apparition des voitures Benelux 484 et 494 (de 1^{ère} classe) accompagnant la voiture royale SR 9 du train royal de la reine Beatrix, lorsque ce convoi conduisit le président d'Irlande d'Amsterdam à Eindhoven, le 9 novembre 1986. Des voitures Benelux de 1^{ère} classe furent ensuite régulièrement visibles

au cours de la seconde moitié de l'année 1986 dans des trains d'agence.

LES BENELUX ARRIVENT!

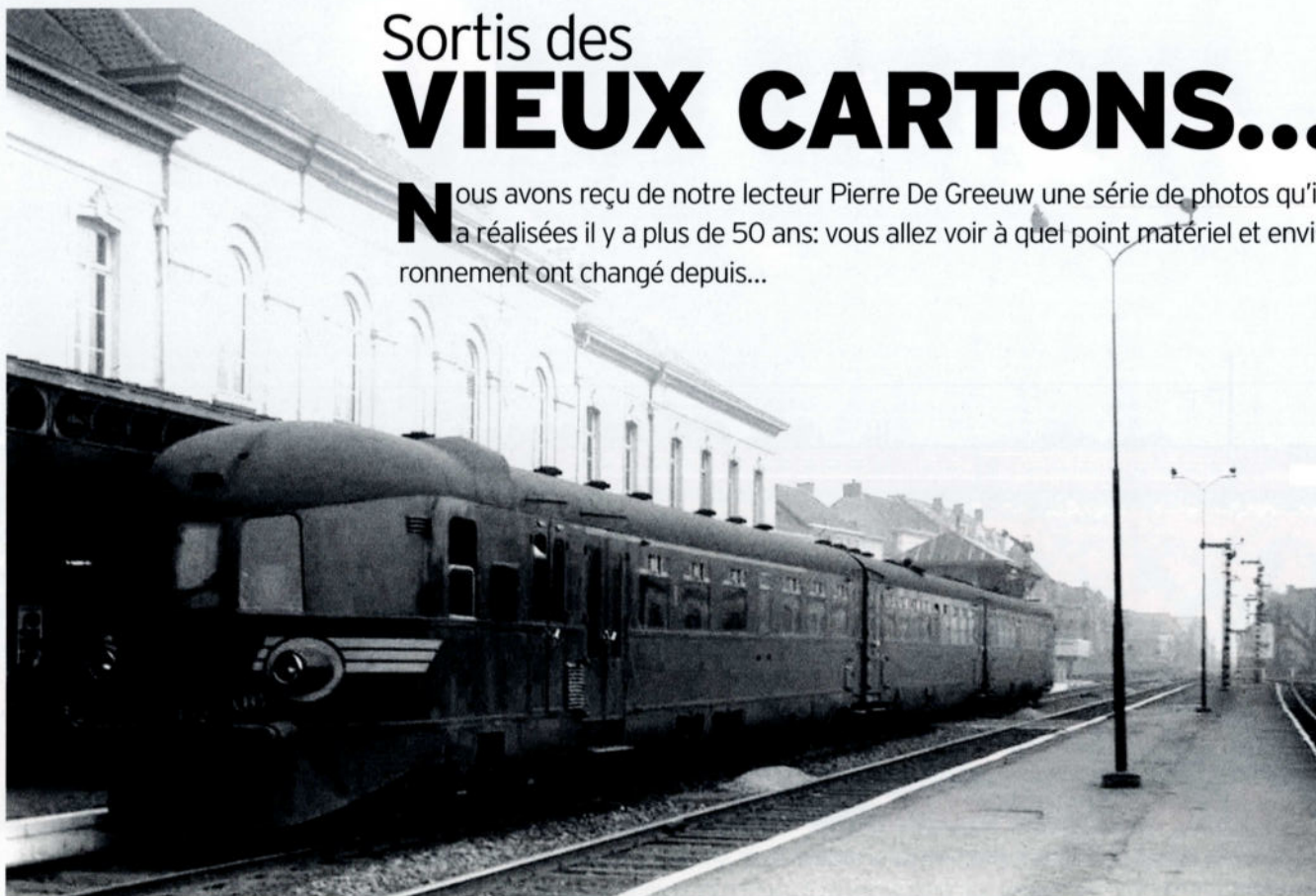
A partir du 1^{er} septembre 1986, les locos de la série 11 disparurent de la relation IC Anvers-Central - Mouscron, remplacées par les nouvelles locos de la série 12, qui venaient d'être mises en service commercial. Ces dernières prirent donc graduellement la place des 11, les 12 étant capables d'assurer ces trains jusqu'à Lille, sous 25.000 V. L'initiation des conducteurs (tant belges que néerlandais) aux engins de la série 11 put alors se faire à un rythme plus rapide, un nombre plus élevé de locomotives de cette série étant désormais disponible. A cet effet, une mini-rame Benelux (y compris une série 11) fut disposée pour initiation dans les gares de Den Haag HS (La Haye) et d'Utrecht CS: ces mini-rames étaient régulièrement visibles en ligne. Le 2 octobre 1986, les nouveaux trains Benelux étaient officiellement présentés lors d'une cérémonie, qui se tint sous la grande marquise de la gare d'Anvers-Central (qui était encore une gare-terminus, à dix voies en impasse). Ce jour-là, deux rames réversibles Benelux à la composition réduite (à 4 voitures) partirent, l'une de Bruxelles-Midi, l'autre d'Amsterdam-Centraal, faisant office toutes deux de trains inauguraux. Au départ de Bruxelles, c'était la 1183 qui offi-

ciait, tandis qu'au départ d'Amsterdam, le train avait été confié à la 1187. Parmi les invités, on pouvait reconnaître les ministres des Transports des deux pays, ainsi que les responsables des deux administrations ferroviaires concernées, la SNCB et les NS. C'est cette rencontre en gare d'Anvers-Central qui fit par ailleurs la couverture du 'numéro d'essai' (le n° 01) de notre revue, qui sortit en novembre 1986... Tant la SNCB que les NS voulaient mettre le plus rapidement en service ces nouveaux trains Benelux. Bien que toutes les voitures n'aient pas encore été livrées à ce moment, un service commercial 'réduit' fut mis en place dès le lendemain, servant un peu d'exploitation à l'essai. Pendant la courte période d'existence de ce service réduit, des parcours d'initiation eurent d'ailleurs encore régulièrement lieu. Cette exploitation à l'essai prit fin le 30 novembre, lorsque l'on passa sans encombre au service Benelux complet, que nous vous détaillerons dans notre prochain article.

Pour être complets, mentionnons encore que la dernière voiture Benelux neuve - la 422 de 2^{ème} classe - ne fut livrée que le 18 février 1987, à nouveau plus d'un mois et demi après la date de fin de livraison, maintes fois reportée. Quant à la date de réception de cette voiture, elle ne nous est pas connue: certains pensent que son premier parcours commercial aurait simultanément valu comme parcours de réception...

Sortis des **VIEUX CARTONS...**

Nous avons reçu de notre lecteur Pierre De Greeuw une série de photos qu'il a réalisées il y a plus de 50 ans: vous allez voir à quel point matériel et environnement ont changé depuis...



Le train M 3925 Anvers-Rive gauche - Gand-St-Pierre marque l'arrêt en gare de Saint-Nicolas, le 24 avril 1965. Ce train est assuré par un autorail triple du type 654, le 654.02, qui sera définitivement mis hors service en février 1966, soit à peine quelques mois plus tard. L'élément de tête de cet engin était prévu pour figurer dans un musée des chemins de fer, ce qui ne s'est jamais concrétisé.



En tête d'un train de marchandises venant d'Alost, la 29.109 entre en gare de formation de Merelbeke, le 27 août 1965. Cette locomotive fut construite en 1946 par la 'Montréal Locomotive Works' au Canada et mise en service par la SNCB le 29 juillet 1946 à la remise d'Alost. Vingt ans plus tard, elle y sera définitivement mise hors service, en date du 25 juillet 1966.



La 200.091 (future 5191) remorquant le train 9955 Bruxelles-Nord - Termonde arrive à son terminus, le 27 août 1965. Cette vue est très représentative du 'chemin de fer de bon-papa': de nos jours, plus aucun train de voyageurs tracté n'est assuré en traction Diesel et les locomotives à vapeur (dont certaines sont encore visibles) ont disparu depuis bien longtemps, ainsi que les poteaux télégraphiques, le parc à charbon et la remise à locomotives... Toutes les voies de cette gare sont désormais électrifiées et le trafic est assuré par des automotrices ou des rames réversibles. Bref: tout a changé en 50 ans!



Des photos de locomotives à vapeur sans foyer en activité sont rares. En voici une de la loco n°12 du charbonnage de Beringen, qui remorque une rame de wagons 'Kübel' chargés de charbon entre la mine et le port charbonnier de l'endroit. La chaudière des locomotives sans foyer était remplie de vapeur au moyen d'une installation fixe; ce type de loco était utilisé sur des sites où du feu ne pouvait en aucun cas être produit, sous peine d'explosion. Ceci étant, nous ne disposons pas de beaucoup plus d'infos concernant ce type de locos: un lecteur pourrait-il nous aider?

BELGIQUE



↑ La 'Traxx' E186 111 louée par Alpha Trains aux NS (une ex 'rouge et blanche' qui vient d'être repeinte dans la livrée jaune et bleue des NS, à l'instar des E186 001 à 019 achetées en propre par les NS) est sous-louée à la SNCB depuis le 9 juillet, afin de renforcer l'effectif des 14 locos de la série 28 qui assurent les trains IC Bruxelles - Amsterdam. Pendant cet été, deux de ces '28' sont immobilisées à tour de rôle à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord, où elles sont équipées de l'ETCS. Pour rappel, les '28' utilisées par la SNCB et par B-Logistics ne leur appartiennent pas, car sont prises en leasing auprès d'Alpha Trains: il s'agit des seuls engins moteurs utilisés par la SNCB à n'être équipés ni de la TBL1+, ni de l'ETCS. Quant à la E186 111, c'est l'une des deux seules 'Traxx' utilisées par les NS (avec la E186 112) à être autorisée à circuler en Belgique. Une rame 'Benelux' à la livrée enfin homogène, grâce à la repeinture de la E186 111: la voici assurant le train 9247 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS au passage à Zemst (L.25N), le 14 juillet 2016. Photo: Lucien Claeys.

↓ C'est un fait peu connu: tous les matins avant 7h30, trois trains 'Benelux' sont garés côte à côte à Forest-Voitures, prêts à s'élancer vers Bruxelles-Midi et Amsterdam CS. Ils assurent tour à tour les trains 9219, 9223 et 9227, qui partent respectivement de Bruxelles-Midi à 7h45, 8h45 et 9h45. Le remplacement de deux rames de voitures NS par des I6/I10 de la SNCB (voir JCF 211, p. 64 & 65) a par ailleurs fait long feu quelques semaines à peine après leur mise en service sur Bruxelles - Amsterdam: le personnel d'accompagnement NS n'avait pas suffisamment été initié à la desserte des voitures belges... Les voitures I6 et I10 devraient toutefois réapparaître sur les trains 'Benelux' à partir du 29 août prochain. Remarquez la présence de l'autorail 4129 de Merelbeke, qui avait réalisé des parcours d'essais nocturnes. Photo: Corentin Cauwelier, le 16 juillet 2016.





↑ La rame 714 (l'une des 17 'Velaro D' commandées par la DB et qui n'est pas encore entièrement revêtue de sa livrée complète) est à nouveau venue effectuer quelques essais sur le réseau belge. Lorsqu'elle ne circulait pas, cette rame était garée dans les emprises de l'atelier TGV de Bruxelles-Midi, au milieu de rames Eurostar classiques et autres TGV. Photo: Corentin Cauwelier, le 16 juillet 2016.

↓ Une rame Thalys 'PBKA' équipée de la dernière version de l'ETCS en vigueur sur le réseau belge a réalisé un parcours d'essai entre l'atelier TGV de Bruxelles-Midi et Java (L. 125 entre Andenne et Huy), via Namur. Rappelons que la relation 'Thalys' Liège-Guillemins – Paris-Nord via Namur, Charleroi-Sud et Mons avait été supprimée fin mars 2015 suite notamment à l'incompatibilité technique entre les dispositifs de sécurité installés à bord des rames Thalys et ceux installés au sol entre Auvelais et Namur par Infrabel (voir JCF 204, page 17).

La rame Thalys 4341 à son retour de Java (sic) passe à Namêche, le 27 juin 2016. Photo: Lucien Claeys.





↑ La 461, l'automotrice 'AM96' de queue du convoi qui a violemment tamponné un train de marchandises à St-Georges-sur-Meuse (L. 125 entre Huy et Flémalle) le dimanche 5 juin 2016, a été transférée dans un premier temps à Ronet, d'où elle sera rapatriée vers l'AC Malines, pour une éventuelle réparation. Quant à l'automotrice de tête du convoi tamponneur (la 548), elle sera radiée, car les dégâts qu'elle a subis sont tels qu'elle ne sera sans doute pas réparée.

En gare de Huy, la 7746 de Charleroi-Sud-Quai s'apprête à poursuivre la remorque (à 20 km/h) de la 461 accidentée vers Ronet, le 6 juin 2016. Photo: Jean-François Polet.





↙ Le désamiantage des caisses des automotrices quadruples, une opération préalable à leur rénovation, se poursuit à l'atelier central SNCB de Gentbrugge, comme en témoigne cette vue de huit caisses de quadruples (dont celles de la 811) déjà 'désossées' et garées sur le faisceau de l'AC Gentbrugge, le 11 juillet 2016. Pas moins de dix automotrices quadruples (sur un effectif de 44!) sont actuellement immobilisées dans un des trois ateliers centraux chargés de leur révision (Gentbrugge, Salzinnes et Malines), la 843 étant la seule rénovée qui ait déjà été remise en service (voir JCF 204). Photo: Olivier Spee.

Tout comme en 2015, la direction 'Marketing & Sales' de la SNCB a décidé de faire circuler des trains spéciaux dans le cadre de plusieurs festivals organisés en Belgique pendant l'été. Cette année, une rame complète de voitures M4 a été réservée pour ces trains, au sein de laquelle la voiture bar-disco SR3 a été incorporée, cette dernière ayant été entièrement pelliculée de motifs... animaliers. Cette composition a roulé (ou roulera) lors des festivals suivants: Rock Werchter (le 29/06), Dour (le 13/07), Pukkelpop (17/08) et Laundry Day (03/09).



La voiture bar-disco SR3 nouvellement pelliculée: des goûts et des couleurs... Kortenbergh, le 29 juin 2016. Photo: Lucien Claeys.



Le 'Rock Werchter -Party train' mis en marche entre Ostende et Louvain à l'occasion du festival éponyme passe à Kortenbergh, le 29 juin 2016. Derrière la 2719, on aperçoit successivement deux tranches de quatre voitures M4 encadrant la SR3. Photo: Lucien Claeys.





Départ exceptionnel depuis la Belgique du prestigieux train VSOE (Venice-Simplon-Orient Express), le dimanche 5 juin 2016. En provenance de Paris-Est, la rame vide a été acheminée jusque Jeumont par la BB 26017 SNCF, où elle a été relayée par la 1354 SNCB qui a poursuivi l'acheminement jusque Liège-Guillemins, via Charleroi, Namur et Bressoux, où a eu lieu un changement de front, le plan des voies de Liège-Guillemins ne permettant plus d'accéder à la voie 1 en venant de la ligne 125. Le départ de ce train, affrété par une chaîne de télévision néerlandaise pour un groupe de VIP, devait se dérouler initialement de Bruxelles, mais par peur d'un attentat (!), avait été reporté à Liège-Guillemins... La rame était formée des 16 voitures suivantes (citées dans le désordre): les neuf WL (lits) type LX 3539, 3552, 3483, 3544, 3543, 3553, 3482, 3525 et 3473, les deux WL type YU 3915 et 3912, les WR (restaurant) 4110 et 4095, la WP (Pullman) 4141, la WR (bar) 3674 et la WL type S1 3309. La destination du convoi était Venise; sa traction sur le réseau belge a été confiée aux 1879 et 1864 couplées en UM, via Rivage, Marloie, Libramont et Athus, où les 18 ont été relayées par un engin CFL, la série 18 SNCB n'étant toujours pas homologuée sur le réseau grand-ducal.



↑ En gare de Jeumont, la 1354 SNCB est prête à remorquer la rame vide du VSOE jusque Liège-Guillemins (via Bressoux), le 5 juin 2016. Photo: Jean-Pierre Fiers.

← L'impressionnant convoi vu de la queue lors de son passage à Franière (L.130 entre Jemeppe-sur-Sambre et Ronet). Photo: Jean-Pierre Fiers.



↑ Voie 1 à Liège-Guillemins: les 1879 et 1864 en UM viennent de se placer en tête du VSOE afin de remorquer d'une traite jusqu'Athus. Photo: Jean-Pierre Fiers.

← En uniforme impeccable, le personnel du VSOE attend ses voyageurs privilégiés, sous la monumentale halle Calatrava. Remarquez la mention en néerlandais sur les afficheurs de quai: Liège-Guillemins sait se montrer accueillante!... Photo: Luc Ninane.



↑ Premier des quatre derniers trains de pèlerins vers Lourdes qui circuleront en Belgique, au cours de la saison 2016. C'est la 1347 SNCB qui a remorqué le premier d'entre eux, d'abord à vide entre Ostende et Maastricht, ensuite à charge jusque Jeumont, via la dorsale wallonne. La rame SNCB était composée de 13 voitures-couchettes I6 Bc, d'un fourgon 'Dms' et d'une voiture I10 'Resto'. Le parcours aller s'est déroulé le 21 mai et le retour le 28 du même mois.

Venant de Maastricht, la 1347 franchit panto baissé la section de séparation entre le 1,5 kV néerlandais et le 3 kV belge à Gronsvelt (NL), le 21 mai 2016. Photo: Bertrand Montjobaques.

↓ Le 2^{ème} train de pèlerins parti cette année de la Belgique vers Lourdes l'a été au départ de Tournai, le 15 juillet 2016. Parvenue à vide d'Ostende (via Lichtervelde, le triangle de Courtrai et Mouscron), la rame était composée de 12 voitures-couchettes I6 Bc et du fourgon 'Dms' 17419 de la SNCB. Les parcours entre Ostende, Tournai et Jeumont ont été assurés par la 1346 SNCB. Deux trains de pèlerins partiront encore de Belgique, le 11.09 au départ de Maastricht et le 21.09 au départ de Namur, après quoi il sera mis fin à ce trafic sur le réseau belge, la durée de ces parcours (près de 24 heures!) étant devenue dissuasive pour les organisateurs de ces trains...

Le train de pèlerins Tournai - Lourdes à l'approche d'Antoing, le 15 juillet 2016. Photo: Corentin Cauwelier.





← Une vue que l'on ne verra bientôt plus: des voitures SNCF en gare de Toulouse Matabiau! Photo: Luc Ninane, le 16 juillet 2016.



← Arrivée le 16 juillet en gare de Toulouse Matabiau du train de pèlerins parti la veille de Tournai. C'est la BB 26071 SNCF qui en a assuré la traction depuis Jeumont, via la ceinture de Paris et Brive. A Toulouse, elle va toutefois devoir céder sa place, car les 'Sybic' ne sont pas autorisées à circuler sous les caténaires inclinées du type 'PO-Midi'. Photo: Luc Ninane.



← Après que la BB 26071 ait été différée du train, la BB 7287 (une monotension 1,5 kV de la SNCF en livrée 'fantôme') accoste le convoi avant de le remorquer jusqu'à sa destination finale: Lourdes. Toulouse Matabiau, le 16 juillet 2016. Photo: Luc Ninane.

(Remerciements au personnel de la gare de Toulouse Matabiau, pour les renseignements fournis).



↑ Les fortes pluies d'orage qui se sont abattues ici et là en Belgique début juin ont occasionné de nombreuses inondations, comme à Schulen (L.35 entre Hasselt et Diest), où un bassin de retenue a débordé sur les routes avoisinantes. Comme en témoigne la présence des signaux routiers, la 2843 de B-Logistics qui remorque un train diffus Gremberg – Anvers-Nord (qui comporte une autre '28', classée en queue du convoi) ne longe pas un cours d'eau, mais bien une route! Photo: Bart B, le 11 juin 2016.

→ La dernière des six locomotives de la série 55 'TVM' qui n'avait pas encore été repeinte en livrée 'série 18' l'est désormais également, après qu'elle ait bénéficié d'une grande révision à l'atelier central de Salzinnes. Rappelons que ces six locos, toutes attribuées à l'atelier de Schaerbeek, sont principalement destinées à servir d'engins de secours sur la LGV 1 Hal – frontière française.

Premier parcours d'essai pour la 5506, sortant toute pimpante de l'AC Salzinnes, le 8 juillet 2016. Photo: Charles Malisoux.



→ En septembre prochain, l'atelier de traction de Stockem fermera définitivement ses portes, remplacé par un nouvel atelier situé à Arlon. Les équipements lourds de l'ancien atelier et qui sont réutilisables sont en cours de démontage. La 5512 (une 55 'TVM'!) a ainsi acheminé deux wagons plats du type 'Remms' à Stockem, en vue d'y charger des ventilateurs-extracteurs, qui remplaceront des équipements défectueux du même type à l'atelier de Schaerbeek...

Après avoir déposé ses wagons, la 5512 s'en retourne à vide de Stockem (où la venue d'une 55 'TVM' est exceptionnelle) vers Schaerbeek, le 19 juillet 2016. Photo: Quentin Lavallé.





↑ Au cours du weekend des 25 et 26 juin, Infrabel a concentré les commandes de trois cabines de signalisation (Tongres, Bilzen et une partie de celle d'Hasselt) dans le nouveau poste informatisé de Hasselt. Pour ce faire, les tronçons de ligne Hasselt – Tongres (L.34) et Hasselt – St-Trond (L.21) ont été mis hors service pendant tout le weekend, le trafic marchandises étant détourné entre Louvain et Visé par Landen, Kinkempois et Visé (via les lignes 36, 36A et 40).

La 2804 de B-Logistics en tête d'un train d'automobiles Zeebruges – Gallarate (It) détourné passe à Landen, le 25 juin 2016. Photo: Bart B.

↓ Le festival d'un jour 'Pennenzakkenrock' (plus particulièrement destiné aux enfants) s'est tenu à Mol le mardi 28 juin. Afin de renforcer les trains entre Anvers et Mol et entre Mol et Hasselt tout au long de la journée, deux autorails 41 d'Alost et deux de Merelbeke sont venus prêter main-forte à leurs collègues de l'atelier de Hasselt. Voici ces quatre engins (4169, 4195, 4182 et 4167) en route vers Mol lors de leur passage à Aarschot, le 26 juin 2016. Photo: Bart B.



Patrimoine historique



↑ Le transfert du matériel historique géré par la SNCB aux lignes-musées belges se poursuit (voir JCF 210, page 14): mi-juin, trois véhicules historiques (la locomotive électrique 2801, l'autorail triple 4006 et la voiture prototype M1 n° 42002 de 2^{ème} classe) ont ainsi été cédés définitivement au PFT et transférés de la remise-musée de La Louvière-Sud au Rétrotrain de Saint-Ghislain. Si les manœuvres à la remise-musée de La Louvière-Sud (l'ancien atelier de traction d'Haine-St-Pierre) se sont réalisées au moyen de la 7324 (louée par le PFT à la SNCB), le transfert proprement dit s'est effectué au moyen d'une 6500 de DB Cargo. La Louvière-Sud, le 19 juin 2016. Photo: Michel Van Ussel.

➔ Puisque nous en sommes à évoquer le matériel historique, saviez-vous que l'ancien tender chasse-neige de Gouvy... existe toujours? Il s'agit d'un ancien tender prussien à trois essieux (qui fut sans doute accolé à une type 81 SNCB) et qui avait été transformé en chasse-neige, pour œuvrer sur les lignes autour de Gouvy. Malgré la fermeture de l'atelier depuis des décennies, ce tender est toujours resté en place. A noter que personne ne semble intéressé par sa sauvegarde, vu son état de délabrement avancé... Gouvy, le 10 juin 2016. Photo: Hans Joosen.



Infrabel - Réseau



↑ Sur la ligne 37 entre Welkenraedt et la bifurcation Hammerbrücke, il ne circule plus désormais qu'un seul train par heure et par sens, ce qui ne justifie plus l'entretien coûteux d'une ligne à double voie, d'autant que la Belgique est reliée à l'Allemagne via la LGV 3 Chênée - Hergenrath. La voie 'A' non rénovée (sur laquelle circule la 655 en direction d'Aachen Hbf) sera donc bientôt mise définitivement hors service. Lontzen, le 9 juillet 2016. Photo: J.H. Renard.

↓ Nous n'avions pas encore eu l'occasion de vous illustrer le nouveau viaduc à simple voie servant de liaison 36C/2 (selon la numérotation Infrabel) entre la ligne 25N Bruxelles - Malines (établie sur la berme centrale de l'autoroute E19) et la ligne 26/1 à la bif. Keelbeek. Cette liaison 'aérienne' permet surtout de relier directement Bruxelles-Schuman à l'aéroport (via le nouveau tunnel Schuman - Josaphat) en 15 min; elle est empruntée par les trains des relations IC reliant l'aéroport à Dinant et à Charleroi-Sud, deux relations exploitées en automotrices 'Desiro'. Les 08102 et 08032 passent sur la liaison 36C/2 à Haren, rue du Witloof (sic), le 7 juillet 2016; les poteaux caténaires de la ligne 26/1 sont visibles à l'arrière-plan. Le terrain vague à l'avant-plan est le site de la future nouvelle prison de Haren. Photo: Lucien Claeys.



Opérateurs privés



↑ Lors de la reprise des anciennes cabines de signalisation dans la région de Hasselt par le nouveau poste informatisé (voir page 69), les rares trains de marchandises circulant le dimanche ont également fait l'objet de détournements, comme ce train de conteneurs Frankfurt-Hafen – Genk-Marchandises, détourné entre Visé-Haut et Hasselt par Bressoux, Kinkempois, Louvain, Aarschot et Diest. Il était assuré par la E186 123, louée depuis mai 2013 à Railtraxx, et qui n'est autre que l'ancienne 2801 utilisée auparavant par SNCB-Logistics! Aarschot, le 26 juin 2016. Photo: Bart B.

↓ En septembre 2013, la firme britannique Direct Rail Services a commandé dix locomotives bi-modes (Diesel et électriques) à Vossloh (E) via le loueur Beacon Rail. Aptes à 160 km/h, elles peuvent fonctionner aussi bien en traction Diesel qu'électrique (25 kV), tant en service voyageurs que marchandises. La première loco de cette série (la 88001) a été transférée d'Anvers Waaslandhaven au circuit d'essais de Velim, le 13 avril dernier. Après y avoir réalisé de nombreux essais, elle est retournée au Royaume-Uni, cette fois via Zeebruges. Remorquée par la DE6301 de Crossrail, voici la 88001 lors de son transfert vers Zeebruges en gare d'Aarschot, le 5 juillet 2016. Photo: Bart B.





↑ La traction du train 46453 Dollands Moor (GB) – Neuss (D) transportant de l'aluminium dans des wagons fermés du type 'Habis' pour le compte de la firme Novelis, ainsi que des conteneurs chargés de pièces d'autos des marques Land-Rover et Jaguar, est passée début juin de l'opérateur B-Logistics à DB Cargo, ce qui permet d'y voir désormais en tête de ce train soit une 'Traxx' grise ECR, soit une rouge de DB Cargo, voire... les deux ! La E186 318 ECR en charge de ce convoi le 13 juillet dernier a en effet acheminé la Traxx 'rouge' de DB Cargo normalement prévue pour remorquer ce train, mais qui avait subi une avarie à un de ses pantographes. Floreffé (L.130 entre Jemeppe-sur-Sambre et Ronet), le 13 juillet 2016: depuis ce changement d'opérateur, ce train transite en effet via la dorsale wallonne. Photo: Jean-François Polet.

↓ L'intermède joué en Belgique par la belle 'Class' 66 bleue (la DE 6607 de Beacon Rail – voir JCF 211, page 72) fut comme prévu de courte durée, puisque la 266 118 utilisée par Railtraxx est réapparue, après avoir été révisée. Cette loco peinte en noir affiche désormais un petit logo doré (peu visible) au nom de son propriétaire: Beacon Rail. Voici cette loco assurant la 'navette de Nievenheim' (chargée en tout et pour tout d'un seul conteneur-citerne...) qui circule entre le faisceau 'Kalishoek' du Waaslandhaven d'Anvers et la ville allemande de Nievenheim. Ces navettes ne recueillent pas un grand succès, au point que l'on peut se poser des questions quant à leur avenir... Ligne 10 (liaison du Liefkenshoek), le 9 juin 2016. Photo: Carlo Hertogs.



LUXEMBOURG



↑ Le 30 mai 2016, de fortes pluies ont inondé les caves du poste d'aiguillage qui gère le faisceau 'Sud' du triage de Bettembourg, perturbant fortement les circulations. Afin de permettre le passage de quelques rares trains de voyageurs, une grande partie des trains de marchandises entre la France et le Luxembourg a dû être déviée. Parmi ces détournements, on note surtout celui du train quotidien Hagondange (F) – Bettembourg, composé essentiellement de wagons en provenance de la Suisse. Afin de rejoindre Bettembourg, ce train est passé par la section frontière Mont-Saint-Martin (F) – Rodange qui, à part d'occasionnels détournements de navettes Lorry-Rail, ne voit passer aucun train de marchandises régulier. Voici l'un de ces trains détournés, remorqué par les 3017 et 3015 de CFL Cargo: il vient de franchir le sectionnement marquant la frontière franco-luxembourgeoise et s'engage sur la ligne droite en direction de Rodange, le 2 juin 2016. Photo: Yves Gillander.

↓ Après les dégâts dus à l'inondation, les circulations dans le nœud de Bettembourg n'ont repris normalement qu'à partir du 4 juin. Un train de pèlerins Münster – Lourdes fut parmi les premiers à pouvoir pratiquer la vitesse maximale de la ligne, à savoir 140 km/h. Voici ce convoi le 4 juin 2016 dans la longue courbe menant de Livange à Bettembourg, où des travaux de déboisement ont récemment été réalisés. C'est à cet endroit que la future et nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg rejoindra la ligne existante par un saut de mouton. Cette nouvelle ligne devrait être opérationnelle à l'horizon 2021 et permettra de soulager la ligne actuelle, proche de la saturation. Photo: Yves Gillander.





Le train Intercités de nuit qui reliait Luxembourg à la Côte d'Azur (dénommé 'Lorazur') a circulé pour la dernière fois le 26 juin 2016, victime de la désaffection de sa clientèle. Ce train comportait normalement deux tranches de voitures, l'une pour Nice, l'autre pour Cerbère, chaque tranche comportant quatre voitures-couchettes (ex) 'Lunéa' de la SNCF. Le dernier 'Lorazur' est arrivé à Luxembourg-Ville le dimanche 26 juin avec ses deux tranches, mais seule la tranche 'Nice' en est repartie le même soir.

Suite à un chantier, les voies 1 et 2 en gare de Bettembourg étaient hors service le 26 juin 2016, les trains devant transiter par le triage. Voici le dernier 'Lorazur' Luxembourg - Nice passant exceptionnellement par la voie 3 en gare de Bettembourg, le 26 juin 2016. Photo: Mike Wohl.



Passage à Bettembourg des quatre voitures-couchettes (ex) Lunéa de la tranche 'Cerbère' du dernier 'Lorazur' du 26 juin, rapatriées à vide par la BB 26163 SNCF de Luxembourg à Strasbourg, le 19 juillet 2016. Il s'agissait aussi par la même occasion de la dernière circulation d'une 'Sybic' SNCF sur le réseau grand-ducal! Photo: Quentin Lavallé.





↑ A l'occasion de la 'Großes Lokschuppenfest im Bahnbetriebswerk Hanau' (la 'grande fête de la rotonde de l'atelier de Hanau', près de Francfort-sur-Main) qui s'est tenue les 4 et 5 juin, la locomotive à vapeur 5519 ex CFL s'y est rendue en tête d'un train spécial au départ de Luxembourg et a ensuite été garée sous la rotonde, au milieu des autres invitées à la fête. La 5519 encadrée par les 50 3552, 89 906, 01 150 et 38 1772 (outre deux 'intrus'...), le 4 juin 2016. Photo: Roger Leclerc.

↓ Un fait peu connu: un mini-musée ferroviaire à ciel ouvert existe à Niederpallen (L), le long de l'ancienne ligne à voie étroite Martelange (L) – Noerdange. Le 'Jhangeli' (surnom donné aux lignes à voie étroite au Grand-Duché) a circulé jusqu'en 1953. Outre la présence d'une ancienne voiture et d'un wagon fermé, on peut y voir une locomotive à vapeur ex-ARBED de fabrication 'La Meuse' (n° 3443 de 1937), qui n'a toutefois jamais circulé sur le Jhangeli... Niederpallen, le 9 juin 2016. Photo: Hans Joosen.





Depuis mai 2014, la remorque des trains combinés de l'opérateur logistique 'Mars' est assurée par l'opérateur privé TX Logistics entre Sarrebruck et Munich. Lorsque la tranche 'Bettembourg-Munich' ne circule pas le lundi, l'aller Bettembourg-Munich du samedi et le retour Munich-Bettembourg du dimanche sont assurés par une '4000' de CFL Cargo, afin d'éviter qu'une loco TXL montant à Sarrebruck le dimanche soir ne chôme à Sarrebruck le lundi. Particularité du samedi: la '4000' récupère la loco TXL à Sarrebruck et assure le restant du parcours en unité multiple! Suite à une différence de logiciels, cette unité multiple n'est toutefois possible qu'avec la 4000 en tête.

La 4015 de CFL Cargo et la 185 540 de TX Logistics assurant en UM le train 41563 Bettembourg - Trieste (It) passent à Dudweiler (en banlieue de Sarrebruck), le samedi 9 juillet 2016. Photo: Yves Gillander.



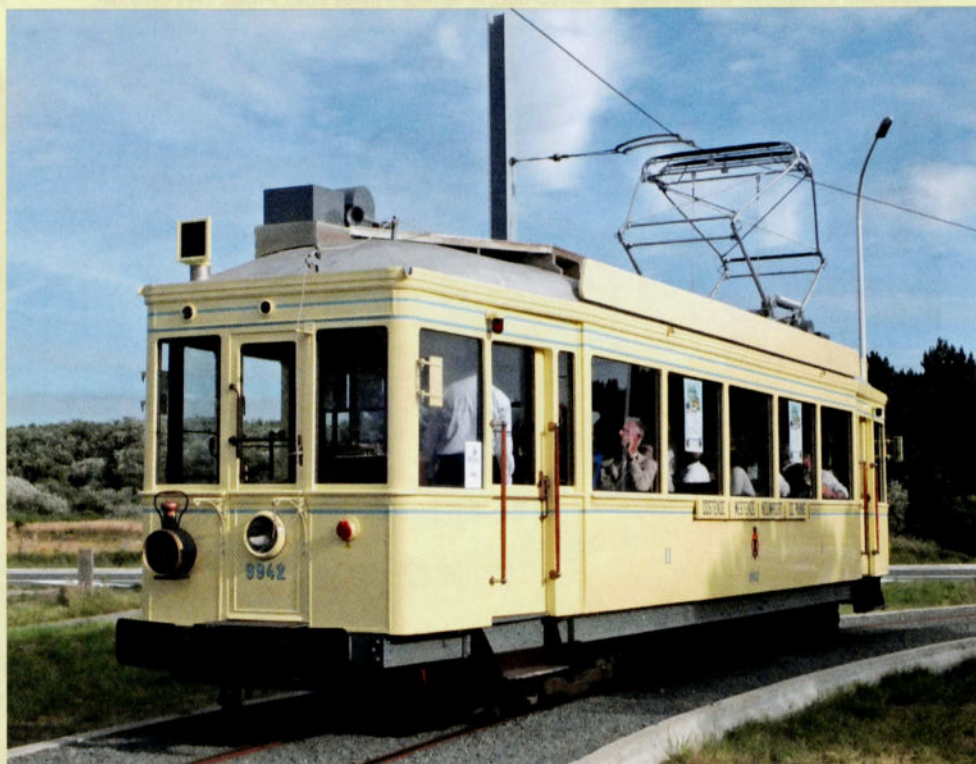
Le 30 mai 2016, les deux automotrices 2014 et 2005 ont arraché la caténaire à Essingen (entre Mersch et Cruchten, sur la ligne Luxembourg - Troisvierges). Après quelques heures d'interruption du trafic, c'est la 1818 de CFL Cargo qui est allée secourir les deux automotrices, en les remorquant d'abord jusqu'Ettelbrück, ensuite jusqu'au CRM de Luxembourg-Ville. Colmar-Berg, le 30 mai 2016. Photo: Mike Wohl.



TRAMS

Côte

➤ Après avoir été remarquablement restaurée dans son état des années '30, la motrice Standard 9942 SNCV a été présentée officiellement le 15 juillet dernier. Cette motrice Standard 'bois' destinée à la Côte faisait partie de la commande du 30 mars 1931 qui comprenait 9 unités (9940 à 9948) construites par les Ateliers de Construction de et à Familleureux (châssis et caisse) et par Léonard-Giot (bogies). La 9942 fut mise en service le 16 avril 1932 sur les lignes de la Côte (au début, uniquement pendant la saison estivale), mais aussi sur Knokke – Westkapelle – Bruges. Pendant la guerre 40-45, elle fut engagée sur le réseau du Groupe de Louvain et retourna à la Côte après la guerre, pour y terminer sa carrière en 1956, après l'arrivée des nouvelles motrices du type SO. Après remplacement de ses bogies par des exemplaires plus légers, cette motrice devient la remorque 19673 et fut remise en service en 1957. Renommée 9526 le 1^{er} janvier 1976, elle fut mise hors exploitation en 1981 et remise dès septembre dans le dépôt de Kalken, ensuite en 2004 dans le hangar de Weelde. Elle fut finalement transférée en 2011 à l'atelier de la 'Rotterdamse Elektrische Tram' pour y bénéficier d'une restauration approfondie, après quoi elle revint à Knokke en juillet 2013 pour y être équipée des bogies, moteurs, controllers et équipement de freinage Westinghouse de la défunte motrice SO 10054, dont une partie de la caisse est exposée à Middelkerke (dans l'ancien bâtiment de la Poste). Le reste de la restauration (technique et électrique) a été effectué par les bénévoles du TTO, dans l'atelier De Lijn de Knokke et le petit dépôt de La Panne. La 9942 à De Haan (Zwarte Kiezel), lors de sa présentation du 15 juillet 2016. Photo: Alain Janmart.



Anvers



← Pendant plusieurs dimanches au cours de cet été, des parcours touristiques sont organisés sur le réseau trams d'Anvers au moyen du 'Poldertram', la 9994 magnifiquement restaurée par l'association du même nom. Il s'agit de la motrice Standard 9994 SNCV, gérée actuellement par le VlaTAM. Après la parution de ce magazine, elle circulera encore les 14 et 21 août et le 4 septembre, chaque fois au départ de la Nationale Bank (Leopoldplaats), à 13h, 14h30 et 16h. L'itinéraire parcouru est le suivant: les 'Leien' jusqu'à la Rooseveltplaats, la ligne 11 jusque la gare de Berchem, demi tour et ensuite la ligne 4 jusqu'à la Bolivarplaats, via la Groenplaats. Les 'Leien' sont ensuite parcourus jusqu'à la Nationale Bank. Ces parcours sont organisés par le VlaTAM, en collaboration avec 'De Poldertram' et De Lijn. Chaque parcours dure environ une heure et coûte 3 euro. Voici la 9994 le long des magnifiques façades de la Cogels-Osylei dans le quartier de Zurenborg (Berchem), le 3 juillet 2016. Photo: Willy Henderikx.

→ Livraison de la dernière motrice 'Flexity 2' (une 'Albatros' de 32 m) pour le réseau d'Anvers: c'est la 7338 qui termine ce lot important de 48 véhicules (10 motrices de 43 m et 38 motrices de 32 m). La livraison du prochain lot de motrices neuves à Anvers sera entamée probablement au cours du mois de novembre. Photo: Alain Janmart, le 5 juillet 2016.

↑ Afin de réaménager les 'Leien' (les larges boulevards du centre d'Anvers) et de construire un court tunnel de pré-métro, les voies des lignes 12 et 24 ont été partiellement déplacées sur quelques centaines de mètres. Entre l'arrêt 'Stadspark' et la Rooseveltplaats, ces lignes empruntent ainsi des voies provisoires; à hauteur du collège Onze-Lieve-Vrouw, la voie vers la Rooseveltplaats se trouve même le long de celle vers la 'Nationale Bank'. Voici l'illustration de cette situation avec un convoi d'heure de pointe de deux PCC accouplées (dont la 7148) sur la ligne 12, le 26 avril 2016. Photo: Alain Janmart.



Bruxelles



➤ Après avoir été complètement repeinte à l'atelier STIB de Haren, la motrice prototype articulée 7500 (préservée pour le Musée du Tram à Woluwe) a été transférée à l'atelier STIB de Cureghem, où les finitions techniques et la repose de l'aménagement intérieur seront effectuées. Il était initialement prévu de remorquer cette motrice lors de ce transfert, mais suite à un problème technique, la 7500 s'est rendue d'elle-même d'un atelier à un autre, sans le moindre problème...

Une motrice-musée devant le plus beau musée ferroviaire de Belgique (!): la 7500 en cours de transfert pose devant 'Train World' à Schaerbeek, le 4 juillet 2016. Photo: Christian Scheemaekers.



➤ La 7500 en cours de transfert vers l'atelier STIB de Cureghem passe le long de l'avenue Charles Woeste à Jette, le 4 juillet 2016. Cette motrice a été remise dans son état de 1975, avec quatre portes à deux battants. Photo: Christian Scheemaekers.

➔ Suite à la rénovation de la rue Van Oost à Schaerbeek, les trams 32 et 55 n'y passent plus depuis le 6 juin jusqu'au 31 août 2016 et sont déviés par le square de Trooz et le pont Van Praet, le long du canal de Willebroek. C'est l'occasion d'illustrer le passage d'un tram de la ligne de soirée 32 devant le futur centre commercial 'Docks Brussel' en construction le long du canal, entre les ponts Van Praet et Teichmann.

Le 3 juillet 2016 en début de soirée, la 3106 de la ligne 32 vers Drogenbos aborde le triangle des voies 'Van Praet' pour rejoindre le quai des Usines, le long du canal. Photo: Marc Grieten.



La rue Van Oost à Schaerbeek doit être rénovée en profondeur, ce qui a un impact sur la ligne 62: le nombre de trams des lignes 3, 55 déviée et 93 au square de Trooz était tel pendant les jours de semaine qu'il a été nécessaire de suspendre l'exploitation de la ligne 62 entre la place Liedts et le cimetière de Jette, en semaine du début du service à 20 h, jusqu'au 8 juillet inclus. A la place Liedts, les 62 faisaient terminus sur la voie vers la place Verboekhoven, une voie mise en impasse suite au chantier de la rue Van Oost. Après changement de poste de conduite, ces trams repartaient ensuite vers 'Eurocontrol' en empruntant un très court tronçon à contre-voie, comme illustré ici, le 6 juin 2016. Photo: Marc Grieten.



➔ Cet été 2016, c'est au tour du carrefour de la place Paul Janson à Saint-Gilles d'être complètement rénové, notamment par le remplacement de tous les appareils de voie. Les lignes 81 et 97 ont été interrompues dès le samedi 2 juillet 2016: la ligne 81 est coupée en deux jusqu'au 31 août 2016, avec terminus provisoires de part et d'autre de la place, imposant aux voyageurs un parcours à pied pour contourner le chantier. Le tronçon 'est' de la ligne 81 entre 'Montgomery' et 'Janson' est exploité par le dépôt d'Ixelles en 7700. Pour permettre notamment la construction d'un quai provisoire, les trams de la ligne 92 ont traversé la place Paul Janson en voie unique (sur la voie vers 'ville') pendant toute la journée du dimanche 3 juillet, grâce à des aiguillages californiens montés la veille dès 20 h. La 3145 de la ligne 92 vers 'Fort-Jaco' traverse à contre-voie la place déjà interdite à toute circulation routière; les rails à l'entrée de la rue Moris ont déjà été arrachés. Photo: Marc Grieten, le 3 juillet 2016.



➔ La ligne 92 sera coupée en deux à la place Paul Janson du 4 juillet au 31 août 2016, avec terminus provisoires de part et d'autre de la place. La 3142 de la ligne 92 vers la gare de Schaerbeek stationne sur la voie en tiroir de la chaussée de Charleroi (côté 'ville'). A l'avant-plan, l'aiguillage californien, qui a été enrobé d'asphalte. Photo: Marc Grieten, le 4 juillet 2016.



➔ Suite au chantier de la place Paul Janson, le tronçon de la ligne 97 entre la Barrière de Saint-Gilles et 'Louise' ne sera plus exploité pendant les deux mois que dureront les travaux. Quant aux trams 81 venant d'Anderlecht et de Saint-Gilles, ils font terminus dans l'étroite rue Moris (devant l'Institut St. Jean-Baptiste de la Salle), où un aiguillage a été posé sur la voie vers 'ville'. La 7926 franchit cet aiguillage pour s'engager vers le tiroir de ce terminus, le 4 juillet 2016. Photo: Marc Grieten.



NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

BN série 11, Type 200/série 51, Types 222 & 271/séries 66, 71 (I) et 71 (II) sont 3 nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, qui décrivent chaque fois une série d'engins en particulier. L'auteur est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous ces livres sont bilingues, à couverture souple et au format couché de 29 cm x 21.



CODE 'SÉRIE 11' :

BN - Série 11, 96 pages

Prix lecteurs: 30,10 euro

(22,50 + 7,60 euro d'expédition par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 51':

Type 200/Série 51, 256 pages

Prix lecteurs: 42,70 euro

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



CODE 'SÉRIE 66':

Types 222 & 271/Séries 66, 71 (I) & 71 (II), 96 pages

Prix lecteurs: 30,10 euro

(22,50 + 7,60 euro d'expédition par Bpack Secur).

ENCORE DISPONIBLES:



CODE 'SÉRIE 22' :

Type 122 - Série 22, 240 pages

Prix lecteur: 41,80 euro

(34,20 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 60 PROTO':

Type 210 - Série 65/75 PROTO, 96 pages

Prix lecteur: 30,10 euro

(22,50 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



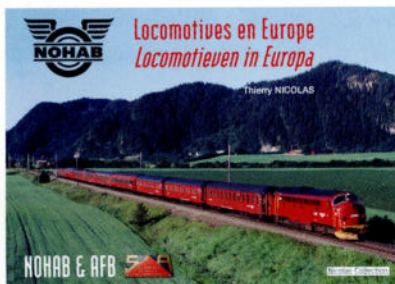
CODE 'SÉRIE 44':

Type 604 - Série 44, 112 pages

Prix lecteur: 31,90 euro

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

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS 'PRESTIGE' COLLECTION



CODE NOHAB :

Les locomotives Nohad/AFB en Europe, par Thierry Nicolas, Editions Transnico International, 256 pages, bilingue français/néerlandais, format couché de 30 cm x 22, couverture cartonnée.

prix lecteur : 48,10 euro

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

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

COMMENT COMMANDER ?

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

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

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

Pour plus d'infos surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

Van Biervliet .com

Miniatuurtreinen - Trains miniatures

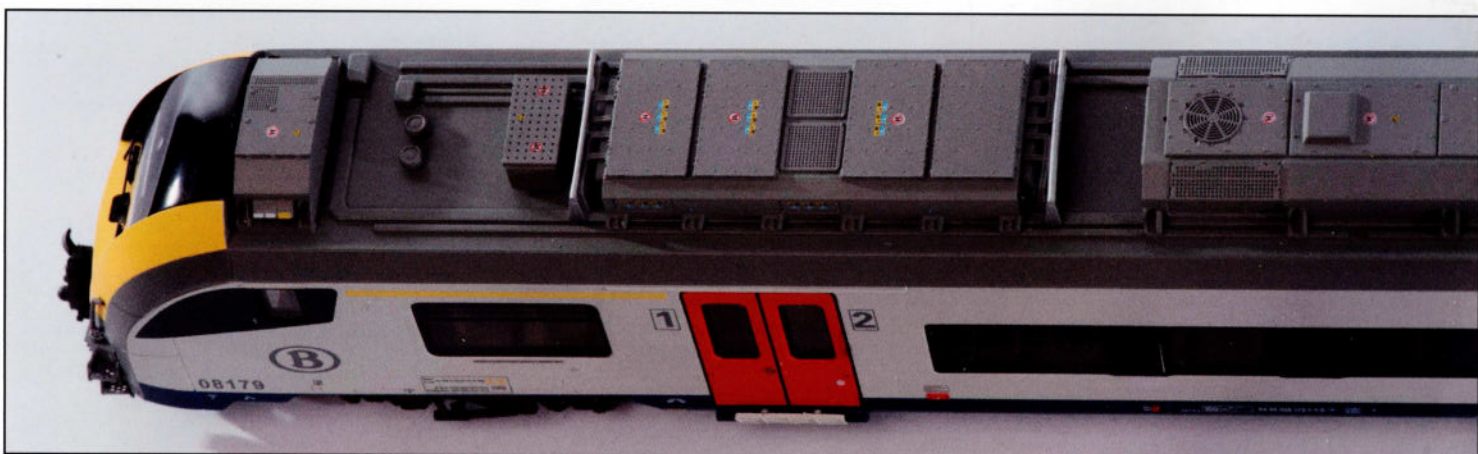


Nous venons de recevoir un prototype du Desiro de notre fabricant, actuellement les versions DC analogiques sont en production.



Les versions digitales et les versions 3-rails AC arrivent en hiver.

La livraison du Desiro sera plus tard que prévu, car nous souhaitons de mettre un modèle parfait du Désiro sur le marché.



Bruggestraat 66, 8770 Ingelmunster

Tel : 051 / 31.46.62

E-mail : info@vanbiervliet.com

website : www.vanbiervliet.com