

JOURNAL du Chemin de Fer

215

30^{ème} année
février-mars 2017
bimestriel
prix: € 9,85



ACTUALITÉ

- RAILS & PHOTOS
- UNE DESIRO 'TINTIN'
- DES NOUVELLES DES TRAXX
- LES NOUVEAUTÉS DU SERVICE INTERNATIONAL 2017

HISTOIRE

- THALYS A 20 ANS: 1996 - 2016 (2)
- LES CABINES DE SIGNALISATION (29)
- A LA DÉCOUVERTE DU NOÉUD DE FLORENNES-CENTRAL (2)

REPORTAGES

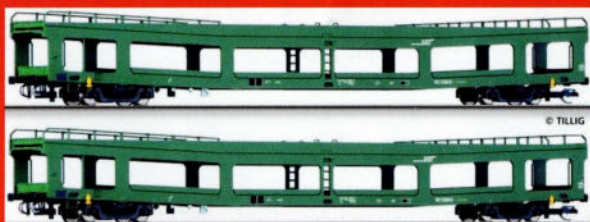
- LA CHRONIQUE DES WAGONS DE MARCHANDISES
- DES LOCOMOTIVES BELGES DANS LE SUD DE LA FRANCE!

Top nouveauté pour 2017.

Pour plus d'informations et autres nouveautés, voir svp le circulaire infos, disponible chez votre détaillant. Aussi: www.loksound.be



Au moment où vous lirez ceci, nous sommes de retour du salon Spielwarenmesse et les flyers avec les nouveautés de TILLIG "2017" sont disponibles.



T	S	D
train	service	danckaert



AEROGRAPHES + PIÈCES DÉTACHÉES
PEINTURE pour AÉROGRAPHIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

STAGES IDEEFIX vzw ANTWERPEN :
WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIX



www.obeeliks.com



Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h
Fermé les dimanches et lundis

Aerographie

Tout pour l' aérographie,
aérographes, compresseurs,
peintures, pigments, cabi-
nes de peinture, washes,
outils, pièces etc...



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

WWW.MINIMODELRAILS.BE

Dorpstraat 8 1701 Dilbeek (itterbeek)

Roco / LsmodelS / Fleischmann
Brawa / Piko / Esu / Falter /
Vollmer Viessmann / Noch /
Jouef / a.c.m.e brawa / artitec /
rietze / Jouef lemke-kato/kibri /
sommerfeldt woodlandscenic
Ulenbrock / Noch / kit nord

heures d'ouvertures
Mercredi / jeudi / samedi de
11h00 à 18h00
Vendredi de 11 à 20h

Ouvert premier et dernier dimanche
du mois de 10h30 à 13h00

Peintures : tamiya / humbrol
vallejo / badger

Livres : édition nicolas - pft - etc

Pierre.oeyen@pandora.be

GSM 0468/107924

Achat et vente de matériel d'occasion

**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 BELGIQUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDBEBB

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie
redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

RÉDACTION

Rik Vermeulen, Guy Van Meroye,
Michel Hanssens, Bertrand Montjobaques,
John St. Martin, Marc Grieten, Janghely,
Marc Volders, Hans Joosen, Willy Peyskens,
Cédric Soltys, Willy Pattyn, Wim Naert,
Bart Luyten, Corentin Cauwelier, Dries Huyst,
Lucien Claeys, Marcel van Eupen, Wouter Janssens

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS

abo@metamediagroep.be

LICENCES & COPYRIGHTS

Vivian Tavernier

WEBMASTER

Luc Dooms

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Brussel
Aldipress bv Utrecht

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

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

Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

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



«... Des locomotives d'entretien pour taper sur la caténaire...»

Le samedi 7 janvier dernier en cours d'après-midi, deux trains IC Bruxelles-Midi - Luxembourg tombent en détresse l'un après l'autre entre Assesse et Ciney, suite à des pluies verglaçantes empêchant tout contact électrique entre pantographes et caténaires. Le premier train s'immobilise à un kilomètre environ avant la gare de Ciney; le second à Assesse. Les deux trains sont occupés par 150 voyageurs environ. Très rapidement, il fera froid et sombre à bord de ces deux trains, puisqu'ils ne sont plus alimentés en haute tension. Il faudra attendre 2 heures et demie avant qu'un premier bus vienne secourir les voyageurs du premier train, près de Ciney. Quant aux voyageurs du second train, ce dernier sera ramené par deux Diesel de la série 77 en gare de... Namur, où les voyageurs arriveront près de 3 heures et demie après leur arrêt forcé.

Très rapidement, la presse télévisée - avertie sans doute par des voyageurs bloqués à bord - arrive sur place et filme ces naufragés du rail, prisonniers de leur convoi... Le soir même, les téléspectateurs du Journal Télévisé de 19h30 sont gratifiés de scènes prises en gare de Ciney, où les bus viennent déverser leur flot de voyageurs transis de froid.

Il faudra pourtant attendre 24 heures avant qu'un porte-parole ne vienne expliquer à la télévision ce qui s'est passé, ce qui en dit long sur l'embarras causé par ces événements au sommet d'Infrabel. Ce reportage RTBF passé dans le JT du 8 janvier fut par ailleurs hallucinant à plus d'un titre: on a pu ainsi apprendre (?) que «... Des locomotives d'entretien (sic) passent sur le réseau au petit matin, avec leur pantographe étendu au maximum (re-sic) pour littéralement taper sur la caténaire (re-re-sic) et en faire tomber le givre...», le tout illustré par le passage d'un autorail de mesures Infrabel, circulant panto levé!

Et bien non, les gars: les autorails de mesures d'Infrabel seraient bien en peine de 'casser la glace' avec leur fragile petit pantographe, qui ne sert qu'à relever des mesures... Cette tâche - appelée dégivrage des caténaires - est assurée par deux locos SNCB de la série 27, dont les quatre pantos levés simultanément raclent les couches de givre, grâce à leurs frotteurs en acier. Une de ces 27 a d'ailleurs été mise à contribution le samedi 7, à défaut de quoi il aurait sans doute fallu attendre le dégel, comme l'a d'ailleurs (maladroitement) suggéré un porte-parole francophone d'Infrabel, dans le reportage en question...

Par contre, personne ne se semble s'être étonné du fait qu'il ait fallu près de 2 heures 30 pour que les deux 77 arrivent contre le train immobilisé à Assesse, alors que ces locos venaient de... Ronet, distant d'à peine 21 km!

Qu'il est ingrat - et difficile - d'être bon porte-parole des chemins de fer, par les temps qui courent...

LA RÉDACTION

Adresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be



La E186 293, une des nouvelles locations de B-Logistics, a assuré un train spécial de Breda à Anvers-Central le 10 janvier 2017, une occasion unique de photographier cette nouvelle loco sous la marquise de cette 'cathédrale ferroviaire'... Vous en saurez plus au sujet des nouvelles 'Traxx' de B-Logistics en page 6 de ce numéro. Photo: Bart B.

Prochain numéro

216

date de clôture de rédaction

07/03/2017

date de parution

07/04/2017

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

6



DES NOUVELLES DES TRAXX

Le point sur les allers et venues actuelles de ces engins en Belgique.

16



UNE DESIRO 'TINTIN'

La Desiro 08172 a été peinte intégralement de motifs issus d'un album Tintin, à l'occasion de l'exposition 'Tintin à Train World', qui se tient actuellement au musée des Chemins de fer.

22



↑ THALYS A 20 ANS: 1996 - 2016 (2)

Une vraie success-story !

34



↑ A LA DÉCOUVERTE DU NŒUD DE FLORENNES-CENTRAL (2)

La suite de la description de ce nœud ferroviaire oublié.

EN DÉTAIL

- 6 Des nouvelles des Traxx
- 12 Les nouveautés du service international 2017
- 16 Une Desiro 'Tintin'
- 20 Des locomotives belges dans le sud de la France!
- 22 Thalys a 20 ans: 1996 - 2016 (2)
- 34 A la découverte du nœud de Florennes-Central (2)
- 46 Les cabines de signalisation en Belgique (29)
- 52 La chronique des wagons de marchandises
- 60 Rails & Photos



Les E186 254, 255 et 252 sortant d'usine sont arrivées à Anvers-Nord le 20 décembre 2016. Photo: Max Delie.

DES NOUVELLES DES TRAXX

Dans cette nouvelle rubrique, nous allons rassembler toutes les informations actuelles touchant les locomotives du type 'Traxx' des différents opérateurs qui circulent sur le réseau Infrabel.

PAR: MAX DELIE

B LOGISTICS

Cet opérateur vient de prendre en location cinq Traxx chez Railpool, en décembre 2016. Ces locos ne porteront pas de matricule SNCB, mais circuleront avec leur matricule allemand sur le réseau belge. B-Logistics (qui va changer de nom en 2017) est devenue une firme privée et veut manifestement prendre ses distances avec la SNCB, raison pour laquelle ses nouvelles locomotives ne seront pas reprises selon la numérotation en vigueur à la SNCB...

La E186 293 a été livrée par Bombardier le 24/10/2016 et porte le n° de constructeur 35342. Cette loco est apte à circuler en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Autriche. Avant son arrivée en Belgique, elle a servi auparavant chez les opérateurs Rurtalbahn Cargo et Metrans. Elle est arrivée à Anvers-Nord le 09/12/2016, en provenance

de Kassel. Le premier parcours qu'elle a assuré sous la bannière de B-Logistics l'aura été au profit de la firme Railpromo, afin d'acheminer deux voitures 'Resto' et la SR3 SNCB vers Watergraafsmeer, le 16 décembre 2016.

Les quatre autres locomotives, aptes à circuler en Belgique, en Allemagne et en France, ont été livrées neuves par l'usine Bombardier de Kassel; il s'agit des:

- E186 252 (n° de constructeur 35300), livrée le 02/12/2016;
- E186 253 (n° de constructeur 35301), livrée le 14/12/2016;
- E186 254 (n° de constructeur 35302), livrée le 15/12/2016;
- E186 255 (n° de constructeur 35303), livrée le 09/12/2016.

Les E186 252, 254 et 255 sont arrivées ensemble le 19/12/2016 à Châtelet; quelques

jours plus tard (le 23/12/2016), elles ont rejoint la E186 253 à Anvers-Nord. La E186 253 a été la première du lot à assurer la remorque d'un train vers la France (en date du 03/01/2017), suivie par la E186 252 le 06/01/2017, jusqu'à Calais.

Quant aux 2901 et 2904, elles ont été restituées à Alpha Trains, qui les relouera, après les avoir fait réviser.

La 2902 a été restituée à Alpha Trains en janvier 2017 et sera relouée, après que les dégâts occasionnés par un accident aient été réparés par l'atelier SNCB d'Anvers-Nord.

SNCB

La 2844 (E186 240) a été restituée à Macquarie le 04/01/2017 et a été remplacée par la 2845 (E186 237), sous-louée à la SNCB par les NS, eux-mêmes locataires de Macquarie.



La E186 239 est arrivée à Anvers-Nord le 9 décembre 2016; elle a été garée sur le faisceau d'échange de l'atelier. Photo: Max Delie, le 14 décembre 2016.



La E186 252 a assuré son premier train pour le compte de B-Logistics le 3 janvier 2017: il s'agissait du 49826 Anvers-Waaslandhaven (faisceau 'Zuid') - Tergnier, un long train de 30 citernes vides prévues pour transporter un mélange de gaz liquides. Melsele (ligne 59) - Photo: Carlo Hertogs.



La E186 346 a été mise en service par la SNCB sous le matricule 2901. Cette photo a été prise lors de ses essais statiques à Anvers-Nord, le 25 novembre 2009. Cette loco a été restituée à Alpha Trains en décembre 2016. Photo: Max Delie.



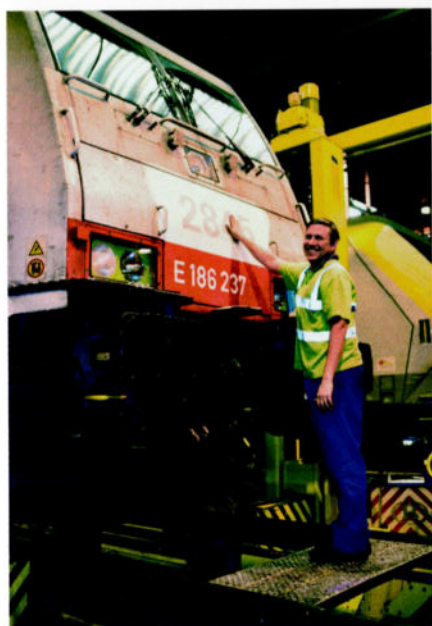
La E186 349, devenue la 2904 à la SNCB, a également été restituée à Alpha Trains, en décembre 2016. La voici alors qu'elle effectuait son parcours de réception à Anvers-Est, le 9 décembre 2009. Photo: Max Delie.



Le parcours de réception de la 2844 s'était déroulé d'Anvers-Nord à Essen (et retour), le 7 janvier 2015. Photo: Marc d'Hooghe.



La E186 240 (devenue la 2844 à la SNCB) a été restituée à Macquarie European Rail le 4 janvier 2017, raison pour laquelle son matricule SNCB lui a été ôté à Anvers-Nord, le 29 décembre 2016. Photo: Kris Luyckx.



La E186 237 a été baptisée 2845 à la SNCB en date du 30 décembre 2016 à l'atelier d'Anvers-Nord. L'adhésif est déjà posé sur la loco, mais la feuille de protection ne sera retirée que lorsque la colle aura séché. Photo: Max Delie.



Le 5 janvier 2017, la 2845 marque l'arrêt en gare d'Anvers-Central, alors qu'elle assure le train IC 9231 vers Amsterdam. Les matricules de l'engin manquent encore sur ses faces latérales. Cette loco a été livrée d'usine le 17 mars 2010 et est louée depuis septembre 2015 aux NS, qui la sous-louent à la SNCB: la 2845 est venue remplacer la 2844 dans les effectifs de la SNCB. Photo: Max Delie.

NS

Afin de réaliser des tests statiques, dynamiques et de radio sol-train, la E186 122 des NS encadrant une rame de voitures avec la E186 236, a réalisé un parcours circulaire de et vers Roosendaal le 4 janvier 2017, via Hasselt et Louvain.

RTB CARGO

Outre ses G2000 Diesel, Rurtalbahn Cargo utilise depuis quelques mois quelques 'Traxx' qu'elle loue chez Railpool, afin d'assurer des trains d'interpénétration de et vers la Belgique. La E186 428 a été pelliculée aux motifs de RTB

Cargo; elle a assuré des parcours d'essais le 11 décembre 2016 entre Aachen-West et Montzen. Elle est apte à circuler en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas; son autorisation pour l'Autriche lui ayant été retirée.



Passage en gare de Hasselt le 4 janvier 2017 de la E186 122 des NS en cours d'essais: elle remorque une série de voitures ICRm, ainsi que la E186 236 en queue de la rame. Photo: Bart B.



Décorée du nouveau logo de RTB Cargo, la E186 428 remorque un train vide d'automobiles de Zeebruges à Aachen-West. Langdorp (L.35), le 26 décembre 2016. Photo: Bart B.

HSL POLSKA

HSL Polska est un opérateur marchandises polonais qui a acquis la licence et les certificats nécessaires pour circuler à son propre compte sur le réseau Infrabel. Cette firme a fait son entrée en Belgique le 5 janvier 2017 avec le

train 41585 Aachen-West – Zeebruges (Ramskapelle), remorqué par la E186 181 louée chez Railpool depuis le 09/12/2016. Le lendemain 6 janvier, cette même loco a été vue en tête d'un train de wagons-citernes en direction du faisceau 'Groenland' du port d'Anvers.

La E186 181 n'est toutefois pas une inconnue en Belgique, car elle y a circulé pour le compte de la SNCB sur la relation Benelux de mai à novembre 2015! Le 23 décembre 2016, cette même E186 181 amenait un train d'automobiles à Zeebruges, cette fois sous



HSL Polska est le dernier opérateur marchandises en date à avoir obtenu la licence pour circuler sur le réseau ferré belge. La E186 181 en tête d'une rame de porte-autos vides lors de son passage à Hasselt, le 5 janvier 2017. Photo: Bart B.



Les flancs de la E186 181 indiquent clairement que la firme HSL Polska veut faire son 'trou' dans le marché européen du transport des marchandises...

la licence de Railtraxx, retournant à vide le lendemain vers l'Allemagne.

La firme HSL Polska a été fondée en 2010, pour répondre à la demande croissante émanant d'opérateurs ferroviaires privés en Pologne; elle est liée à la firme allemande HSL

Logistik, qui est également active aux Pays-Bas, en Autriche, en Pologne et en Tchéquie.

L'apparition de HSL Polska sur le réseau belge porte désormais à 12 le nombre d'opérateurs marchandises autorisés à circuler sur

le réseau Infrabel: il s'agit de B Logistics, Captrain Belgium NV, Crossrail Benelux NV, CFL Cargo, DB Cargo NL, DB Schenker Euro Cargo Rail, Europorte, Railtraxx, Rotterdam Rail Feeding, Fret SNCF, Transport AG et HSL Polska.



Depuis le début du service horaire 2017, le nombre total d'ICE empruntant la ligne 3 reliant Chênée à Hergenrath (B) a augmenté. L'ICE 14 Francfort-Bruxelles vient de franchir le viaduc de Herve, le 7 septembre 2014. Photo : Bertrand Montjobaques.

Les nouveautés du SERVICE INTERNATIONAL 2017

PAR : BERTRAND MONTJOBAQUES

Le service international 2017 a débuté le dimanche 11 décembre 2016 et restera en vigueur jusqu'au samedi 9 décembre 2017 inclus. La nouveauté de ce service est indubitablement l'augmentation importante de la fréquence de circulation des ICE entre Bruxelles-Midi et Francfort. Pour le reste, peu de changements. Relevons néanmoins la disparition complète des trains de nuit, l'Austria-Express ne circulant plus. Autre caractéristique de ce nouveau service international : toutes les relations diurnes à longue distance sont dorénavant uniquement assurées par des TGV, Thalys, Eurostar et ICE !

RELATION ICE BRUXELLES-FRANCFORT

Jusqu'au 10 décembre 2016, on dénombrait 4 paires d'ICE quotidiens entre Bruxelles-Midi et Francfort circulant à la cadence d'un ICE toutes les 4 heures.

A partir du 11 décembre 2016, l'offre a été augmentée :

6 paires d'ICE du lundi au jeudi ⁽¹⁾ ainsi que le dimanche ⁽²⁾ ;

7 paires d'ICE le vendredi ⁽³⁾ ;

5 paires d'ICE le samedi ⁽⁴⁾.

Rappelons que le temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Francfort est légèrement supérieur à 3 heures et que les ICE desservent également en Belgique les gares de Bruxelles-Nord et de Liège-Guillemins. Exception notoire : l'ICE 13 Bruxelles-Midi (départ 8h24) – Francfort ne dessert pas la gare de Bruxelles-Nord du lundi au vendredi, suite à la saturation de la Jonction Nord-Midi : il rejoint son itinéraire normal à Schaerbeek en empruntant au départ de Bruxelles-Midi la ligne 28, la ligne de la ceinture Ouest de Bruxelles !

DESSERTE THALYS : QUELQUES CHIFFRES !

Nous avons repris l'essentiel de l'offre Thalys, à savoir l'axe Paris – (Lille) – Bruxelles – Ams-

terdam sous formes de tableaux, détaillant le nombre de trains engagés sur cet axe.

Rappelons également qu'outre la desserte Thalys sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam, une desserte Thalys est assurée entre Paris et l'Allemagne avec desserte des gares de Bruxelles-Midi et de Liège-Guillemins, soit 3 allers-retours quotidiens Paris-Nord-Dortmund Hbf et 2 allers-retours quotidiens Paris-Nord-Essen Hbf.

Enfin, les services Thalys 'Neige' vers Bourg-Saint-Maurice et Moûtiers et Thalys 'Soleil' vers Marseille seront également proposés à la clientèle durant ce nouveau service horaire.

EUROSTAR : DES HORAIRES COMPLIQUÉS À LIRE...

En effet, il faut tenir compte non seulement du jour de la semaine où l'on veut emprunter un Eurostar, mais également de la réduction de l'offre entre le début de janvier 2017 et la fin du mois de mars 2017.

(1) Départs de Bruxelles-Midi à 6h25, 8h24, 10h25, 14h25, 16h16 et 18h25 ; arrivées à Bruxelles-Midi à 9h35, 11h35, 13h35, 17h35, 19h35 et 21h35.

(2) Départs de Bruxelles-Midi à 8h25, 10h25, 12h25, 14h25, 16h25 et 18h25 ; arrivées à Bruxelles-Midi à 11h35, 13h35, 15h35, 17h35, 19h35 et 21h35.

(3) Départs de Bruxelles-Midi à 6h25, 8h24, 10h25, 12h25, 14h25, 16h16 et 18h25 ; arrivées à Bruxelles-Midi à 9h35, 11h35, 13h35, 15h35, 17h35, 19h35 et 21h35.

(4) Départs de Bruxelles-Midi à 6h25, 8h25, 10h25, 14h25 et 18h25 ; arrivées à Bruxelles-Midi à 9h35, 11h35, 13h35, 17h35 et 21h35.



Voici le parcours le plus original d'un ICE en Belgique : l'ICE 13 Bruxelles-Midi - Francfort emprunte la ligne de ceinture 'ouest' de Bruxelles (la ligne 28) du lundi au vendredi, faute d'un sillon disponible dans la Jonction à ce moment de la journée ! Bruxelles Tour et Taxis, le 5 janvier 2017 (à 8h34). Photo : Luc Ninane.



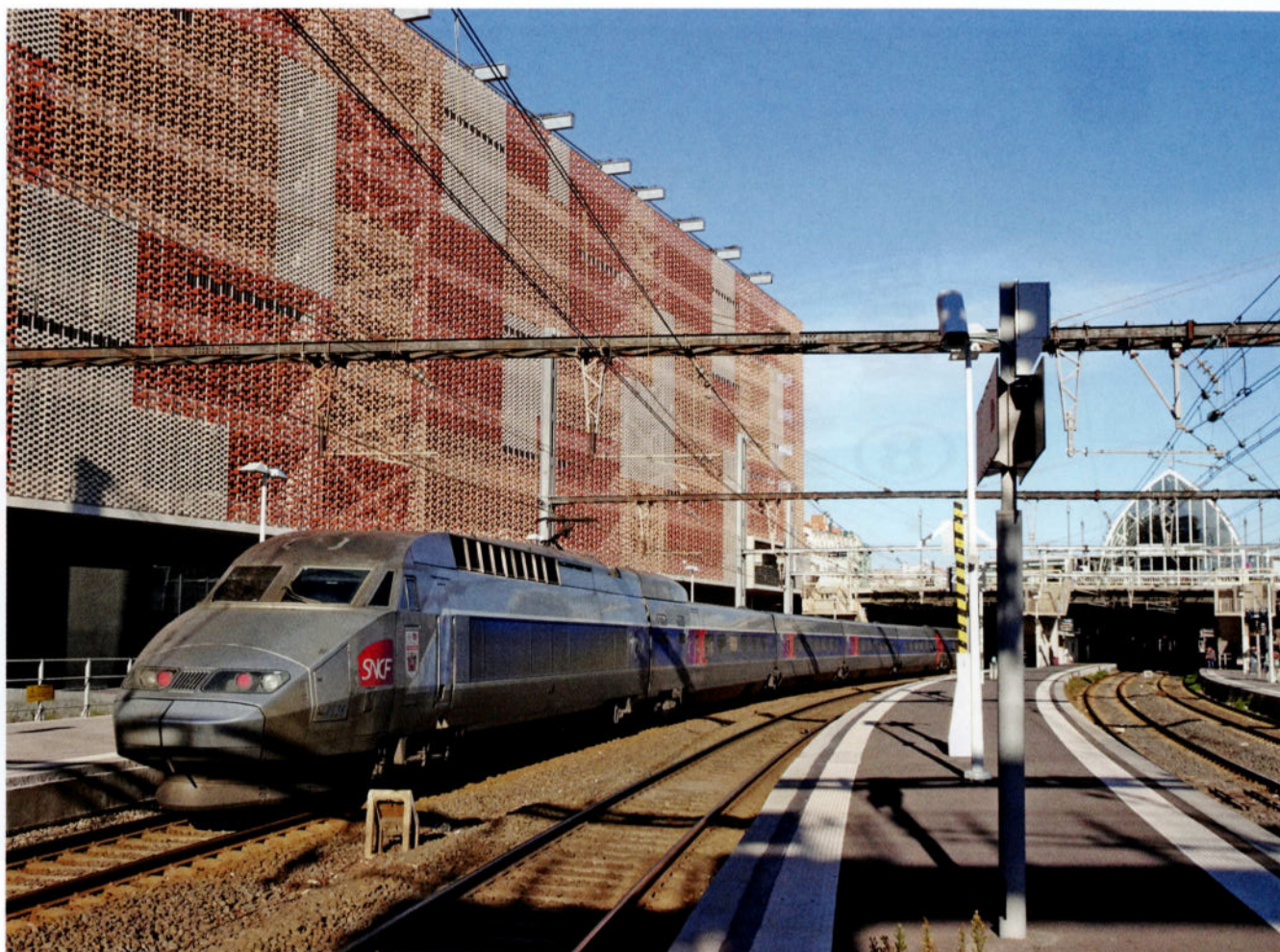
Les Thalys et ICE circulent à 250 km/h entre Köln-Ehrenfeld et Düren. Passage du Thalys 9448 Essen Hbf - Paris-Nord à hauteur du point d'arrêt de Merzenich, desservi par le S-Bahn et situé à quelques kilomètres à l'est de Düren, où prend fin la section de la ligne Cologne - Aix-la-Chapelle parcourable à 250 km/h. Photo : Bertrand Montjobaques, le 13 octobre 2016.



Tout comme les autres Thalys à destination d'Amsterdam, le Thalys 9993 Lille-Europe - Amsterdam emprunte l'intégralité de la ligne 25N implantée en grande partie sur la berne centrale de l'autoroute E19. Zemst, le 14 mars 2015. Photo : Bertrand Montjobaques.



Arrivée de l'Eurostar 9116 Londres - Bruxelles-Midi, assuré par la rame 3007/3008 arborant la nouvelle livrée. L'arrivée théorique de ce train à Bruxelles-Midi est fixée à 12h02 les mardis, mercredis et jeudis, ainsi que les lundis et vendredis jusqu'au 24 mars 2017. A partir du 27 mars 2017 les lundis et vendredis, l'arrivée à Bruxelles est retardée de 3 minutes. Enfin, les samedis et dimanches, le 9116 arrive à Bruxelles-Midi à 12h08. Complicé, n'est-il pas ? Photo: Bertrand Montjobaques, le 28 décembre 2016.



Dans quelques minutes, le TGV 9868/9869 assuré par la rame TGV-Réseau 4528 à destination de Bruxelles-Midi quittera Montpellier-Saint-Roch, sa gare de départ, pour rejoindre la capitale belge. La rame TGV Duplex 202 (non visible sur la photo) renforce ce train en tête entre Montpellier et Lille-Europe, sous numéro de parcours 5029. Montpellier Saint-Roch, le 6 janvier 2017. Photo: Michel Van Ussel.

NOMBRE DE TRAINS THALYS ENTRE BRUXELLES-MIDI ET PARIS-NORD ET VICE-VERSA

	lundi	du mardi au jeudi	vendredi	samedi	dimanche
sens Bruxelles-Midi* > Paris-Nord	22	23	24	16	17
sens Paris-Nord > Bruxelles-Midi**	21	20	23	15	20

* Quelque soit la gare d'origine du train: Bruxelles-Midi, Amsterdam, Dortmund, Essen ou Cologne

** Quelque soit la destination du train, Bruxelles-Midi ou au-delà

NOMBRE DE TRAINS THALYS ENTRE BRUXELLES-MIDI ET AMSTERDAM

gare d'origine	du lundi au jeudi	vendredi	samedi	dimanche
Bruxelles-Midi	3	1	0	0
Paris-Nord	9	11	7	9
Lille-Europe	2	2	2	2

NOMBRE DE TRAINS THALYS ENTRE AMSTERDAM ET BRUXELLES-MIDI

gare de destination	du lundi au jeudi	vendredi	samedi	dimanche
Bruxelles-Midi	2	2	0	0
Lille-Europe	2	2	2	2
Paris-Nord	10	10	7	9

Dans cette période creuse (une semaine du mois de janvier, à titre d'exemple), nous avons compté au maximum 9 Eurostar de Bruxelles vers Londres le vendredi et à peine

5 le samedi dans le même sens de circulation. Les autres jours de cette semaine de janvier, l'offre varie entre 7 et 8 trains, toujours de Bruxelles vers Londres.

TGV BRUXELLES-MIDI - SUD DE LA FRANCE

Au départ de Bruxelles-Midi en direction de la France, on dénombre 8 TGV quotidiens :

- 2 TGV pour Marseille ;
- 2 TGV pour Montpellier, dont l'un est prolongé jusque Perpignan les vendredi et dimanches ;
- 2 TGV pour Strasbourg (via les LGV Nord et 'Est-Europe') ;
- 1 TGV pour Nice ;
- 1 TGV à destination de Lyon-Part Dieu.

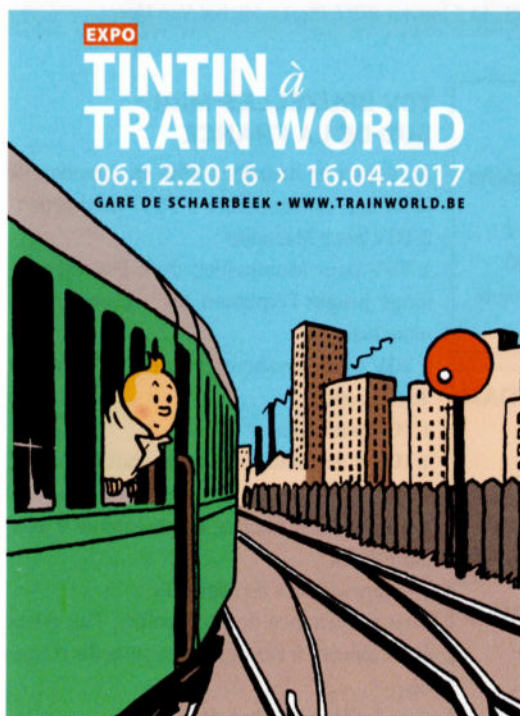
A l'arrivée à Bruxelles, on dénombre 9 TGV quotidiens :

- 3 en provenance de Marseille ;
- 2 en provenance de Montpellier, l'un d'eux étant amorcé à Perpignan les samedis et lundis ;
- 2 en provenance de Strasbourg ;
- 1 en provenance de Nice ;
- 1 en provenance de Lyon-Part Dieu.

A ces 9 TGV quotidiens ayant tous Bruxelles-Midi comme terminus s'ajoute du lundi au vendredi un TGV matinal en provenance de Lille-Europe.



Présentation officielle de la 08172 peinte à l'occasion de l'expo temporaire 'Tintin à Train World' : on voit ici la face recouverte de motifs en noir et blanc. Malgré les apparences, la 08172 n'a pas été convertie au chauffage vapeur : le panache de fumée blanche visible au-dessus de l'engin émane des cheminées de l'incinérateur de Neder-over-Hembeek, situé de l'autre côté des voies ! Schaerbeek, le 5 décembre 2016. Photo : Bart B.



TINTIN à TRAIN WORLD!

La 1^{ère} exposition temporaire organisée à Train World

A tout seigneur, tout honneur : la première exposition temporaire organisée à Train World (le musée des Chemins de fer belges à Schaerbeek) met à l'honneur Hergé, l'un des plus grands artistes belges du 20^{ème} siècle : trains, gares et environnements ferroviaires sont souvent présents dans ses albums de bandes dessinées.

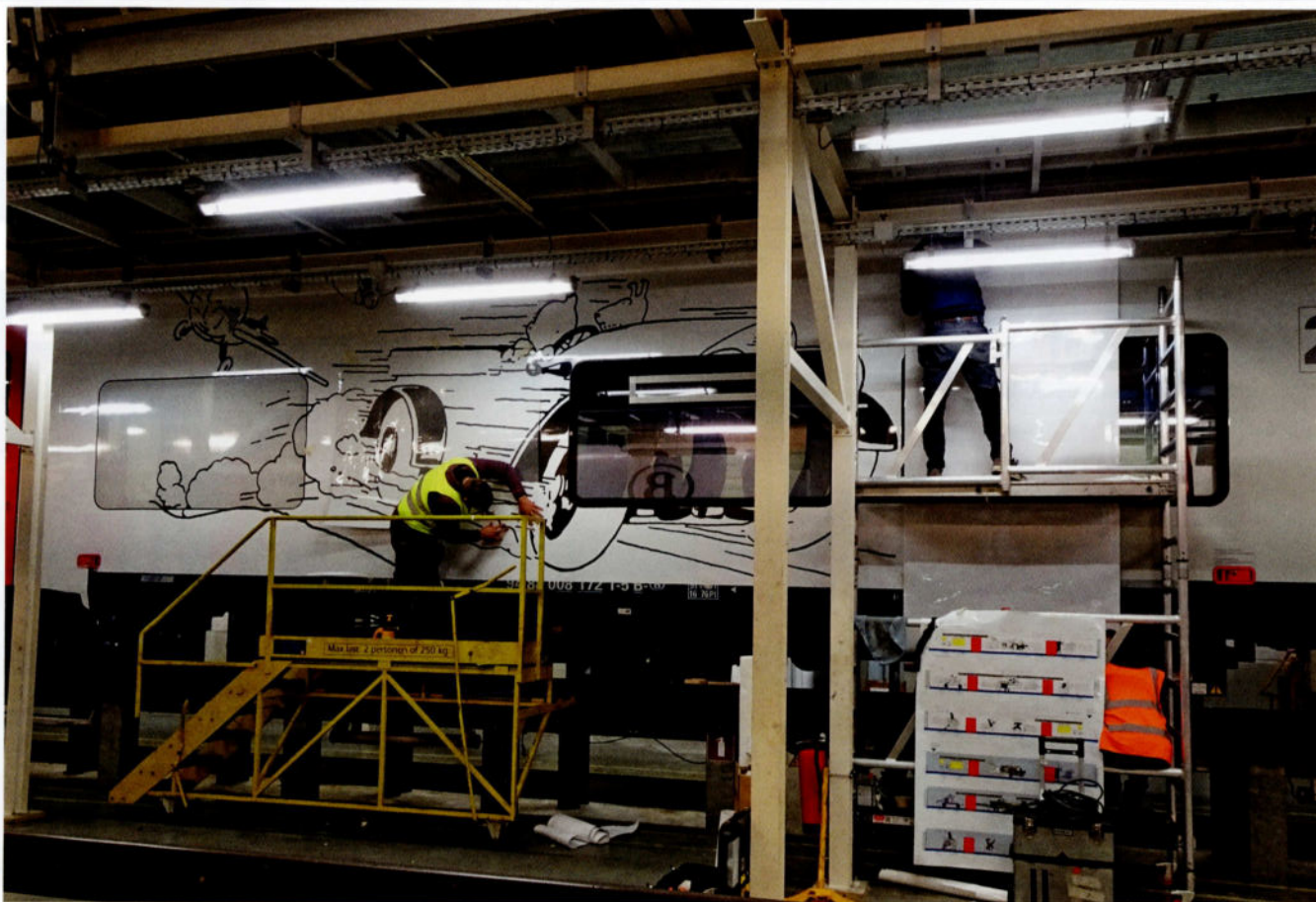
PAR: MICHEL VAN USSEL



L'autre face de la 08172 supporte les mêmes motifs, mais colorisés. Schaerbeek, le 5 décembre 2016. Photo : Bart B.

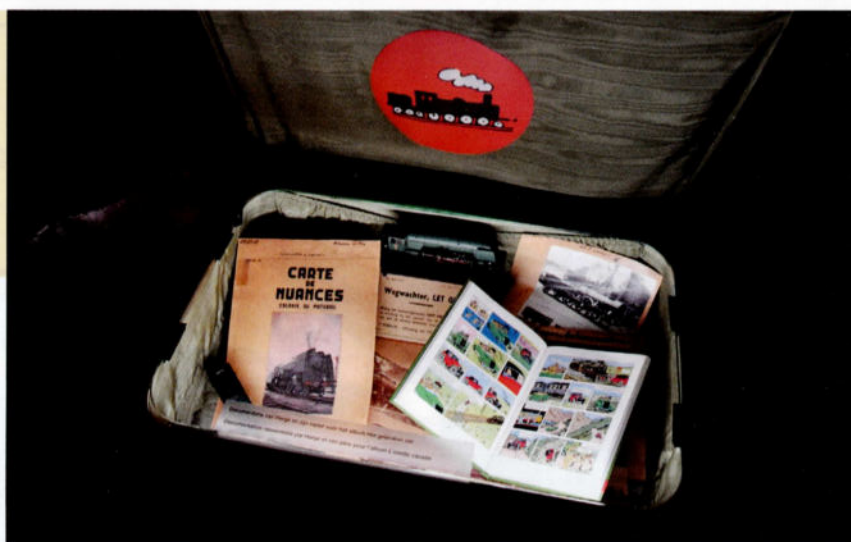


Une vue d'ensemble des faces colorisées de la 08172 : remarquez les tampons colorisés en rouge (!) de la locomotive à vapeur lancée à la poursuite de Tintin. Schaerbeek, le 5 décembre 2016. Photo : Bart B.



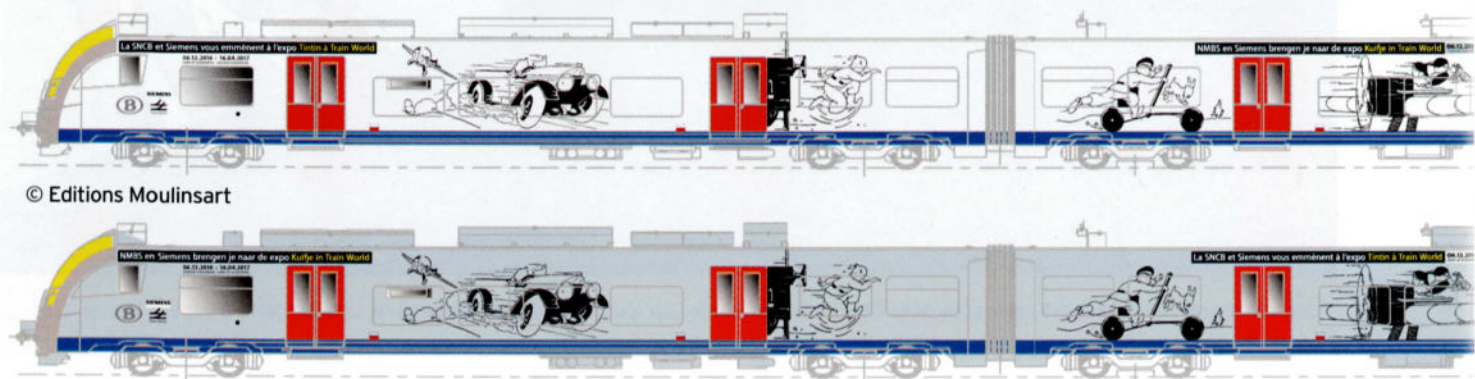
Exclusif : l'équipe de la firme 'PPP-APS Group' (de Lierre) procède au pelliculage de la 08172 à l'intérieur du PET (Poste d'Entretien Technique) SNCB de Schaerbeek, le 29 novembre 2016. Cinq jours seront nécessaires pour réaliser le pelliculage intégral des deux faces de l'engin, avec un résultat final remarquable. Photo : Michel Van Ussel.

Une des valises exposées à Train World, dans le cadre de l'expo temporaire : on peut y voir des pièces rares de documentation ayant servi à Hergé. Remarquez également la type 1 à l'échelle H0, un modèle Olaerts. Photo : Bart B.

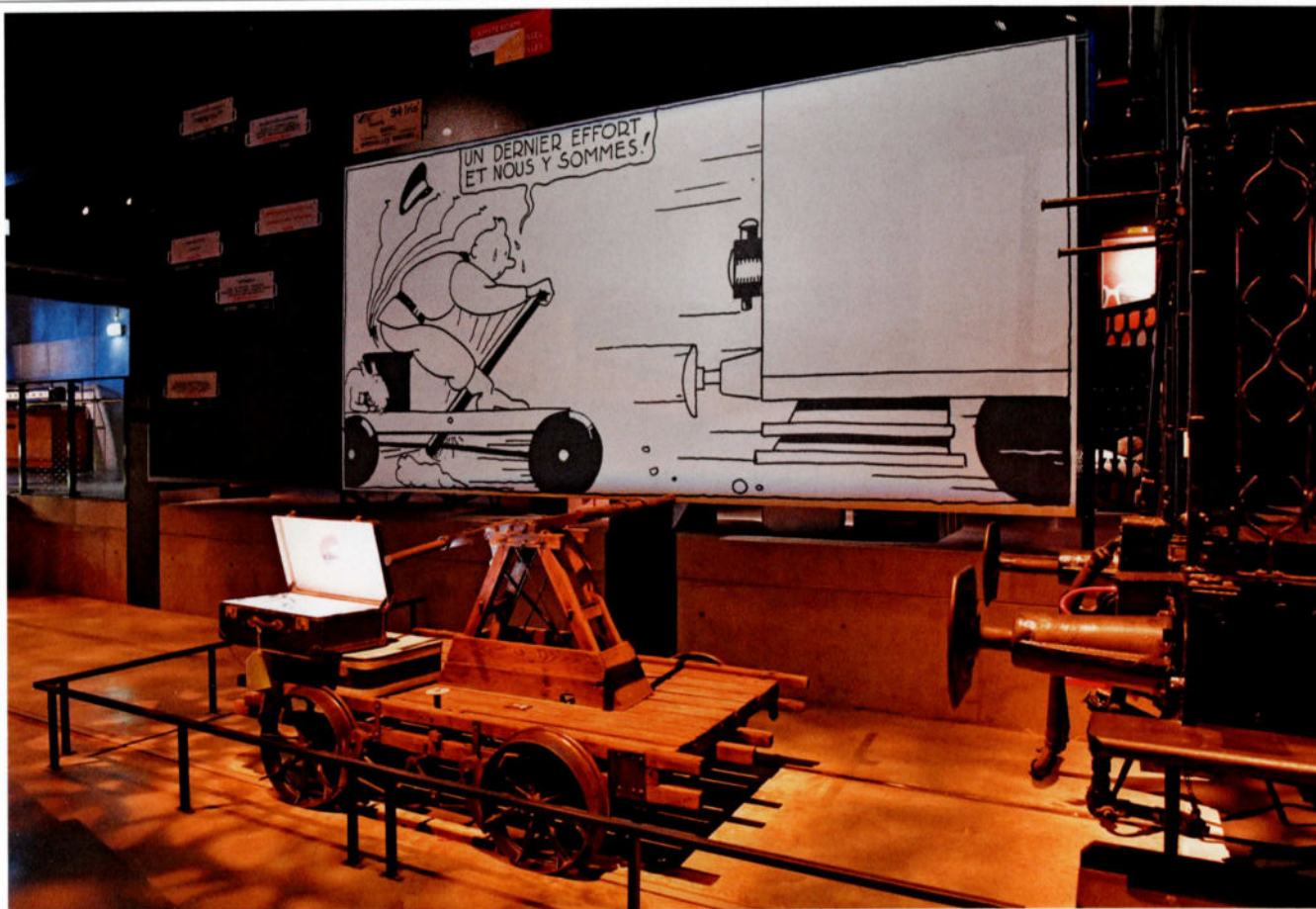


TINTIN À TRAIN WORLD

Train World – Gare de Schaerbeek
Du 6 décembre 2016 au 16 avril 2017
Ouvert du mardi au dimanche,
de 10 à 17h.
www.trainworld.be



© Editions Moulinsart



En plusieurs endroits de Train World, un écran géant diffuse des images issues de différents albums de Tintin, dont 'Tintin au pays des Soviets'. Remarquez le parallèle entre la vignette illustrant Tintin et Milou sur une draisine et le véritable engin à l'avant-plan... Photo : Bart B.

L'exposition baptisée 'Tintin à Train World' présente des planches originales de BD dessinées par Hergé ; elles sont exposées dans une salle à l'étage du bâtiment de la gare de Schaerbeek (qui fait partie intégrante de Train World). D'autre part, une dizaine de valises ont été disséminées dans le nouveau bâtiment du Musée, où est exposé le matériel roulant en vraie grandeur. Ces valises contiennent notamment du matériel iconographique ayant servi à Hergé pour dessiner ses albums.

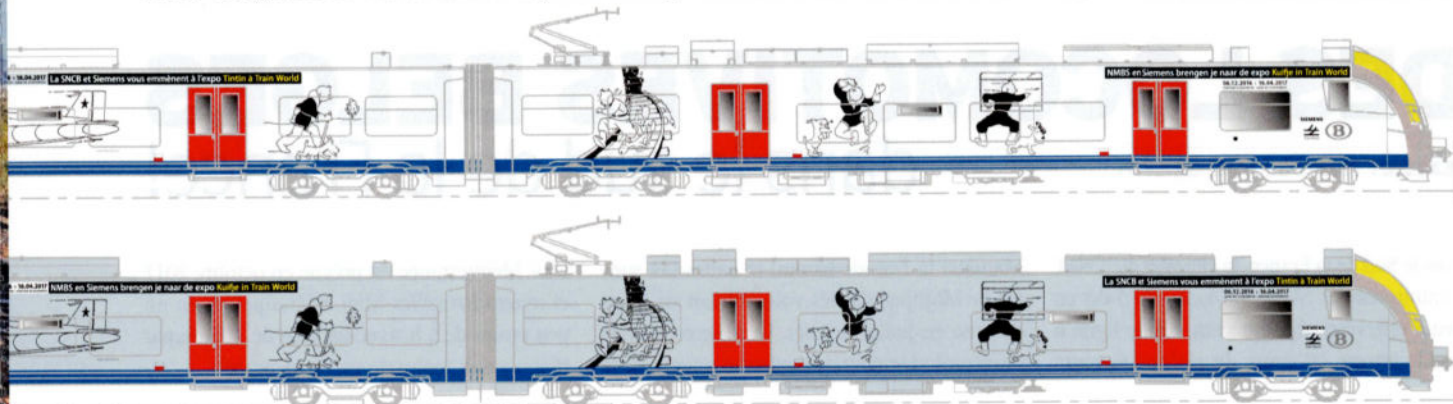
UNE 'DESIRO TINTIN' !

Pour annoncer (et rappeler) la tenue de cette exposition, la SNCB et Siemens ont fait pelliculer intégralement l'automotrice triple

'Desiro' 08172 (sauf sur les faces d'about, pour des raisons de visibilité à distance). Les motifs retenus sont issus du tout premier album dessiné (en noir et blanc) par Hergé en 1930 : 'Tintin au pays des Soviets', dont une édition remaniée et colorisée est sortie le 9 janvier dernier. Originalité : une des faces latérales de la 08172 est recouverte de dessins en noir et blanc, tandis que l'autre face présente les mêmes dessins, colorisés. Il ne s'agit toutefois pas du premier engin moteur SNCB servant de support publicitaire : l'automotrice quadruple 808 avait été intégralement repeinte en 1991 en bleu foncé avec petits nuages blancs et logo de la chaîne privée de télévision flamande VTM.

Plus récemment (en avril 2006), l'automotrice 468 (une 'AM96') avait été recouverte intégralement d'un pelliculage évoquant la célèbre course cycliste 'Giro d'Italia'.

Après sa présentation officielle au grand public le 5 décembre 2016 (veille de l'ouverture de l'exposition temporaire) en gare de Schaerbeek, la 08172 'Tintin' a ensuite été injectée dans le roulement des automotrices assurant (notamment) la relation 'S1' Anvers-Central - Bruxelles - Nivelles. Sauf avarie ou entretien prévu, elle arpentera cette relation tous les jours (sauf les weekends) jusqu'à la fermeture de l'exposition temporaire, après quoi son pelliculage (constitué d'un film adhésif en vinyle, traité contre les graffitis) lui sera ôté.





La 1605 (ex 5215 SNCB) en tête d'un train de trémies à ballast vides remonte la ligne nouvelle vers le raccordement, pour y recharger du ballast.



En queue du même train, la 5217.

DES LOCOMOTIVES BELGES

dans le sud de la France!

TEXTE ET PHOTOS: MARC GRIETEN

Dans le Sud de la France, le chantier du 'CNM' (Contournement Nîmes - Montpellier) est en pleine effervescence. Sur cette future ligne à grande vitesse en cours de réalisation entre

Mandel (à l'est de Nîmes) et Lattes (au sud-est de Montpellier), les voies étaient en cours de pose en juillet dernier. La mise en service de ce prolongement de l'antenne actuelle de la

LGV Méditerranée est prévue en octobre 2017 et reliera Bruxelles-Midi à Montpellier en un peu moins de 5 h, avec un gain de 20 min par rapport aux temps de parcours actuels.



La 7389 pousse un train d'électrification de Colas Rail, composé de wagons normalement basés à Enghien (en Belgique). Le convoi s'engage sur le raccordement 'sud' de la nouvelle ligne, en direction de la base-travaux.



La 7388 au repos à la base-travaux de Générac.

Des bases-travaux (dont certaines deviendront des bases de maintenance) ont été érigées; elles sont raccordées au réseau classique de la SNCF et utilisent des engins de traction variés. Originalité: il a été fait appel à des engins loués venus d'horizons les plus divers pour répondre aux énormes besoins de traction. C'est ainsi qu'on peut voir sur le chantier du CNM quatre locomotives Diesel belges dans des livrées originales:

la 5215 (ex SNCB, ex Tuc-Rail) en pseudo livrée CFL et renumérotée 1605;

la 5217 (ex SNCB, ex Tuc-Rail) en livrée bleue (fantaisiste) avec grande bande jaune; la 7388 (ex SNCB) en livrée bleue et grise avec une grande bande rouge sur le capot avant et une petite ligne argentée qui ceinture les flancs;

la 7389 (ex SNCB) dans la même livrée, mais sans bande rouge ni lignes argentées.

La base-travaux de la société Oc'Via (qui utilise ces engins belges) est implantée à Générac, une commune au sud de Nîmes; elle est raccordée à la ligne SNCF à voie unique Nîmes - Le Grau-du-Roi, où circulent des TER (Trains Express Régionaux) de la Région Languedoc-Roussillon. C'est aux environs immédiats de cette base-travaux que les quelques photos de cet article ont été prises, le 11 juillet 2016.



THALYS

1996

2016

2^{ème} partie: Une vraie success-story !

PAR: CARLO HERTOGS

LES 1^{ERS} TGV COMMERCIAUX EN BELGIQUE

Le 23 janvier 1995, l'exploitation commerciale assurée par des rames TGV débutait en Belgique. A partir de ce jour, trois des quatre relations TEE circulant en semaine sur Paris – Bruxelles (les TEE 81, 83 et 89 vers Paris-Nord et TEE 80, 84 et 86 vers Bruxelles-Midi) furent assurés au moyen de rames TGV-Réseau tritension de la SNCF, remplaçant les rames tractées. Certains trains internationaux continuaient pourtant à emprunter l'itinéraire 'historique' entre la Belgique et la France, mais ils ne partaient plus de Bruxelles-Midi, mais d'Amsterdam ou de Cologne. Au départ de Bruxelles-Midi, les nouveaux TGV empruntaient la ligne classique jusque Hal, d'où ils bifurquaient sur la ligne 94 vers Tournai, pour poursuivre via le point-frontière de Baisieux jusqu'à Lille-Europe. Après un changement de sens, ces rames empruntaient ensuite la ligne à grande vitesse LGV Nord pour foncer jusqu'à Paris-Nord. Malgré le détour par la ligne 94 et le changement de sens à Lille-Europe, le gain de temps variait de 6 à 38 minutes, en fonction du train concerné. Par contre, les TGV

80 et 86 étaient devenus plus lents qu'en rame tractée: pour le dernier cité, la cause en était le stationnement de 20 min en gare de Lille-Europe, en attente de la libéralisation d'un sillon sur la LGV Nord. Le gain de temps ainsi obtenu était donc relatif, mais le confort et la fiabilité de ces parcours avaient grandement été améliorés pour la clientèle. Lors de l'entrée en vigueur du service d'été le 23 mai 1995, la dernière paire de trains tractés reliant les deux capitales (TEE 85 et 88) passa également en TGV-Réseau, mais ces trains... continuèrent à transiter par l'itinéraire historique, à savoir via Quévy. Et malgré le fait qu'ils étaient assurés en rames TGV, ces deux trains conservèrent leur appellation TEE dans l'indicateur officiel! A partir de ce service-horaires d'été, tous les TGV de cette relation furent accélérés de 6 à 15 minutes, certains de ces trains devant être assurés par deux rames en unités multiples, afin d'offrir un nombre suffisant de sièges de 1^{ère} classe: comme ces TGV remplaçaient des trains TEE, la grande partie des voyageurs était habituée à voyager en 1^{ère} classe, et ils continuèrent à faire de même lors du passage en TGV... Au cours du même été, c'est la sen-

sation lorsqu'un TGV assure un train direct entre Bruxelles-Midi et Nice. Il roule tous les jours à partir du 29 juin 1995 et rencontre immédiatement un grand succès, car en cours de route, il s'arrête dans quelques grandes gares intéressant la clientèle. Ce parcours de pas moins de 1355 kilomètres est abattu en 9 heures et demie environ: c'est à l'époque la plus longue distance parcourue par un train assuré en TGV, à la SNCF. Ce succès aura une conséquence, car la circulation du TGV 'Nice' n'avait initialement été prévue que jusqu'au 23 septembre: il circulera également au cours du service d'hiver, à partir du 24 septembre 1995. Et tandis que les services TGV fêtent leurs premiers succès en Belgique, la rame TGV-R 4501 revient encore régulièrement dans notre pays pour accomplir des parcours d'essais au départ de Tournai...

LES SERVICES TGV SUSCITENT BEAUCOUP D'ESPOIR

Le 19 mai 1995, un TGV-Réseau traverse à nouveau la Belgique, à destination des Pays-Bas. Rien de particulier? Si, car il ne s'agit pas cette fois d'un parcours d'essais, mais d'un parcours commercial, mis en marche pour



La rame TGV-Réseau 4511 assure le TGV 83 'Brabant' Paris-Nord - Bruxelles-Midi, le 3 mars 1995 ; elle passe à hauteur du point d'arrêt de Froyennes, la motrice arrière franchissant la bifurcation du même nom. Tout droit, il s'agit de la ligne 75A vers Mouscron ; à gauche, la ligne vers la frontière française et Baisieux. Le TGV venant de cette direction, son itinéraire 'cisaillait' celui de la rame M4 assurant le train IC M 761 Schaerbeek - Mouscron. Photo : Carlo Hertogs.

des clients de GEC Alsthom afin de visiter Eemshaven, où la firme française venait de participer à la construction d'une centrale nucléaire. La rame circule à cette occasion par ses propres moyens, ce qui en dit assez sur la confiance qu'inspirent les TGV-R à l'étranger.

Le 6 juin 1995, les premiers rails sont posés sur la première ligne à grande vitesse belge : cela se passe au départ du village français de Wannehain, juste au-delà de la frontière. L'opération n'est pas facile, car tout le matériel nécessaire doit être acheminé au départ de la France, via la LGV Nord. Comme cette dernière est déjà en service, ces parcours de matériel doivent s'effectuer pendant la nuit, lorsque TGV et autres Eurostar ne circulent pas. En Belgique, les travaux ne débiteront vraiment qu'à partir du mois de septembre. Lors de l'entrée en vigueur du service-horaires d'hiver (le 24 septembre 1995), un premier bilan de fréquentation des TGV est établi : il montre une hausse du nombre des voyageurs de 10 % sur à peine six mois. A partir du 24 septembre 1995, un cinquième TGV va d'ailleurs relier Paris à Bruxelles, pendant les jours de semaine.

LES RAMES THALYS SE MONTRENT...

27 novembre 1995 : la 4531, la première rame Thalys du type 'PBA', est remorquée jusque Dordrecht, pour y installer à son bord le dispositif ATB et effectuer ensuite des essais sur le réseau des NS. Elle en revient le 8 décembre, mais ce ne sera pas sa seule incursion aux Pays-Bas. Le 9 janvier 1996, la première rame Thalys 'PBA' est officiellement présentée en Belgique : nous vous en avons déjà parlé dans la 1^{ère} partie de cette série d'articles.

Quelques mois plus tard, la première rame Thalys 'PBKA' sort à son tour des usines Alsthom de Belfort. Peu de publicité est faite à son sujet : déjà peinte en livrée rouge Thalys mais encore démunie de logos et de matricules, cette rame flambant neuve est immédiatement expédiée en Suisse, pour y réaliser des parcours d'essais sous 15.000 V 16 2/3 Hz sur la ligne Pontarlier - Les Verrières, du 18 au 22 mars 1996.

Après que la section de la ligne allant de la LGV Nord en France jusqu'à Antoing ait été mise sous tension le 27 mars 1996, la grande

vitesse devient enfin un concept palpable en Belgique, le 10 avril 1996 : c'est au cours de cette journée que se déroulent les premiers essais sur la toute première section de ligne à grande vitesse établie en Belgique. La section concernée - qui fera partie plus tard de la future ligne à grande vitesse n° 1 - n'a que 14 km de longueur : elle se raccorde quasi sans transition à la LGV Nord française, à la frontière entre les deux pays. A son autre extrémité, ce premier tronçon se termine sur le territoire de la commune d'Antoing - à l'ouest de Tournai - où il se raccorde via une courbe de liaison à la ligne 78 existante Tournai - Saint-Ghislain. Le programme d'essais est clôturé en mai par un parcours d'homologation de la ligne, réalisé à 300 km/h : nous supposons que cette vitesse avait été acquise sur la partie française de la ligne, car venant de France, il est indispensable de déjà freiner peu après le franchissement de la frontière, afin d'aborder la courbe de liaison à une vitesse non excessive...

Entretemps, les rames Thalys 'PBA' sont devenues habituelles dans le paysage ferroviaire belge, car sont régulièrement en-



Photo de famille sous la pluie à Tournai, en ce 8 mars 1995. Trois rames TGV-Réseau de la SNCF sont l'une à côté de l'autre : à gauche, la 4509 assurant le TGV 83 'Brabant' traverse la gare sans arrêt en direction de Bruxelles-Midi. Au milieu, la 4518 vient d'assurer un parcours d'homologation en Belgique, sur la ligne 94. A droite, la 4501 est prête à entamer un de ses nombreux parcours d'essais sur le réseau belge : c'était la rame habituellement utilisée pour ce type de parcours. Enfin, la 2223 est en queue d'un autre train d'essais où se trouvait en tête la fameuse 1901, une loco qui a fait long feu... Photo : Carlo Hertogs.



Passage de la ligne 12 à la ligne 27A à hauteur du faisceau de garage 'Luchtbal' de la rame TGV-R 4501 rapatriée des Pays-Bas, le 31 juin 1995. Photo : Max Delie.



Tous les trains internationaux 'classiques' de la relation Bruxelles - Paris furent remplacés par des rames TGV-Réseau à partir du service-horaires d'été 1995. Une paire de ces TGV ne transitait toutefois pas par la ligne à grande vitesse française, mais continuait à suivre l'itinéraire 'historique' : voici le TGV 88 'Watteau' Bruxelles-Midi - Paris-Nord lors de son passage à Hennuyères (L.96), le 26 juin 1995. Photo : Carlo Hertogs.

gagées dans le roulement des TGV-Réseau grises entre Bruxelles et Paris. Grâce à cette utilisation en banalité, le personnel Thalys a l'occasion de se familiariser avec ces nouvelles rames, tandis que ces dernières accomplissent le kilométrage nécessaire pour être rodées, avant d'être pleinement utilisées.

La date du 25 avril 1996 doit également être mentionnée : c'est ce jour-là que la rame Thalys 4540 a battu le record de vitesse sur rail en Belgique en le portant lors d'un parcours d'essai à la vitesse de 225 km/h entre la frontière française et Antoin. Le précédent record datait d'à peine six ans et était détenu par la locomotive quadritension 1805, qui avait atteint 218 km/h lors d'essais entre Courtrai et Waregem.

LE THALYS EN VITESSE DE CROISIÈRE

Le service commercial Thalys via la ligne belge à grande vitesse débuta (finalement) le 2 juin 1996 : c'est à cette date que se réfère le titre de cette série d'articles. Paris est maintenant à 2 heures et 3 minutes de Bruxelles et à 4 h 47

d'Amsterdam. Les trains ne circulent pourtant que sur 14 km de ligne à grande vitesse en Belgique, entre la frontière française et Antoin, puisque le tronçon de LGV entre Antoin et Lembeek est encore en construction. A Antoin, les Thalys quittent la LGV pour s'engager sur la ligne 78 vers St-Ghislain et Mons, où ils reprennent l'itinéraire historique Paris - Bruxelles jusqu'à la capitale belge. Treize paires de trains circulent journalièrement entre les deux capitales. Quatre d'entre-elles poursuivent via les lignes classiques jusqu'à Amsterdam, une paire jusqu'Anvers-Central et deux jusque Liège-Guillemins. Pour assurer tous ces trains, les dix rames Thalys 'PBA' de la SNCF suffisent amplement, car elles sont renforcées entre Paris et Bruxelles par une rame TGV-Réseau tritension, au besoin. Ces treize paires de trains Thalys remplacent tous les trains internationaux classiques entre Amsterdam et Paris, ainsi que tous les trains TGV entre Bruxelles et Paris. Concrètement, deux paires de plus relient les deux capitales, par rapport à la situation antérieure. Comme déjà dit plus haut, les rames Thalys 'PBA' sont équipées du dispositif de sécurité néer-

landais ATB (Automatische Trein Beïnvloeding) pour pouvoir circuler aux Pays-Bas. A part un pantographe Faiveley d'un nouveau type, il s'agit de l'unique différence technique par rapport aux TGV-Réseau tritension de la SNCF. La TBL (Transmission Balise-Locomotive) implantée sur le réseau belge est bien entendu présente à bord de ces rames. Par contre, comme la LGV belge est équipée du système de sécurité français TVM 430, aucun dispositif supplémentaire n'est (heureusement) nécessaire pour y circuler.

Et avant même la mise en service des Thalys, c'est déjà le succès : à la mi-mai 1996, plus de 21.000 réservations ont déjà été effectuées, dont un tiers concerne un voyage entre Amsterdam et Paris. Ce chiffre est remarquable, car quatre trains à peine sont disponibles sur cette relation. Il sera donc prévu de porter ce nombre d'allers-retours de quatre à sept par jour, dès que les rames Thalys PBKA seront disponibles. Les TGV reliant Bruxelles aux villes françaises profitent également du succès de Thalys, mais c'est la dernière fois que nous en parlerons : maintenant que Thalys est en service, nous



Affluence à la sortie de la gare d'Ath, en ce 31 octobre 1996 : tandis que la rame Thalys 'PBA' 4531 est en route vers Bruxelles-Midi, une série 20 s'apprête à accomplir un parcours d'essais de voitures I11, dans la même direction. Photo : Max Delie.

nous focaliserons désormais le plus possible sur cette marque.

PRÉSENTATION DE LA RAME THALYS PBKA

La sortie officielle de la première rame Thalys 'PBKA' n'a lieu que le 11 juin 1996: elle est présentée à la presse dans l'atelier du Landy, à Paris. Comme déjà mentionné, les motrices présentent des faces d'about différentes, le poste de conduite étant disposé au centre, derrière un grand pare-brise unique. Ces faces d'about ressemblent fortement à celles du futur TGV 'Duplex' à deux niveaux, en cours de conception à l'époque. Leur constructeur GEC-Alsthom réussira le tour de force de limiter la masse totale des motrices à 68 tonnes: les LGV françaises admettent en effet une masse maximale par essieu de 17 tonnes. Les problèmes de masse étaient la conséquence du fait que les motrices PBKA devaient embarquer un appareillage supplémentaire pour pouvoir circuler sur le réseau allemand, à savoir l'appareillage propre au 15

kV 16 2/3 Hz, ainsi que les systèmes de sécurité Indusi et LZB (Linienzugbeeinflussung), propres au réseau allemand.

GEC-Alsthom ne sera toutefois pas le seul concerné lors de la construction de ces rames PBKA: personne ne sera étonné d'apprendre que grâce à des interventions au niveau politique, les constructeurs ferroviaires belge et néerlandais purent également participer à leur construction. Bombardier-Eurorail put ainsi fabriquer les remorques à Bruges, tandis que les firmes néerlandaises Holec et RMO fabriquèrent respectivement les moteurs de traction et les bogies. Une telle rame Thalys PBKA coûtait alors 125 millions de francs français de l'époque. Un élément surprenant à relever: les deux rames destinées à la DB (voir l'encadré dans la 1^{ère} partie) furent financées... par la SNCB. En réalité, l'argent provenait bien des chemins de fer allemands, mais ces derniers ne voulaient absolument pas que l'opinion publique allemande apprenne que la DB achète deux trains à grande vitesse chez le grand concu-

rent de Siemens! Lors de la conférence de presse, on apprit également que les six rames PBKA de la SNCF seraient entretenues à l'atelier SNCF du Landy, tandis que les onze autres le seraient dans le nouvel atelier de Forest-Midi.

LES PARCOURS D'ESSAIS DES PBKA

Après les essais réalisés en Suisse, la première rame PBKA sortit à nouveau de France le 24 juin 1996, pour accomplir une batterie d'essais en Allemagne, six semaines durant.



Le pont sur l'Escaut à Antoing est sans conteste l'ouvrage d'art le plus imposant du tronçon 'sud' de la ligne belge à grande vitesse n°1, entre la frontière française et la liaison qui la raccorde à la ligne classique 78 à Antoing. La rame TGV-R 4509 franchit cet élégant viaduc le 22 juin 1996. Photo : Max Delie.



Vues de la toute nouvelle passerelle pour piétons de Hal-Marchandises, la rame TGV-R 4508 accouplée à la rame Thalys 'PBA' 4531 assurent le TGV 81 'Rubens' Paris-Nord - Bruxelles-Midi sur les anciennes voies de la ligne 94, le 29 mai 1996. Les deux voies de la ligne 96 ont été déposées pour permettre la pose des voies de la ligne rapide 96N (à l'avant-plan), ainsi que la construction de la tranchée couverte sous la future gare de Hal. Photo : Carlo Hertogs.





Assurant un train Thalys vers Paris-Nord, la rame TGV-R 4503 (accouplée à une 'vraie' rame Thalys) débouche en vitesse du bois de Ghlin, le 27 juillet 1996. La marque Thalys n'existe à ce moment que depuis deux mois à peine. Photo : Max Delie.

Ces essais se déroulèrent aussi bien sur lignes classiques que sur lignes aménagées ('Ausbaustrecke') à 200 km/h et les nouvelles lignes ('Neubaustrecke') à 250 km/h.

La première rame PBKA – la 4341 – fut transférée le 7 octobre 1996 vers les Pays-Bas, pour y réaliser des essais sur le réseau NS. Pendant plus d'une semaine, cette rame va parcourir quasi toutes les lignes principales de ce réseau, afin de vérifier le bon fonctionnement du système ATB et procéder à des réglages, le cas échéant. Pour effectuer les mesures, la première remorque suivant la motrice est littéralement bourrée d'ordinateurs et d'instruments de mesures.

THALYS À LA QUÊTE DU PLAISIR, MAIS LES NS FONT LA TÊTE...

Le 21 décembre 1996, Thalys lance sa relation vers les stations de ski françaises, tous les samedis au départ de Bruxelles-Midi : le train part à 07h07 pour arriver à Albertville à 13h09 et à Bourg-St-Maurice à 14h25. Le retour est entamé à 15h38, pour une arrivée à Bruxelles-Midi à 23h11. Ces deux parcours se réalisent sans arrêt entre Lille et Chambéry.

Le 1^{er} juin 1997, Thalys lance cette fois un train direct (les samedis et dimanches) entre Anvers-Berchem et Disneyland Paris : il circulera jusqu'au 17 décembre 1997. A peu près à la même époque, les NS refusent de porter le nombre de trains Thalys de et vers Amsterdam de quatre à sept, contrairement aux engagements pris. Cette décision paraît incompréhensible, au vu du succès remporté par ces trains : sur une période d'un an, le nombre de voyageurs au départ d'Amsterdam a en effet augmenté de 50 % en direction de Paris ! Mais ce succès commercial ne rapporte rien aux NS, au contraire : les NS perdent de l'argent à cause de Thalys. La cause doit en être trouvée dans la manière selon laquelle chaque administration ferroviaire calcule ses gains : les recettes sont réparties entre réseaux au prorata de la distance parcourue par les trains et de la durée des trajets. Le fait que ces trains ne circulent que via les lignes classiques sur le réseau des NS est alors très défavorable pour ce réseau et un nombre de trains encore plus élevé ne ferait qu'augmenter le déficit... A partir de la mi 1997, les rames Thalys PBKA commencent à apparaître réguliè-

rement sur la relation Paris – Bruxelles et poussent parfois jusque Liège-Guillemins. Leur livraison est en cours et il semble acquis qu'à la fin de l'année, les 17 rames de ce type seront toutes livrées.

COLOGNE EN VUE !...

Fin août 1997, la rame PBKA 4304 de la SNCB est remorquée jusque Köln Deutzerfeld, où elle restera jusqu'au 12 décembre. Pendant la journée, le personnel roulant du site reçoit les instructions nécessaires pour sa mise en service, tandis que des parcours d'essais sont organisés entre Cologne et Aix-la-Chapelle. La 4304 retournera le 12 septembre à Bruxelles par ses propres moyens : il s'agira du premier parcours d'une rame Thalys sur l'entièreté de ce trajet. A remarquer que la ligne 37 sera ainsi parcourue sans essais préalables, car ces derniers... avaient été reportés. Il est pourtant grand temps que GEC Alstom puisse entamer ces essais, car c'est surtout lors des passages entre le réseau belge et le réseau allemand que des problèmes risquent de survenir. La commutation d'un courant à un autre se réalise au départ de la cabine de



La période pendant laquelle les trains Thalys ont transité via la ligne 78 fut courte, raison pour laquelle les vues en sont rares. La rame TGV-R 4509 passe au-dessus du canal Nimy - Péronnes, entre Blaton et Harchies, le 12 mars 1997 ; elle assure le Thalys 9325 Paris-Nord - Bruxelles-Midi, de concert avec la rame Thalys 'PBA' 4536. Photo : Carlo Hertogs.

conduite d'une rame, pendant que les pantographes sont abaissés. Le sélecteur de tension commande simultanément la commutation du système de sécurité (et de signalisation) en fonction du réseau parcouru. Une solution logique et inventive, pourrait-on penser. Et en pratique, elle fonctionne très bien en France, ainsi qu'entre la Belgique et la France. Mais lorsque cette solution est testée en pratique entre Essen et Roosendaal, l'ordinateur de bord des rames Thalys se mélange les pinces ! La section de séparation entre les deux tensions se situe en pleine voie, quelque peu au sud de la gare de Roosendaal, tandis que la signalisation NS reste présente jusqu'à la frontière, à proximité de la gare d'Essen : les deux commutations ne se réalisent donc pas au même endroit, un fait que l'électronique était incapable de gérer... Les experts en informatique auront besoin de deux mois pour développer un nouveau logiciel, l'installer et le tester lors de parcours franchissant la frontière, avant de finalement trouver la solution. Comme le long de la ligne 37, le cas de figure était le même, GEC-Alsthom craignait que des problèmes similaires ne surgissent.

Mais la DB resta sourde aux préoccupations du constructeur et ne lui octroya généreusement que cinq parcours d'essais, en tout et pour tout !

A FOND LES ESSAIS

Les premières rames PBKA sont apparues aux Pays-Bas le 15 septembre 1997 : il s'agissait des 4321 et 4331. Elles servirent jusqu'au 26 septembre à l'initiation du personnel d'instruction et pour accomplir des parcours d'essais entre Amsterdam et Roosendaal. Le mise en service commercial des rames PBKA de et vers Amsterdam eut lieu le 28 septembre 1997.

Le 22 septembre 1997, le tronçon Silly - Antoin de la LGV 1 était mise sous tension : les premiers parcours de rodage des voies et des caténaires pouvaient y débiter. Comme le tronçon Lembeek - Silly suivit rapidement dans la foulée, les parcours de rodage débutèrent finalement sur l'ensemble de la ligne, le 27 octobre 1997. La vitesse de la rame servant aux essais - la PBKA 4301 - s'éleva progressivement jusqu'à 330 km/h, le 4 novembre.

Deux jours plus tard, le record belge de vitesse sur rails était battu, avec 354,6 km/h. Après trois semaines d'essais, la ligne était fin prête pour être parcourue à 300 km/h en service courant ; les conducteurs des trains à grande vitesse purent y faire étude de ligne à partir du 14 novembre. Plus rien ne s'opposait encore à l'inauguration officielle de la ligne le 10 décembre 1997, en présence du roi Albert II.

LA LGV 1 ENTIÈREMENT EN SERVICE

Les parcours commerciaux sur la LGV 1 débutent finalement le 14 décembre 1997 : les rames Thalys, TGV-R et Eurostar peuvent enfin traverser une partie de la Belgique à 300 km/h. C'est quand même quatre ans plus tard que prévu. Depuis cette date, deux conditions sont remplies pour parler d'un véritable réseau Thalys. Primo, la ligne belge à grande vitesse n°1 est en service sur sa totalité (entre la frontière française à Esplan et Lembeek, soit 71 km), ce qui permet de parcourir le trajet entre Paris et Lembeek intégralement à grande vitesse (c'est-à-dire à plus de 200 km/h). Les trains abattent le tra-



Assurant le train 9328 Amsterdam CS - Paris-Nord, les rames TGV-R 4515 et Thalys 'PBA' 4537 accouplées traversent en trombe la gare de Jurbise le 1^{er} mai 1997, jour de la fête du Travail. La rame TGV-R ne circule toutefois que depuis Bruxelles-Midi. Photo : Carlo Hertogs.





La rame Thalys PBKA 4304 à côté de son grand concurrent, l'ICE de la DB. La rame rouge servait à l'initiation du personnel roulant en gare d'Aachen-West, le 12 septembre 1997. Photo : Max Delie.

jet Paris – Bruxelles en 1 heure et 25 min à peine, soit un gain de temps de 33 min par rapport à la configuration précédente. Seize paires de trains circulent par jour, du lundi au jeudi. Le vendredi, ce nombre est même porté à 18, dont deux poursuivent jusqu'Ostende et quatre vers Amsterdam. Paris – Amsterdam est accompli en 4 h 14 min, ce qui représente un gain de temps d'une demi-heure. Seulement, pourriez-vous dire ? C'est qu'une partie du gain de temps se perd au nord de

Bruxelles : suite à de nombreux travaux en cours, les trajets sont encore ralentis.

Secundo, deux sept paires de trains Thalys (assurées par des rames PBKA) assurent également la relation Paris-Nord – Köln Hbf depuis le 14 décembre 1997. A Cologne, ces trains franchissent le Rhin jusque Köln Deutzerfeld, où le conducteur change de sens, la rame étant préparée pour son trajet de retour. Des pourparlers sont alors menés en vue de prolonger l'itinéraire de certains trains Thalys jusque Dortmund ou Düsseldorf, ce qui est possible en mettant à profit le long stationnement de certaines rames à Köln Deutz. Un trajet Paris – Cologne dure 4 h et 2 min, mais est encore accompli via les lignes classiques à partir de Lembeek. C'est surtout le long de la sinueuse ligne 37 dans la vallée de la Vesdre que la patience des voyageurs est mise à rude épreuve... Dès le lancement des trains Thalys vers l'Allemagne, les trains internationaux classiques des relations Ostende – Cologne et Paris – Cologne sont supprimés. En compensation pour la disparition de ces relations internationales sur la dorsale wallonne, Thalys est obligé par l'establishment politique (qui

prend pourtant rarement le train...) de mettre en marche deux relations Thalys par jour via la dorsale wallonne jusque Liège, ainsi qu'au départ de Bruxelles vers Ostende (nous l'avons déjà signalé). C'est surtout cette seconde relation qui paraît constituer une véritable idiotie, mais c'est le prix (financier) à payer pour résoudre les problèmes communautaires en Belgique... En ligne, elles sont tout de même jolies à voir, ces rames Thalys qui s'arrêtent à Namur, à Charleroi-Sud, à Gand-St-Pierre et à Bruges... Malgré la débâcle commerciale annoncée, ces trains seront pourtant maintenus pendant des années, suite à la mauvaise volonté du politique...

Début février 1998, la rame PBKA 4301 est testée entre Bayonne et Toulouse (au pied des Pyrénées), sur la fameuse rampe de 3,3 % du Capvern. Le booster des motrices y est testé : cet appareillage entre en action lorsque les conditions de traction deviennent difficiles. L'influence de ce booster fut mesurée selon plusieurs configurations de traction différentes, avec un ou plusieurs moteurs isolés ; ces tests furent réalisés sous 1.500 V continu. Les essais prouveront qu'il est pos-

← Des photos du Thalys qui partait tôt le matin les weekends d'Anvers-Central sont également rares : suite aux travaux de transformation de la gare, le Thalys y fut banni. Et le fait que le 17 mai 1997, ce train Thalys soit assuré par une rame TGV-R rend ce cliché encore plus intéressant. Photo : Max Delie.



Ce 'cisaillement' de voies était une tradition en gare d'Anvers-Est : tous les trains Thalys y basculaient systématiquement de la ligne 27 vers la ligne 12, comme en ce 30 septembre 1997. Photo : Max Delie.





Ligne 36, BK 54 sur le territoire d'Ezemaal: la rame Thalys PBKA 4341 assure le train Thalys 9425 Paris-Nord - Köln Hbf, le 1^{er} octobre 1998.
Photo: Carlo Hertogs.

sible à coup sûr d'effectuer le redémarrage d'un PBKA sur les plans inclinés de Liège, en toutes circonstances. Ceci dit, ce type de rame avait déjà gravi à plusieurs reprises ces fameux plans, à l'époque de ces essais...

LE SUCCÈS

Au cours du même mois de février 1998, Thalys clairotte son succès. A bon droit, car la croissance enregistrée est spectaculaire et dépasse toutes les prévisions : dès le 20 février, le cinq millionième voyageur est enregistré entre Amsterdam et Paris. En 1997, le nombre de voyageurs croît de 20 % par rapport à l'année précédente et le cap des trois millions de voyageurs est atteint.

Après l'ouverture de la LGV 1, le nombre de voyageurs augmente même de 72 % au cours des six premières semaines, en comparaison avec la même période de l'année précédente ! Lorsque Thalys avait débuté, on avait espéré que le nombre de voyageurs entre les capitales belge et française atteigne les trois millions en l'an 2000 : les chiffres de 1997 démontrent que la situation avait gravement été sous-estimée...

Le 24 mai 1998, le Thalys Berchem - Disneyland disparaît : ce n'est pas grave, car il est remplacé par un Amsterdam/Cologne - Disneyland. Une rame Thalys part de Köln Hbf à 8h02 et une autre d'Amsterdam à 7h54 ; elles se rejoignent à Bruxelles-Midi et sont accouplées entre elles pour former un seul train vers Paris-Nord. Après un changement de sens dans la gare parisienne, le train arrive à Marne-la-Vallée-Chessy à 12h49. Elle en repart à 18h15, avec une arrivée respectivement à 23h08 à Amsterdam et à 22h57 à Cologne. Les parcours allers

se déroulent les vendredis et samedis, tandis que les retours ont lieu les samedis et les dimanches : idéal pour passer un weekend à Disneyland. De plus, une 5^{ème} relation Thalys circule le matin du vendredi au lundi d'Amsterdam vers Paris-Nord, le retour étant effectué le soir, du jeudi au dimanche.

Mi 1998, de nouveaux chiffres de fréquentation sont communiqués. La part de marché du train entre les capitales française et belge est passée de 24 % en 1994 à 43 % en 1997. Le 27 septembre 1998, un 17^{ème} train Thalys est mis en marche entre Paris et Bruxelles, du lundi au jeudi. Le même jour, le dernier train Thalys arrivant à Cologne est prolongé jusqu'à Düsseldorf (arrivée : 21h26) ; il en repart le lendemain à 07h31 en direction de Bruxelles et de Paris (via Cologne), la rame passant toutefois la nuit à Köln Deutzerfeld. A partir du 29 novembre 1998, un second train Thalys pousse jusqu'à Düsseldorf : les jours où le Thalys 'Eurodisney' circule, il s'agit par ailleurs du même train... (à suivre)

← Les premiers essais sur l'entièreté de la ligne 1 ont lieu en ce 17 octobre 1997, avec la rame Thalys PBKA 4301 vue au km. 22,3 lors d'un parcours d'essais entre Bruxelles-Midi et la frontière française. Photo : Carlo Hertogs.



Florennes-Central, le 12 juillet 1959, alors que la gare était encore exploitée en service voyageurs. Les quais étaient protégés des intempéries par des auvents métalliques vitrés. L'autorail 551.37 stationne en gare avant de poursuivre vers Walcourt, via la ligne 136. A gauche, une partie du vaste bâtiment voyageurs; une des portes est surplombée par le traditionnel panneau: 'Chef de gare'... Photo: Jacques Bazin (Collection JH Renard).

Il y a près d'un demi-siècle...

A LA DÉCOUVERTE DU NOEUD DE FLORENNES-CENTRAL (2^{ÈME} PARTIE)

Dans la 1^{ère} partie de notre article (voir JCF n° 213), nous étions partis par la ligne 150 (voir la carte en page 33 du JCF 213) et étions parvenus à la bifurcation Stave (entre les lignes 136A et 135). Un petit retour en arrière s'impose pour évoquer le souvenir des ponts qui permettaient à des chemins vicinaux (souvent établis au bénéfice d'exploitations agricoles) de franchir les lignes de l'Entre-Sambre-&Meuse. Un tel pont au parement de briques existe encore (en 2016) à proximité de la gare d'Hemptinne (sur l'assiette de la L.136) pour permettre son franchissement par le Chemin de la Bataille: cet ouvrage risque d'être bientôt démolì.

TEXTE ET PHOTOS (SAUF MENTION CONTRAIRE): JEAN HENRI RENARD

FLORENNES-CENTRAL

Le site de Florennes-Central était étonnamment vaste. La gare avait remplacé en 1912 celle de 'Florennes-Sud' située à une courte distance, côté 'St-Aubin'. Un imposant bâtiment (construit en 1910) pour une petite

localité (une commune de quelque 10 000 habitants en 1990) rassemblait les activités ferroviaires, le logement du chef de gare (comme de coutume) et le bureau des postes. L'administration des Postes et celle des Che-

RECTIFICATION

Sur la photo de la gare d'Ermeton-s/Biert prise par J. Bazin et parue en page 38 du JCF 213, la 97.036 assure un train omnibus Dinant - Tamines, et non l'inverse.



Quelque part le long de la ligne 136A entre Ermeton-s/Biert et la bifurcation Stave: un pont d'époque en pierres de taille, le 3 juin 1978.



mins de fer de l'Etat étaient en effet sous la tutelle d'un même ministère, à la fin du XIX^e siècle. La gare était accessible par une place étendue, située en contrebas du site supportant les voies: le couloir sous-voies était donc de plain-pied. ⁽¹⁾

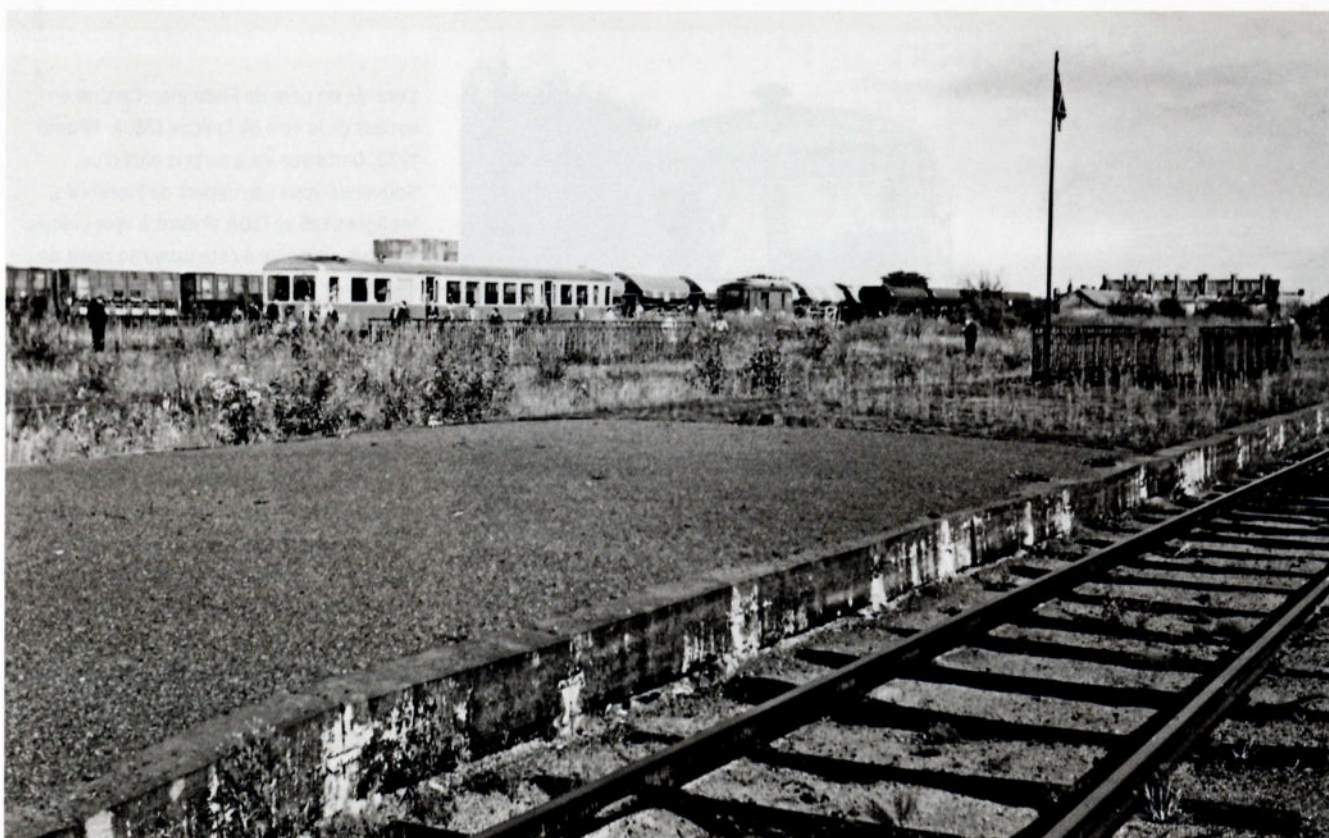
Florennes-Central disposait également d'une remise aux locomotives en forme de rotonde datant de 1925, dont la plaque tournante disparut peu après la désaffectation du site, tout comme les voies d'accès. Elle était localisée avant la bifurcation côté 'Est'. Ce site est

L'entrée en gare de Florennes-Central en venant de la voie de la ligne 135, le 19 août 1972. Cette vue en a surpris plus d'un. Souvenez-vous : au départ de Florennes, les lignes 135 et 136A étaient à voie unique, mais situées côte à côte jusqu'au point de séparation de bif. Stave. Lors du passage en exploitation simplifiée, une seule voie fut conservée et un aiguillage installé en ce dernier point, qui devenait ainsi une véritable bifurcation (voir JCF 213, page 46, photo du bas). L'autre voie fut mise hors service et partiellement démontée par petit tronçons. A la même époque, la signalisation mécanique qui entourait Florennes a été simplifiée, certains mâts restant toutefois en place. Cette photo témoigne que le mât de gauche concernait la voie de droite (sic), le coupon de voie de gauche n'étant plus raccordé au réseau! L'autorail provenait d'Ermeton-s/Biert et entrait en gare de Florennes-Central. A la porte arrière, le chef de gare (en cache-poussières) de Florennes, qui s'était porté à la rencontre du train à la bifurcation de Stave (L135 et 136A) où il avait manœuvré l'aiguille à pied d'œuvre, vérifie que la palette se trouve toujours en position levée, permettant à l'autorail de pénétrer sur le site de Florennes-Central.

(1) La commune de Florennes possédait donc 3 gares: 'Central' (qui s'était substituée à celle du Sud), 'Est' et 'Pavillons' (pour cette dernière, voir le site sur la photo du haut de la page 42, dans le JCF n° 213).



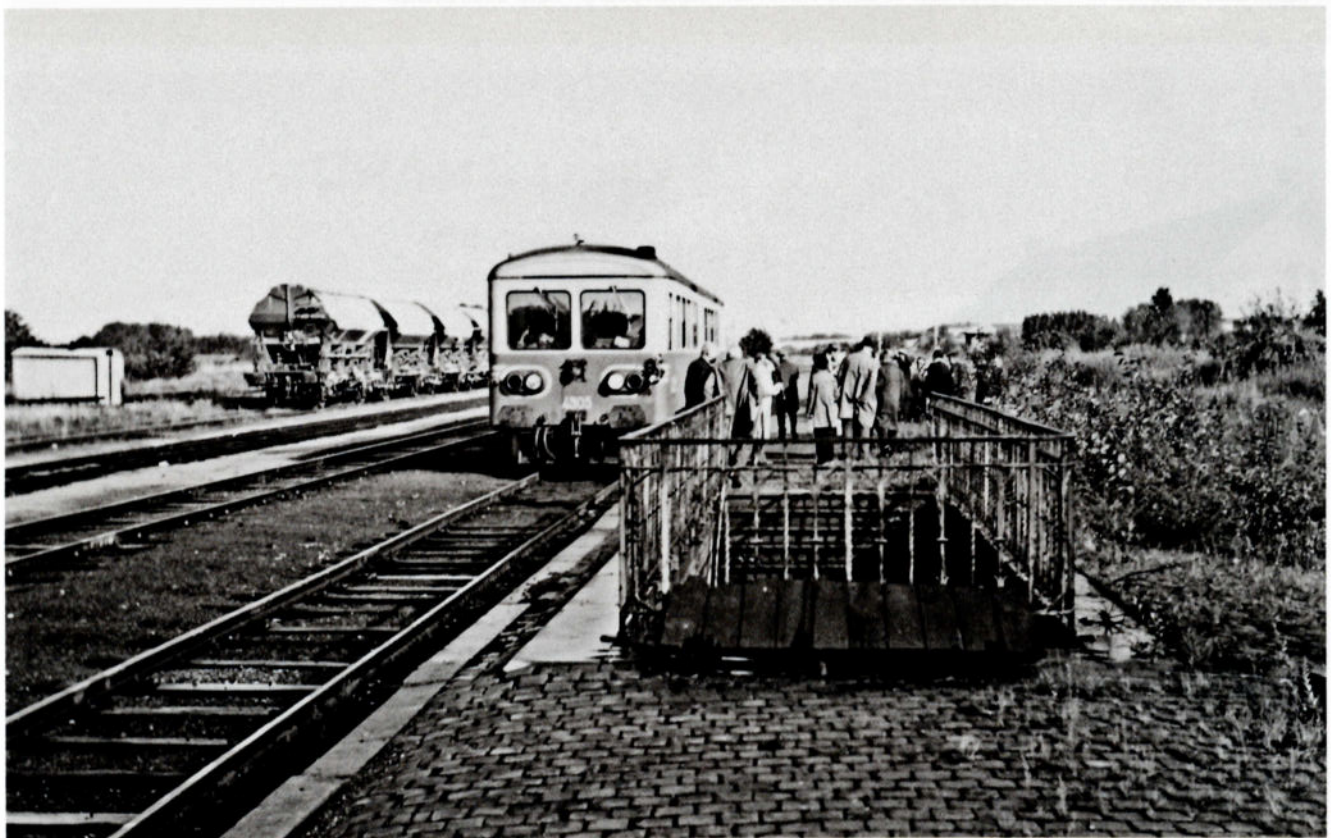
Florennes-Central (côté 'Est'), le 3 juin 1978. L'autorail spécial du GTF arrive de Stave (L.136A). A droite, l'ancienne cabine abandonnée; à gauche, l'abri du petit bâti de manœuvre des signaux mécaniques d'entrée et de sortie, les aiguillages se manœuvrant à pied d'œuvre.



Florennes-Central, le 19 août 1972: cette vue permet de se rendre compte de l'importance du site, la dernière voie à quai (le long de laquelle stationne l'autorail spécial du GTF) étant jouxtée par un faisceau à marchandises, sur lequel on distingue à gauche, des wagons garés sans emploi; au centre, un fourgon et à droite, des wagons-trémies. Remarquez la voie (hors service) à l'avant-plan: son armement est en cendrées, à l'instar de nombreuses autres voies du site. Remarquez également les mauvaises herbes qui avaient envahi certaines voies à quai...



L'imposant bâtiment de la gare de Florennes-Central, vu du côté 'rue'. A droite, le bureau de la Régie des Postes et sur son trottoir, la traditionnelle boîte-aux-lettres en fonte, qui a disparu de nos jours...



Florennes-Central, le 19 août 1972. La gare était équipée d'un couloir sous voies, dont on aperçoit ici l'escalier débouchant sur le quai de la voie 4. A gauche, une coupe de wagons-trémies de ou pour Merlemont. A droite, les anciennes voies voyageurs (à quai) sont envahies par la végétation...



Une vue partielle de la remise de Florennes, prise le 2 juin 2012. C'était l'une des trois remises à locomotives du réseau ferré belge construites en forme de rotonde, avec celle de Saint-Vith et de... Mariembourg! Photo: Jean Lechat.



Florennes-Est (L.138A Florennes-C - Merlemont), le 19 août 1972: le bâtiment (datant de 1904) est déjà reconverti en habitation privée.



Florennes-Est, le 26 décembre 1983. Une page d'archéologie locale: à gauche, le portique de l'ancienne usine de produits réfractaires et à droite, le dernier train commercial ayant parcouru les lignes 136 Bif. St Lambert - Florennes-Cal et 138A Florennes-Cal - Merlemont ! Photo: Michel Van Ussel.



Extrait d'une carte 'Les lignes ferrées en Belgique', dessinée sur calque et portant la date de 1914 [collection JH Renard]. Il est manifeste que l'auteur y a utilisé l'ancienne appellation pour la nouvelle implantation de la gare de Florennes-Central!

désormais propriété communale, depuis une tentative avortée de créer un chemin de fer touristique ^(II).

La liaison entre Florennes-Central et la gare de l'Est fut mise à simple voie par l'Arrêté Royal du 3 juillet 1934. La gare de Florennes-Est était par ailleurs le terminus initial de la ligne vicinale (isolée) Dinant - Florennes, mise en service en mars 1904. Cette ligne fut prolongée de 1,076 km vers Florennes-Central en 1911. L'existence de cette ligne vicinale fut assez éphémère (d'autant plus qu'elle fut démontée par les allemands au cours de la Première Guerre mondiale) en raison

d'une clientèle assez clairsemée, mais surtout de la Seconde Guerre mondiale, qui vit la montée en puissance de la base aérienne de Florennes: la ligne SNCV dut être coupée et de ce fait, le service ferré subsistant (au départ de Dinant) définitivement interrompu le 10 juillet 1947. ^(III)

A la fin des années '70, toutes les voies disponibles et non nécessaires au service de l'exploitation furent utilisées en de nombreux endroits de Belgique pour y garer une quantité impressionnante de wagons tombereaux déclassés qui, au lendemain de la guerre, avaient été utilisés pour le transport de char-

bon. Ces wagons trop banalisés et vraiment trop peu fonctionnels étaient devenus sans emploi. Dans l'Entre-Sambre et Meuse, de nombreux wagons de ce type furent ainsi garés, notamment à Florennes et à Morialmé.

LES LIGNES 138A ET 136

Florennes, c'était la région des carrières de pierres et de pierre à chaux. Ces sites d'extraction justifiaient par le passé l'établissement de nombreuses lignes ferrées dans la région. Certaines de ces lignes ont permis le maintien de la ligne 132 entre Walcourt et Mariembourg, lors du détournement définitif de cette dernière pour permettre la construction des barrages de l'Eau d'Heure. Le déclin de la sidérurgie et les exigences d'un transport réactif ont toutefois entraîné l'abandon progressif du rail et la mise en sommeil de certaines exploitations. C'est, comme on l'a vu, les installations industrielles de Merlemont qui ont permis à la ligne 138A d'être

(II) En mars 1989, la commune de Florennes, soucieuse de l'aboutissement d'un projet d'exploitation d'un chemin de fer touristique depuis Anhée (L.150), fit l'acquisition de l'ancienne remise à locomotives de Florennes-Central et de ses annexes, pour la somme de 440.000 francs belges (soit environ 11.000 euro). Quelques mois plus tard, elle acquit en outre la rotonde, la plaque tournante, l'ancienne cabine d'excentriques et les terrains environnants. Le site nécessitait toutefois une sérieuse remise en état. Le projet de chemin de fer avorta rapidement. En 1999, le conseil communal ne parvint pas à se mettre d'accord sur un projet d'affectation. Et c'est toujours le cas en 2016: il est vrai que les coûts de dépollution ne doivent pas être négligeables. Cet intérêt au passé contraste avec l'attitude actuelle (de la commune) vis-à-vis d'un chemin de fer à finalité économique...

(III) D'après W.J.K Davies.



Merlemont, terminus de la section de la ligne 138A qui était encore en exploitation le 3 juin 1978, date de cette prise de vue. Le petit bâtiment est sans doute l'ancienne gare, modifiée. La teinte des rails à l'avant plan indique que ces voies étaient encore utilisées jusqu'il y a peu. La manœuvre de remise en tête de la locomotive nécessitait de franchir le PN au-delà duquel se trouvait implanté le heurtoir de fin de la ligne, qui menait jadis à Doische.



Merlemont, le 26 décembre 1983, lors de la dernière circulation commerciale sur ce qui restait encore du 'nœud de Florennes', à l'époque: l'arrière-plan donne une bonne idée des installations industrielles. Photo: Michel Van Ussel.



↑ Villers-le-Gambon (L.138A), le 26 décembre 1983. Un passage à niveau privé, une chose devenue fort rare, de nos jours!

→ Le point culminant de la ligne 138A Florennes-Central - Merlemont, situé sous le pont de la N97 (la route 'Charlemagne'), le 26 décembre 1983. Photo: Michel Van Ussel.

↓ Villers-le-Gambon (L.138A), le 19 août 1972. La carrière locale était encore active, en témoigne les wagons chargés de blocs de marbre, prêts à être expédiés.





Le pont de la rue Fagneton à Florennes (L.136), le 3 juin 1978. La démolition du tablier compliquerait une réactivation de cette ligne jusque Florennes, dans le cadre d'une extension (éventuelle) de la desserte d'une nouvelle carrière: nous y reviendrons.



Saint-Aubin (L.136), le 19 août 1972: le bâtiment de la gare a déjà été reconverti en habitation particulière.



Hemptinne (L.136), le 3 juin 1978. Éloignée de la localité, le bâtiment de gare était à l'abandon depuis de nombreuses années; il sera pourtant rénové après la fermeture de la ligne. En 2016, il est à nouveau abandonné mais Carmeuse, son nouveau propriétaire, le conservera, dans le cadre du projet de sa nouvelle carrière!



Bif. St-Lambert, le 3 juin 1978: la ligne 136 (à gauche) rejoint la 132 (à droite). A gauche, le poste-satellite d'où se déroulent les communications téléphoniques et les slots de libération des clés des aiguillages. L'autorail en direction de Walcourt a déjà franchi l'aiguille de déraillement.



Le PANG (Point d'Arrêt Non Gardé) d'Yves-Gomezée (L.132), situé au 'Champ de course', le 16 mai 1987. L'autorail 551.48 est à destination de Chimay, à l'occasion du 59^{ème} voyage organisé par le GTF asbl. Il est désormais exposé à Train World, le musée des Chemins de fer à Schaerbeek.



Walcourt (L.132), le 12 juillet 1959: l'autorail 551.37 vient d'arriver de Florennes. La gare possédait deux voies en impasse, aujourd'hui disparues (Photo: J. Bazin, collection: JH Renard).





Cette photo du 19 août 1972 prise à Florennes-Central et sur laquelle figurent (à gauche) le personnel du train, le chef de gare de Florennes, (à droite) M. Lange, délégué de l'agence commerciale de Liège et (au centre, en costume clair), J. Vandersteen (†), inspecteur technique de la Voie, est l'occasion de concrétiser l'hommage que nous rendions au groupe de Charleroi. La bienveillance responsable de J. Vandersteen et à travers lui, celle de R. Geno, IPV du Groupe de Charleroi et de ses autres collaborateurs à l'égard des initiatives des associations d'amateurs en faveur du rail dans leur zone géographique, ne s'est jamais démentie pendant de nombreuses années!

maintenue jusqu'en 1983. C'est pourquoi nous nous attardons ici sur cette ligne, en relevant qu'au retour de Merlemont vers Florennes, la ligne était en rampe moyenne de 12,3 ‰ sur 11 km (avec un maximum de 17,8 ‰). Le point culminant (environ 300 m) se situait entre Villers-le-Gambon (à la BK 30,05 – une localité connue pour ses eaux de sources) et Chaumont [BK 25,38] ^(IV).

Lors du détournement de la ligne 132 en 1970, la jonction avec la ligne 136 vers Florennes avait été établie à la bif. St-Lambert, (BK 93,6, juste avant le PN 159), à courte distance du bâtiment de l'ancienne gare du même nom. Un petit poste satellite 'D' de Walcourt y avait été établi: il contenait un téléphone, des serrures électriques enclenchées, des lampes de signalisation, etc. La sécurité était réalisée à l'époque par l'échange de télégrammes téléphonés (par échange de 'numéros') entre l'agent du mouvement et la cabine de signalisation de Walcourt. Cette dernière – après s'être assuré de l'absence de train et avoir

bloqué toute circulation éventuelle entre sa gare et Mariembourg (éventuellement Philippeville, si desservi) – envoyait l'impulsion électrique qui libérait (de son logement) la clé de la serrure mécanique bloquant l'aiguillage 207. Le train franchissait alors l'appareil de voie et l'agent du mouvement (qui accompagnait chaque train) effectuait les opérations inverses pour réaliser à nouveau la continuité de la section de voie unique vers Walcourt. Toutes ces opérations prenaient un 'certain temps', pendant lequel toute autre circulation était bloquée sur la ligne...

En deçà, sur la ligne (actuelle) 132, le point d'arrêt (PANG) d'Yves-Gomezée avait été établi en 1970 à hauteur du 'Champ de course', à la BK 91,6. Au 21^{ème} siècle, il se situe désormais à la BK 92,2. (v)

WALCOURT

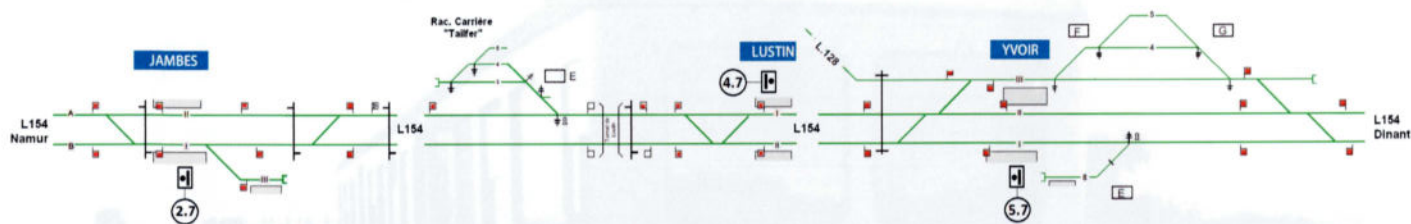
Walcourt, terminus de la ligne 136, fut aussi un site ferroviaire important: il comptait notamment une remise pour locomotives et un imposant château d'eau (double). Au

temps de l'exploitation voyageurs de la ligne 136, il y existait même des voies latérales en impasse, comme en témoigne les photos de notre ami français J. Bazin (†).

Ainsi s'achève notre périple sur ce nœud et sur la ligne 136 au XX^e siècle. Mais pour celle-ci, une nouvelle aventure de transport va bientôt débuter, au XXI^e siècle! Le 'grand Florennes', Walcourt et Philippeville sont une région de carrières, qui apportent ou qui maintiennent une activité industrielle dans l'Entre-Sambre & Meuse. De nos jours, des carrières (Berthe à Florennes, Merlemont, Solvay et Car-meuse, cette dernière exploitant les fours à chaux d'Aisemont) sont à nouveau actives ou proches de l'être. Certaines souhaitent (depuis plus de dix ans!) (re)nouer avec le rail. La notion moderne de protection de l'environnement y joue pour quelque chose, mais ceux qui ont oublié l'activité industrielle, nécessaire à la vie, y font souvent obstacle... Journal du Chemin de Fer y reviendra certainement.

(IV) Selon l'atlas de G. Close (†).

(V) Il est amusant de constater en 2016 que l'arrêt de bus TEC a conservé le nom 'Gare' à l'ancien emplacement, tandis que l'arrêt TEC à l'emplacement actuel porte le nom de 'Fontaine'...



LES CABINES DE SIGNALISATION en Belgique (29)

La ligne 154 Namur - Dinant

PAR: CÉDRIC SOLTYS



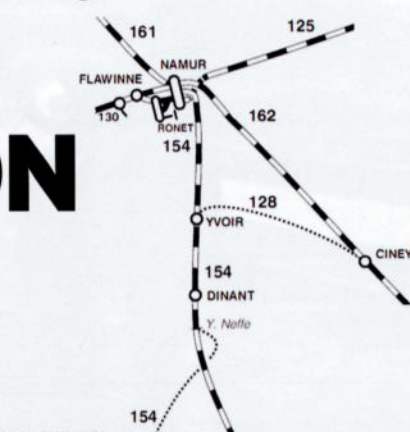
Au cours de la nuit du 26 novembre 2016, la dernière cabine de signalisation 'tout relais' de la ligne 154, celle de Dinant, a été définitivement mise hors service. Tout l'axe de l'Athus-Meuse est donc à présent géré informatiquement. Afin de célébrer cet événement, nous vous proposons de nous pencher sur cette ligne, par le biais de ce nouvel article.

La signalisation mécanique vieillissant sur la ligne 154, une grande campagne de modernisation fut entreprise au début des années '80 et les cabines mécaniques de la ligne furent remplacées par des postes 'tout relais'. Afin de pouvoir centraliser la commande de toute la ligne en un seul endroit, ces nou-

velles cabines avaient été câblées dès l'origine en vue d'être télécommandées depuis un poste-chef. C'est Dinant qui fut choisi et une télécommande y fut mise en place dès 1985.

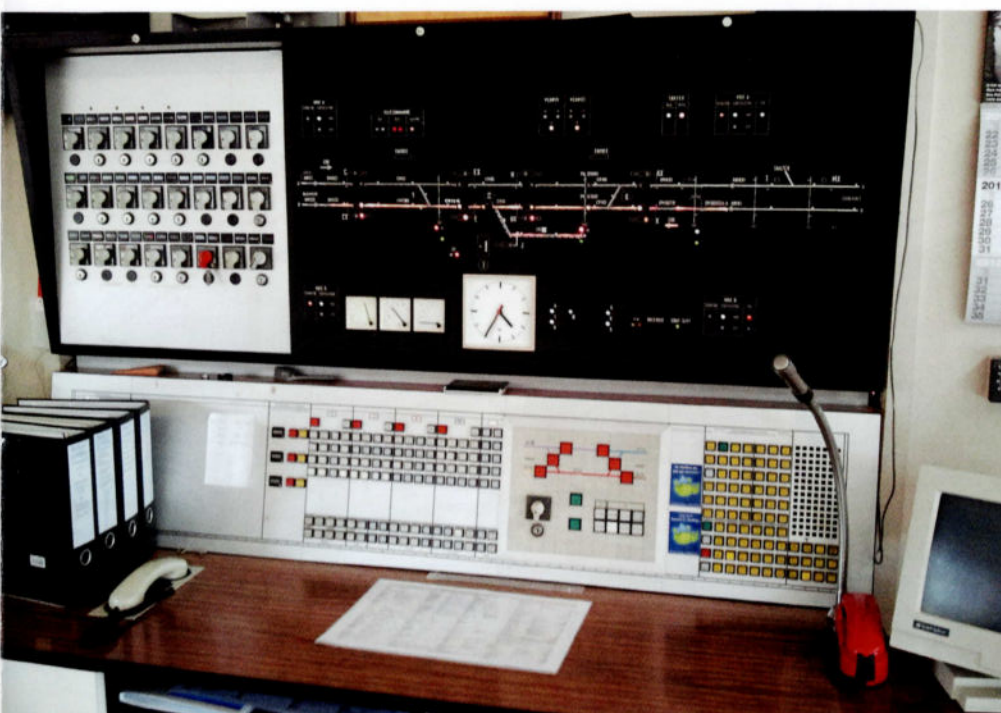
LE BLOCK 2.7 DE JAMBES

Situé dans un premier temps dans un bâtiment situé juste à côté du passage à niveau, le Block 2 de Jambes a été mis en service en 1982. Lors de travaux de mise en place de la télécommande en 1991, la salle à relais et le bâti de desserte des installations furent déplacés dans le bâtiment de la gare, moment à partir duquel le Block 2 fut télécommandé depuis Dinant. Le Block 2 de Jambes



La gare de Jambes.

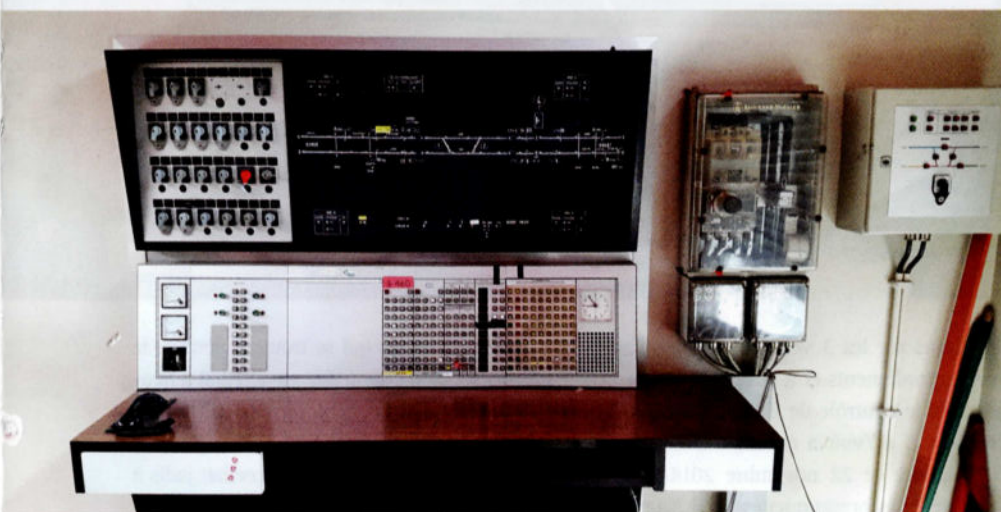
commandait le passage de trains dans les installations de la gare en voie principale, mais aussi la 3^{ème} voie en impasse. Trois passages à niveau étaient contrôlés par ce poste. Jusqu'à ce que les compétences soient scindées, le sous-chef de gare qui effectuait les opérations de guichet était initié à la desserte du poste de signalisation et reprenait la commande locale lors de travaux. Le Block 2 de Jambes a été définitivement mis hors service le 15 juin 2013, la gare étant régulée depuis lors par le Block 30N EBP de Namur.



LE BLOCK 4.7 DE LUSTIN

Situé dans la gare de Lustin, le Block 4 a été mis en service en 1981. A l'origine, en plus du 'trapèze' d'aiguillages en voie principale, une voie d'évitement équipait la gare, mais elle fut supprimée il y a des années. La télécommande de ce poste par Dinant a été mise en place en 1985 et depuis ce moment, sa desserte locale n'était plus nécessaire qu'en cas de travaux importants ou de rupture de liaison entre les postes 'maître' et 'esclave'. Le Block 4 assurait le contrôle de 3 passages à niveau. Le Block 4 de Lustin a été définitivement mis hors service le 8 novembre 2014, la zone étant gérée depuis lors par la cabine EBP de Namur.

← Le poste de signalisation de la gare de Jambes.



↑ La gare de Lustin, aujourd'hui abandonnée.

← Le bâti de commande 'tout relais' de Lustin.



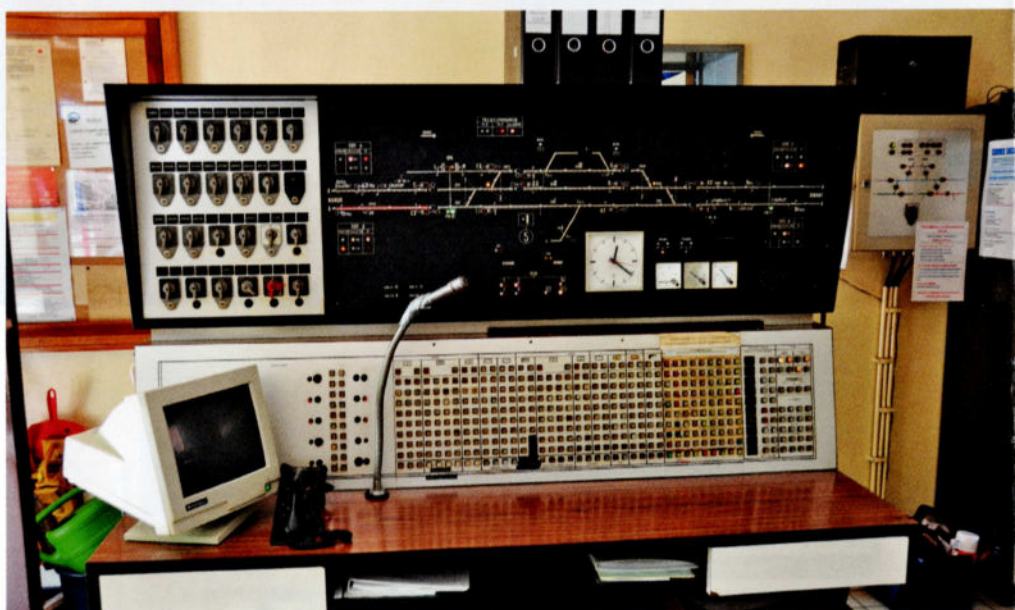
La gare d'Yvoir.



Le pupitre et le tableau de contrôle de la gare d'Yvoir.

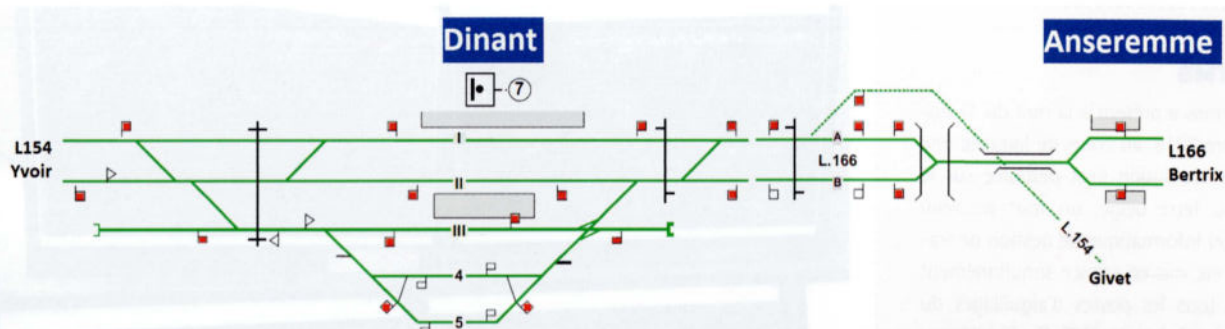
LE BLOCK 5.7 D'YVOIR

Situé dans le local du guichet de la gare, le Block 5.7 d'Yvoir était formé d'un poste tout relais, mis en service en 1982. La circulation des trains fut gérée par du personnel sur place jusque la mise en place de la télécommande par Dinant, en 1985. Malgré cela, durant des années encore, le chef de gare d'Yvoir reprenait quotidiennement la commande locale en cours de journée, afin de permettre au train de desserte de la carrière d'accéder au raccordement. Ce poste assurait le passage



des trains sur les 3 voies de la gare, l'accès aux raccordements et à la ligne 128, tout en assurant le contrôle de 2 passages à niveau. Le Block 5 d'Yvoir a été définitivement mis hors service le 22 novembre 2014, la gare étant gérée informatiquement par Namur. Le

bâti de commande qui se trouvait derrière le guichet (et bien connu des voyageurs) a heureusement été préservé au titre de patrimoine par le Chemin de Fer du Bocq qui exploite la ligne 128; cette dernière se raccordait jadis à la ligne 154 en gare d'Yvoir.



↑ La gare de Dinant; le local du Block 7 se trouvait à même le quai 1.

← La cabine 'nodale' de Dinant qui télécommandait toute la ligne 154: vous pouvez observer sur le grand tableau de contrôle les installations de Jambes, Lustin, Yvoir et de la gare de Dinant.

LE BLOCK 7 DE DINANT

Lorsque les travaux de modernisation de la signalisation de la gare de Dinant ont été entrepris début 1977, l'optique était déjà de télécommander toute la ligne depuis cet endroit. La mise en place de la tech-

nique tint alors compte de cette approche et bien vite, les gares d'Yvoir et de Lustin furent techniquement intégrées dans le grand tableau de contrôle de Dinant, dès 1985. C'est à partir de 1991 que l'entière de la ligne 154 fut gérée depuis Dinant,

par l'intégration de la télécommande de Jambes. Un signaleur et un sous-chef de gare se relayaient 24h/24 en vue d'assurer la régulation des circulations de la ligne sur la longueur assez appréciable de 32 km, avec 3 télécommandes et un total

LE TMS

Revenons à présent à la nuit du 11 novembre 2016, au cours de laquelle une petite révolution s'est déroulée sur le réseau ferré belge: un tout nouveau logiciel informatique de gestion de trafic a été mis en service simultanément dans tous les postes d'aiguillages du Royaume! Appelé TMS (Traffic Manager System), ce programme a pour but de fournir en temps réel toutes les informations dont les régulateurs et les opérateurs ont besoin pour assurer une gestion optimale des circulations. Non seulement ce programme (très intuitif et ergonomique) apporte une masse d'informations, mais en plus, il détecte à l'avance les conflits potentiels entre trains dans le trafic et attire l'attention du desservant qu'il y aura une décision de régulation à prendre. Le programme propose aussi des solutions en calculant automatiquement l'impact global en termes de minutes de retard pour un groupe de trains et pour chaque alternative...

De plus, une automatisation de l'ouverture des signaux a été mise en place sur certains axes grâce au système ARS (Automatic Route Setting) combiné à l'EBP. Cette mise en place s'est effectuée après trois ans d'études et de tests menés sur l'environnement belge.

Notons enfin que le logiciel TMS a déjà fait ses preuves, puisqu'il équipe depuis de nombreuses années le réseau ferroviaire suisse, la référence mondiale dans le domaine de la ponctualité des trains!

de 13 passages à niveau. En commande directe, le Block 7 de Dinant commandait les 3 voies à quai de la gare et le faisceau de 2 voies, la bifurcation de Neffe et les aiguillages à l'origine de la simple voie avant le viaduc de la Meuse, jusqu'à la gare d'Anseremme. Au fur et à mesure des reprises de la ligne 154 par la cabine EBP de Namur, la zone d'action du Block 7 ne fit que se réduire. Durant ses derniers mois d'utilisation, le poste ne commandait plus que la gare de Dinant proprement dite. Il a finalement été définitivement mis hors service au cours de la nuit du 26 novembre 2016: désormais, il n'y a plus aucun membre du personnel de gestion du trafic sur l'axe de l'Athus-Meuse entre Namur et les frontières françaises et luxembourgeoises!



Une console complète du nouveau programme TMS en action, à savoir toute la zone d'action de la cabine de Gand-Saint-Pierre. Ces écrans interprètent la disposition des voies et l'emplacement réel des trains, les graphiques de lignes, l'occupation des voies en gare et le tableau de correspondances!



Un poste de travail EBP entièrement dirigé de manière automatisée par le TMS: il s'agit de la ligne 124 et des gares de Braine l'Alleud et de Nivelles.

DERNIÈRES INFORMATIONS

L'actualité a été très riche au cours de ces derniers mois du point de vue signalisation en Belgique; voilà le détail des nombreuses suppressions de postes 'tout relais'.

Le 18 septembre 2016, le Block 95 de Stocquem a été mis hors service, la gare de formation et les voies de l'atelier de traction étant définitivement supprimées. Il s'agissait de la dernière cabine de signalisation d'ancienne génération de la Province du Luxembourg.

Le 1^{er} octobre 2016, le Block 21 d'Andenne a été définitivement fermé et les installations de la gare supprimées. Seules subsistent les deux liaisons entre les voies principales, qui sont à présent gérées depuis le Block 30 EBP de Namur.

Le 14 octobre, le Poste 'E' de La Louvière-Industrielle qui permettait de gérer les manœuvres et l'accès au site ex-Duferco a été définitivement mis hors service, l'entière de la gare étant à présent gérée depuis le Block 11 de La Louvière-Sud.

Le 23 octobre, les blocks 10 de Fourons et 12 de Remersdael (sur la ligne 24) ont été définitivement mis hors service, les deux 'trapèzes' de la ligne 24 étant gérés depuis cette date informatiquement par le Block 44 de Liège-Visé (Kinkempois). Au cours de la même nuit, le Block 5 de Vilvorde a été définitivement mis hors service, la gare étant desservie depuis le Block 5 de Malines, qui entre-temps, a déménagé à Muizen... Enfin, le même week-end, le Block 4 de Willebroek a été définitivement mis hors service, cette



LISTE DES POSTES DE SIGNALISATION EN SERVICE AU 1^{ER} DÉCEMBRE 2016

Pour bien situer tous ces changements survenus dans le paysage de la signalisation en Belgique, nous avons dressé une carte du réseau reprenant toutes les cabines de signalisation EBP du pays et leur zone d'action en orange, ainsi que les cabines tout relais encore en service, leur zone d'activité étant en bleu. Vous verrez par vous-même que la présence des 'tout relais' recule à grands pas!

gare de la ligne 54 étant gérée depuis le poste informatisé de Termonde.

Le 29 octobre 2016, les Blocks 35 de Naninne et 39 d'Assesse ont été mis définitivement hors service. Parallèlement, le Block 30 'Ancien' de Namur, qui télécommandait les deux postes précités, a lui aussi été définitivement fermé. La ligne 162 est à présent entièrement gérée en technologie EBP. Les anciennes installations de Naninne et d'Assesse ont été remplacées par des voies directes, tandis que les nouvelles installations de Bois d'Ausse (près de Courrière) et de Braibant (près de Ciney) ont été mises en service.

Le 20 novembre, le Block 12 de Fleurus – dernier de la ligne 140 – a fermé ses portes; l'entièreté de la ligne est à présent régulée depuis le centre informatisé de Charleroi-Sud.

Enfin, le 26 novembre 2016, le Block 7 de Dinant a été mis hors service, l'entièreté de la ligne 154 étant à présent gérée depuis Namur. Au même moment, c'est le Block 16 de Bomal qui a été rayé des listes, les trois voies de cette petite gare étant à présent signalisées depuis le Block 45 de Liège.

LISTE DES 25 CABINES EBP EN SERVICE AU 1^{ER} DÉCEMBRE 2016

- 1 Bruxelles-Midi
- 2 Denderleeuw
- 3 Courtrai
- 4 Zeebruges
- 5 Muizen
- 6 Gand-Saint-Pierre
- 7 Bruges
- 8 Bruxelles-Nord
- 9 Louvain
- 10 Anvers Nord
- 11 La Louvière-Sud
- 12 Anvers Berchem
- 12 Bruxelles Traffic Control (les LGV)
- 13 Gand Maritime
- 14 Hasselt
- 19 Termonde
- 20 Charleroi-Sud
- 27 Mons
- 37 Tournai
- 29 Ottignies
- 30 Namur
- 44 Kinkempois
- 45 Liège
- 53 Verviers
- 74 (+23) Libramont

LISTE DES 56 CABINES 'TOUT RELAIS', MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES ENCORE EN SERVICE AU 1^{ER} DÉCEMBRE 2016

- 1 Bruxelles-Midi
- 6 Aarschot
- 24 Boom
- 8 Diest
- 19 Hasselt
- S.II Hasselt
- S.V Hasselt
- 10 Heist-op-den-Berg
- 9 Schulen
- 7 Testelt
- 9 Audenarde
- 3 Comines
- 11 Courtrai
- S.I Courtrai
- 2 Gand Rodenhuijs
- 2 Menin
- S.VIII Merelbeke
- 5 Poperinge
- 12 Renaix
- S.V Ostende-Faisceau
- 4 Ypres
- 17 Zelzate
- 8 Aigremont
- 11 Amay
- 4 Bressoux
- 9 Engis
- 6 Esneux
- 7 Flémalle Haute
- 14 Hamoir
- 15 Huy
- 19 Java
- 1 Kinkempois
- P.S Kinkempois
- P.R Kinkempois
- 11 Rivage
- 5 Visé
- 24 Ath (+ TCO Vidéo)
- 20 Charleroi (TCO Vidéo)
- 2 Clabecq
- 11 Cour-s/Heure
- 2 Couvin
- 30 Ecaussinnes
- 66 Erquelinnes
- 2 Feluy-Zoning
- 9 Jamioulx
- 13 Lessines
- P.D Lessines
- 22 Mariembourg
- 16 Monceau
- 17 Monceau
- 18 Monceau
- 18 Philippeville
- 33 Quévry
- 2 Tertre
- 15 Walcourt
- 17 Yves Gomezée



Le wagon IFB 33 RIV 88 B-IFB 4554 567-6, dont le marquage vient d'être modifié ; il est équipé de blocs de frein 'LL', les roues ayant un profil modifié. Ce wagon est du nouveau type 6454 L0 (code-lettres 'Sgns', à cartouche des charges maximales simplifié avec **, pas d'accord spécial avec la SNCF, le cercle 'LL' indiquant que les blocs de frein sont en matériau composite. CHW Anvers-Nord, le 30 août 2016.

LES WAGONS DES TYPES 3714 B4 ET 6454 B0 actuels 6454 L0

TEXTE ET PHOTOS: BART LUYTEN

Le wagon du type 3714 B4 est un porte-conteneurs moderne, qui a été construit en 2001. Il s'agit donc d'un wagon récent, qui malgré sa carrière encore jeune, a déjà subi quelques renumérotations et adaptations, mais pas encore de véritable transformation. Les wagons de ce type ont pourtant déjà un fameux kilométrage à leur actif, car le transport de conteneurs ne fait que croître au fil des ans.

Ces wagons porte-conteneurs à quatre essieux sont très répandus ; ils sont utilisés aussi bien en trafic intérieur qu'international, au sein de longues rames homogènes de trains de conteneurs, en association avec des wagons porte-conteneurs d'autres types, de et vers de nombreux ports d'Europe.

UN PEU D'HISTOIRE

Ces wagons porte-conteneurs à quatre essieux et à pines de maintien ont été construits

en 2001 par la firme TRG-Astra (Roumanie), à la demande de la firme TRG-Wagonmarket (Slovaquie).

Ce type de wagon a été livré en deux tranches : la première, comptant 500 unités, a été numérotée 31 88 457 3 300 à 599 et à partir de 2003, jusqu'à 799. Les wagons du type 3714 B4 portent le code-lettres 'Sgnss' ; 114 environ de ces wagons sont équipés d'un frein à main.

Suite à la scission du parc des wagons de B-Cargo entre les filiales Xpedys et TRW (qui avaient chacun un type de clientèle différent), les logos 'B-Cargo' ont été enlevés de ces wagons au profit de celui de TRW ; ces wagons ont également été renumérotés à la même occasion dans la tranche des 6000, à savoir des wagons de particuliers.

Au début, TRW n'attachait pas beaucoup d'importance au nouveau numéro de type, qui fut parfois mentionné en petits caractères du côté droit du wagon au moyen d'un feutre à alcool, voire à la craie (sic)...

La teinte et le code-lettres de ces wagons restèrent inchangés.

Les wagons du type 3714 B4 ont été (et sont) entretenus par l'atelier des wagons SNCF d'Anvers-Nord. Leur renumérotation et la modification de leur numéro de type en 6454 B0 ont été effectuées par TRW, afin de réduire les coûts.

Actuellement, les wagons TRW du type 6454 B0 sont en cours de renumérotation de 33 88 4565 500 à 33 88 4565 799. Depuis 2014, ces wagons sont transférés de TRW à IFB, leur nouveau propriétaire ; ils sont également équipés graduellement de blocs de frein



Un wagon 3714 B4 encore quasi en version d'origine: il est immatriculé 35 RIV 88 SNCB 457 3 313-0, avec le logo 'B-Cargo' et porte la mention 'Loué à TRW', avec l'ancien grand logo TRW. Ekeren, le 12 mai 2011.



Le wagon 33 RIV 88 B-IFB 4565 561-6 dont le propriétaire est Inter Ferry Boats, avec un grand logo. Le couvercle vert des boîtes d'essieu indique que le propriétaire des roues est IFB. Auparavant, ces wagons (et leurs roues) appartenaient encore à TRW (ce n'est plus le cas que pour quelques-uns). A noter qu'au sein de la SNCB, on parle de TRW/IFB, alors qu'il s'agit de deux filiales distinctes.

en composite (LL), la table de roulement des roues étant modifiée.

Cette petite modification implique leur changement de numéro de type, à savoir 6454 L0, avec une nouvelle renumérotation à la clé : 33 88 4554 500 à 33 88 4554 799. Le code-lettres de ces wagons a également été modifié en 'Sgns'.

Au début, aucune convention n'avait été passée avec les réseaux ferroviaires étrangers concernant les catégories de ligne, du point

de vue masse maximale autorisée par type de ligne en fonction du régime de vitesse 's' (100 km/h) et 'ss' (120 km/h).

Plus tard, une convention spéciale fut signée avec la SNCF concernant l'utilisation de ces wagons sur les lignes SNCF de catégorie 'D' sous le régime de vitesse 'ss', grâce à laquelle le poids maximal autorisé fut porté de 59,8 à 69,8 tonnes.

Depuis que ces wagons sont devenus des 6454 L0, la situation prévalant à l'origine est reve-

nue d'application, à savoir aucune convention signée avec un réseau ferroviaire étranger.

LA TECHNIQUE DU WAGON 3714 B4

Caractéristiques

Ce wagon peut circuler sur une courbe d'un rayon minimal de 75 m, quel que soit sa charge.

Son châssis a été conçu et testé (statiquement et dynamiquement) avec une charge



Le wagon 33 RIV 88 B-IFB 4554 607-0 transformé en 6454 L0, chargé de deux conteneurs-citernes 'Chemical Express' et 'Katoen Natie'. On voit clairement que le marquage a été modifié et complété. Ce wagon n'est pas équipé de nouveaux essieux (ce qui se voit à la saleté des boîtes d'essieu). Lorsque les roues auront atteint leur limite d'usure, elles seront reprofilées au tour. Port d'Anvers, le 3 octobre 2016.

par essieu de 22,5 t par le Centre d'essais d'ARAD S.A.

- Tare moyenne du wagon :
- 19.800 kg (pour un wagon sans frein à main) ;
- 20.000 kg (pour un wagon avec frein à main).
- Masse freinée : 72 t. maximum
- Rayon minimal de courbure: 75 m.
- Bogies du type Y25Ls(s) d1
- Boîtes d'essieux à rouleaux SKF (roulement coniques) ;
- Masse maxi par catégorie de ligne en régime 's' :

A: 44t / B: 52t / C: 62t / D: 70t (avec frein à main)

A: 44,2t / B: 52,2t / C: 62,2t / D: 70,2t (sans frein à main).

Depuis leur livraison jusqu'à nos jours, ces wagons sont peints dans la livrée verte de B-Cargo, agrémentée du logo blanc bien connu.

SIGNIFICATION DU CODE-LET-TRES 'SGNSS'

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

g = aménagé pour le transport de conteneurs - Longueur totale du chargement : 60 pieds

n = charge maximale > 60 tonnes

ss = apte à circuler à 120 km/h.

CHÂSSIS

Le châssis a été conçu pour une charge par essieu de 22,5 t et est entièrement soudé ; il a également été conçu pour le montage ultérieur d'attelages automatiques, sans que sa structure ne doive encore être modifiée. Il a été tenu compte du montage ultérieur d'un amortisseur de l'attelage automatique.

PINES DE CENTRAGE

Chaque wagon est pourvu de 28 pines rabattables pour le centrage et le verrouillage de conteneurs ou de caisses mobiles. Plusieurs possibilités sont ainsi possibles pour le chargement.

BOGIES

Ces wagons sont équipés de deux bogies à deux essieux du type Y25Ls(s)dl. La masse de chaque bogie est d'environ 4.750 kg.

ESSIEUX

- Chaque bogie est pourvu de deux essieux composés de deux roues monobloc, résistantes (ou non à l'échauffement).
- Ces roues monobloc sont en acier laminé et ont un diamètre de 920 mm.
- La limite d'usure des roues de ce type est de 40 mm.
- Lorsque le wagon est équipé de blocs de frein LL composites, les roues doivent être reprofilées et la largeur de la table de roulement portée à 30,5 mm, à défaut de quoi des dégâts pourraient y survenir.

SUSPENSION

- La suspension est assurée par huit paires de ressorts hélicoïdaux d'un diamètre de 31 mm (ressorts extérieurs) et 24,4 mm (ressorts intérieurs).

BOÎTES D'ESSIEU

- Chaque boîte d'essieu SKF est équipée de deux roulements à billes sphériques.
- Ces roulements sont lubrifiés au moyen d'une graisse Shell selon les prescriptions VPI.
- Les plaques de roulement sont en acier au manganèse et soudées aux boîtes d'essieu.



Le wagon 33 RIV 88 B-IFB 4565 668-9 à petit logo, chargé d'un conteneur-citerne contenant un produit RID (du tétrachlorure de titane). Ce wagon est pourvu de tôles pare-étincelles, ce qui est indiqué par le cercle blanc, dont la partie supérieure est blanche. Ekeren, le 14 mai 2014.

CHOC ET TRACTION

- Le support d'attelage répond aux prescriptions UIC et tient compte d'un futur montage de l'attelage automatique.
- L'attelage se compose d':
 - un crochet d'une résistance de 1.000 kN
 - un tendeur d'une résistance de 850 kN
 - un élément ressort.
- Les forces de poussée sont transmises au moyen de 2 tampons de catégorie A, montés sur les traverses de tête.
- Ces tampons contiennent un amortisseur 'Ringfeder'.
- Les dimensions des plateaux de tampon sont 450 mm x 340.
- Les plateaux de tampon et le tender d'attelage doivent être lubrifiés à la graisse au graphite.

INSTALLATION DE FREIN

- Chaque wagon est équipé d'un frein pneumatique du type Knorr KE-GP-A pour régime 'ss' jusqu'à 20 tonnes/essieu.
- Chaque bogie dispose de sa propre timonerie de frein, réglée automatiquement en fonction de la charge (2 relais pneumatiques, 2 cylindres et 2 détecteurs de charge par wagon) ;

- Le pourcentage de freinage est de :
 - 100 % pour 18 t/essieu à 120 km/h (en régime 'ss') ;
 - 90 % pour 20 t/essieu à 120 km/h (en régime 'ss').
- Les principaux constituants de l'installation pneumatique de frein sont :
 - * 1 sélecteur G-P
 - * 1 distributeur KEODKSLN-6"
 - * 2 cylindres de frein de 16"
 - * 2 régulateurs du type DRV 10-450H2
 - * 2 régleurs de charge SAB type DP1-YF (1bar/10kN)
 - * 2 réservoirs d'air de 150 litres, d'un diamètre de 400 mm.
- Le poids-frein d'un wagon est de 72 tonnes.
- Sur chaque bogie, un cylindre de 16 pouces est relié à ses 8 supports de blocs de frein et raccordé à son régulateur.
- Chaque bogie est pourvu d'un régleur de charge, relié à un relais pneumatique.
- 20 % de ces wagons sont équipés d'un frein à main qui peut être activé depuis le sol et qui agit sur les 8 supports de blocs du bogie.
- Le poids-frein du frein à main est de 22,3 t pour les 3714 B4.
- Ces wagons étaient équipés à l'origine de doubles blocs de frein en fonte (comme les

3714 B4 et 6454 B0) ; désormais, les 6454 L0 sont équipés de 8 blocs de frein en composite par essieu.

ACCESSOIRES

Chaque wagon est équipé des accessoires suivants :

- Une poignée sous chaque tampon (pour les agents de triage) ;
- Deux porte-lanternes sur chaque face d'about ;
- Un crochet d'arrimage à chaque coin, pour manœuvres par câble en atelier ;
- Un porte-étiquettes standard sur chaque face latérale ;
- Deux grands marchepieds de 350 mm x 350, placés en diagonale à gauche de chaque face latérale ; ils sont pourvus de mains courantes à ressorts.

PEINTURE

- une couche de finition en vert Pantone 328C (épaisseur minimale : 60 micron après séchage) ;
- les éléments de suspension sont peints en noir RAL 9011 ;
- les pines de centrage sont en jaune RAL 1021.



Le wagon 33 RIV 88 B-IFB 4565 746-3 porte le grand logo IFB moderne ; il est pourvu d'un frein à main. Ce wagon a bénéficié d'un grand entretien, réalisé par la firme 887 (Zos Trnava). Il est chargé à ses extrémités de deux conteneurs : un 'UASC' et un 'CMA-CGM'. Ekeren, le 29 mai 2012.



Le wagon 33 RIV 88 B-IFB 4565 780-2 portant le petit logo IFB ; il est pourvu d'un frein à main. Ce wagon porte encore son ancien code-lettres 'Sgnss' et le marquage indiquant la convention spéciale avec la SNCF pour ses lignes de catégorie D. Il est chargé de trois conteneurs de 20 pieds. Ekeren, le 31 juillet 2013.



Le wagon 33 RIV 88 B-IFB 4554 593-2 avec deux conteneurs neufs de 40 pieds de 'Move Intermodal' ; il est recouvert du nouveau marquage modifié et du petit logo IFB. Port d'Anvers, le 3 octobre 2016.



MARQUAGE ET INSCRIPTIONS

Ce wagon porte toutes les inscriptions et le marquage prévus par le règlement RIV sur chacune de ses faces et sur son longeron.

Afin que le grutier puisse reconnaître le wagon lors de son chargement, les cinq derniers chiffres du matricule du wagon concerné sont peints sur la partie supérieure gauche de chaque traverse (diagonale).

Sur les wagons TRW, seuls les quatre derniers chiffres sont repris.

Marquage spécifique à ces wagons :

Rayon minimal de courbure : R 75 m

Hauteur du plan de chargement : 1.175 mm

Le symbole des caisses mobiles : 'C'

Les blocs de frein en composite : 'LL'

SIGNIFICATION DES INSCRIPTIONS PORTÉES PAR LE WAGON 33 RIV 88 B-IFB 4554 593-2.

De gauche à droite

A1: Le numéro d'ordre de la roue, à l'intention du visiteur en atelier (de 1 à 8). Lors d'une révision, les roues sont mesurées et vérifiées ; il s'agit ici de l'essieu 4, roue n°8.

A2: Rayon minimal de courbure autorisé: 75 m.

A3: Endroits pour le levage en 4 points en atelier.

A4: Longueur entre tampons (ici : 19,74 m).

A5: Essieu n° 3, roue n° 6.

A6: Empattement entre essieux d'un bogie: 1,80 m.

A7: Mention de la longueur utile de plancher pour wagons plats ou fermés : 18,4 m.

A8: Le matricule complet du wagon.

A9: Tare du wagon : 19.600 kg.

A10: Les 4 derniers chiffres de l'ancien matricule : 737-2 (33 88 4565 737-2). Cette mention est adaptée dans l'atelier où ces wagons sont modifiés en 6454 L0.

A11: Tableau des catégories de lignes et des charges par essieux maximales y afférentes.

	A	B	C	D
S	44,2t	52,2t	62,2t	70,2t

**

Wagen voor vervoer van containers en laadkisten.

Wagon pour le transport de conteneurs et caisses-mobiles.

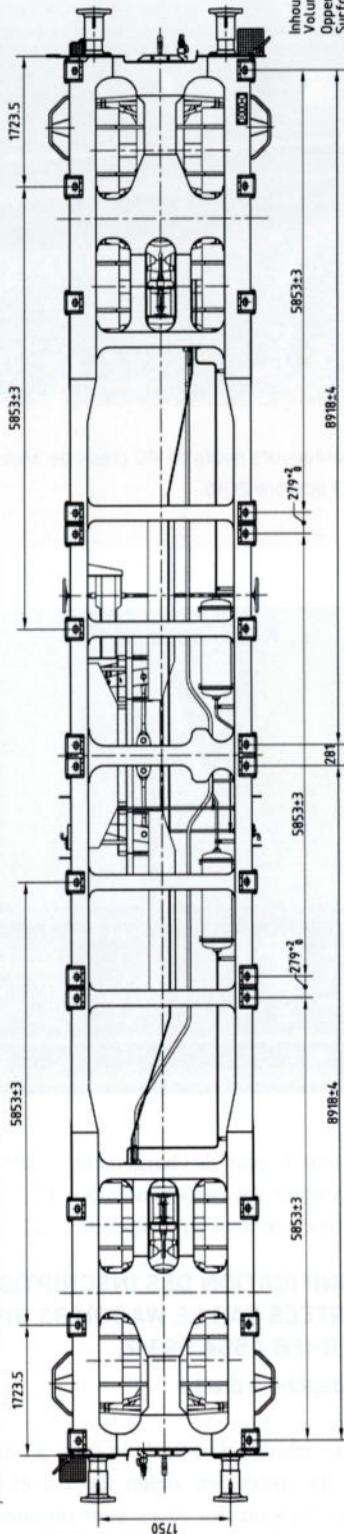
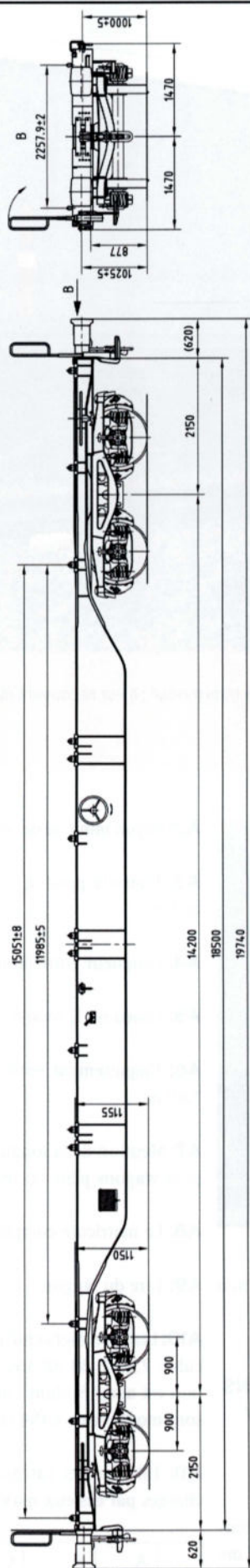
20t	Gemiddelde tarra	19,8t
	Tare moyenne	

Zonder handrem
Sans frein à main

	A	B	C	D
S	442	522	622	702
SS	442	522	602	

	A	B	C	D
S	440	520	620	700
SS	440	520	600	

Reeks:	3188.457.3.300-a tot 3188.457.3.799-a
Série:	a
Bouwjaar:	2001



Inhoud:	----	
Volume:	----	
Oppervlakte:	----	
Surface:	----	
Rollagerasbus:		SKF Sferische lagers
Boite à roue:		
Ø van het opzervlak:		ø200
Ø portée de calage:		Y25L(s) d1
Dragstiel:		
Roule:		

[illegible]



C2: Le numéro de type sous lequel ce wagon est répertorié.

C3: Le cadre de révision, avec :

- 1^{ère} case : la période de validité, exprimée en années (ici : 6 ans) ;
- 2^{ème} case : REV, qui indique qu'il s'agit du cadre de révision ;
- 3^{ème} case : l'abréviation symbolique de l'atelier responsable des travaux de révision : 887 (ZOS TRNAVA, en Slovaquie) ;
- 4^{ème} case : date de fin d'exécution des travaux, en jour-mois-année (30-11-13).

C4: Deux lignes blanches dont la supérieure du côté gauche indique un triangle blanc plein vers le bas, ce qui indique la hauteur du plan de chargement pour des wagons non chargés (ici : 1.155 mm).

C5: Essieu n° 2, roue n° 4.

C6: Empattement entre essieux extrêmes (14,20 m pour ce wagon).

C7: Emplacement pour le levage en 4 points en atelier.

C8: Un cercle blanc rempli de blanc en partie supérieure : indique que ce wagon est pourvu de tôles pare-étincelles selon le RID (Règlement pour le transport international de marchandises dangereuses) pour le transport de certaines marchandises dangereuses.

C9: La plaque du constructeur de ce wagon.

C10: Essieu n° 1, roue n° 2.

C11: L'empattement du bogie (1,80 m).

C12: La plaque du constructeur du bogie.



Ces deux astérisques indiquent la charge maximale par essieu à prendre en compte pour des wagons incorporés dans des trains autorisés à 120 km/h (régime 'ss'), bien que le frein de ces wagons ne réponde pas à toutes les prescriptions pour pouvoir circuler à cette vitesse.

B1: Le symbole des conteneurs et caisses mobiles ('C').

B2: Masse maximale freinée, exprimée en tonnes. KE-GP-A signifie : KE = frein Knorr ; GP (G = régime 'marchandises' et P = régime 'voyageurs') ; A = réglage automatique en fonction de la charge. Masse maximale freinée (60 tonnes).

B3: Un cercle jaune contenant les lettres jaunes 'LL' signifie le type de blocs de frein dont le wagon est équipé (ici : 'LL' = blocs composites).

B4: Le propriétaire du wagon (IFB = Inter Ferry Boats), avec les coordonnées nécessaires (tél, email et adresse), au cas où le propriétaire devrait être contacté.

B5: Autocollant qui indique que l'action réalisée est soutenue avec l'aide de l'Europe, afin de respecter les prescriptions de l'UIC et de l'ERA.

C1: Gare d'attache du wagon (ici : Anvers Bassins & Entrepôts).

BELGIQUE



Le nombre d'allers-retours assurés par les ICE allemands sur la relation Bruxelles – Francfort a augmenté depuis la mi-décembre 2016 (voir notre article dans ce numéro). Pour anticiper cet événement, la rame ICE 4604 de la DB (du type ICE 3M) a été baptisée 'Brussel-Bruxelles' lors d'une petite cérémonie organisée à Bruxelles-Midi, le 28 novembre 2016. Cette augmentation de cadence a été rendue possible grâce au remplacement des rames ICE 3MF (polytension – France) 4681 à 4685 par des rames 'Velaro' de la DB sur la relation ICE Paris-Est – Francfort en été dernier, les premières citées ayant ensuite été transformées pour circuler sur le réseau belge.

Photo: Wouter Janssens



↑ Présence exceptionnelle, car simultanée, de deux rames ICE 3M de la DB en gare de Bruxelles-Midi : à gauche, la 4610 (baptisée 'Frankfurt') attend le signal de départ pour assurer (avec 1h15 de retard) le train 15 vers Francfort, qui transitera exceptionnellement via la ligne 28. A droite, la 4604 lors de son baptême 'Brussel-Bruxelles'. Au centre, la rame Thalys PBKA 4343 prête à aller garer à l'atelier TGV de Forest. Photo : Wouter Janssens, le 28 novembre 2016.

← Photo de famille devant la rame ICE 4604 qui vient d'être baptisée 'Brussel/Bruxelles' et... qui n'avait même pas été nettoyée pour la circonstance. De gauche à droite, Bart De Groote, directeur Marketing & Sales de la SNCB; Birgit Bohle, CEO de DB Fernverkehr; François Bellot, ministre belge de la Mobilité; Alain Courtois, 1^{er} échevin de la Ville de Bruxelles et Rüdiger Lüdeking, l'ambassadeur de l'Allemagne en Belgique.



Aucun voyageur habituel des rames ICE 3M de la DB (ou des NS) ne nous contredira : ces engins ont une santé fragile... Suite à une nouvelle défaillance technique, la 4685 (une ex ICE 3MF qui assurait le train 15 du 8 janvier) a dû être rapatriée jusqu'à Aachen Hbf le lendemain, pour réparation. C'est la 2701 SNCB qui s'en est chargée, l'accouplement entre les deux engins étant réalisé au moyen d'un attelage de secours de la marque Dellner.

Arrivée de ce convoi peu ordinaire en gare d'Aachen Hbf, le 9 janvier 2017. Photo: Jeremy Pierry.



Gros plan sur l'attelage de secours 'Dellner' servant à la remorque d'une rame ICE par une locomotive. Aachen Hbf, le 9 janvier 2017. Photo : Jeremy Pierry.



Le chaos a régné en maître sur la ligne 96N dès le petit matin du vendredi 30 décembre 2016, suite à une brusque formation de givre sur les caténaires. Trois trains à grande vitesse ont été immobilisés tour à tour entre Ruisbroek et Buizingen, victimes de 'déclenchements 50 Hertz' provoqués par les mauvais contacts entre leurs pantographes et les fils caténaires : le train 'balai' d'ouverture de la LGV1 (assuré par la rame Thalys 4301), le train 9870 vers Strasbourg (assuré par la rame TGV-R 4514) et l'Eurostar 9113 pour Londres (assuré par la rame 3011/3012). Ce sont les 'Saint-bernard de la LGV1' (comprenez : les deux 55 'TVM' de service ce jour-là, les 5511 et 5509) qui sont allés chercher les trois rames précitées l'une après l'autre pour les ramener à Bruxelles-Midi, en attendant le dégel des caténaires...

➔ Eurostar croit dur comme fer en son projet d'exploiter une relation Amsterdam - Londres à partir de l'hiver prochain, même si rien n'est encore définitivement arrêté en ce qui concerne les opérations de sûreté et de douane pour les voyageurs. En attendant, les parcours d'essais des nouvelles rames Eurostar 'e320' se poursuivent : la 4013/4014 a ainsi accompli pour la 1^{ère} fois une série de franchissements (nocturnes) de la frontière entre Anvers-Central et Breda, via la LGV 4. La 4013/4014 prête à s'élancer vers Breda depuis la gare souterraine d'Anvers-Central, le 27 novembre 2016. Photo: Carlo Hertogs.





➤ Les 5511 et 5509 en charge de la rame Eurostar 3011/3012 avariée passent à hauteur de l'ancienne gare de Cureghem (L.28) en direction de l'atelier TGV de Forest. Evacuée dans un premier temps de Buizingen à Bruxelles-Midi (où la clientèle a pu être libérée), cette rame a ensuite été remorquée via la Jonction Nord-Midi et la ligne 28 de ceinture 'Ouest', afin d'éviter une remise en tête des deux 55 en gare de Bruxelles-Midi. Photo : Corentin Cauwelier, le 30 décembre 2016 (vers 14 h).

⬆ Les 5511 et 5509 rapatrient la rame TGV-R 4514 de la SNCF entre Bruxelles-Midi et l'atelier TGV de Forest, après que cette dernière ait été retirée de la ligne 96N et stationné plus de quatre heures en gare du Midi. Bruxelles-Petite-Ile, le 30 décembre 2016 (vers 17 h). Photo : Corentin Cauwelier.

➡ Venue exceptionnelle d'automotrices 'AM96' à Welkenraedt, depuis que ce type de matériel n'assure plus les trains 522 et 527 de la relation Ostende - Welkenraedt depuis décembre 2014. Suite à une avarie, la rame réversible de voitures I11 devant normalement assurer la paire de trains 414/440 entre Courtrai et Welkenraedt (et vice-versa) avait exceptionnellement été remplacée par les 567, 471 et 484.

Le train 440 Welkenraedt - Ostende (via Courtrai) prêt au départ de Welkenraedt, le 16 décembre 2016. Photo : François-Xavier Huyghebaert.





Des essais comparatifs de captation ont à nouveau été réalisés plusieurs jours durant entre la 2810 de B-Logistics (équipée d'un pantographe à l'essai) et la E186 002 des NS entre Bertrix et Virton, sous 25 kV. Pour acheminer les deux locos concernées, un train composé de ces deux engins et de deux fourgons RIC 'Dms' a été remorqué par la 1353 entre Saint-Ghislain et Bertrix. Passage de ce train peu après Anhée (L.154 entre Namur et Dinant), le 28 novembre 2016. Photo: Carlo Hertogs.





↑ A la mi-décembre 2016, 33 des 120 locomotives des séries 18 et 19 étaient déjà équipées de l'ETCS, l'installation de ce dispositif à bord des autres engins de ces séries suivant son cours. Les 1901 et 1902 ont par ailleurs été incorporées dans les effectifs SNCB en date du 11 décembre 2016: auparavant, ces locos appartenaient encore à Siemens, qui s'en servait comme prototypes pour l'installation de l'ETCS. Ces deux locos sont donc apparues en janvier en tête de trains commerciaux sur le réseau belge.

Essais statiques des 1902 et 1901 accouplées par leur attelage automatique dans le faisceau de garage de Liers, accouplées à une rame de voitures I10/I6. Photo: Jeremy Pierry, le 16 janvier 2017.

➔ Le tableau de bord d'un des postes de conduite de la 1902: au centre, l'écran affichant les données de l'ETCS. Sur le tableau de bord à droite, le nouveau support qui servira à poser la tablette du conducteur, qui lui communiquera les données utiles à la réalisation de ses parcours. Photo: Jeremy Pierry, le 16 janvier 2017.

← Un nouveau train acheminant des conteneurs frigorifiques alimentaires circule depuis peu entre Fos-Graveleau (près de Marseille) et Rotterdam, via Woippy, Bettembourg, l'Athus-Meuse et Anvers. Sur le réseau français, ces trains sont assurés par RegioRail, une société regroupant plusieurs OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité) français. En Belgique et aux Pays-Bas, l'opérateur marchandises de ces trains est B-Logistics. A noter que ce trafic était assuré auparavant par la route.

Les 1307 et 1313 en tête d'un tel train passent à Baranzy (L.165 entre Virton et Aubange), le 20 janvier 2017. Photo: Quentin Lavallé.



↓ Cette année, deux trains spéciaux à peine ont circulé entre Bruxelles-Midi et Sierre (aller et retour) pour le compte d'Intersoc, l'organisateur de vacances de la Mutualité chrétienne. Ces trains étaient composés de 14 voitures de la firme Euro-Express Sonderzüge GmbH & Co de Münster (D) et furent remorqués entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle (et vice versa) par deux 27 SNCB autorisées à circuler jusqu'à Aachen Hbf.

Le train de retour 13490 Sierre - Bruxelles-Midi du 18 janvier 2017 assuré par les 2708 et 2701 passe à Kortenberg (L.36N), le 18 janvier 2017.

Photo: Joris De Mol.



↓ Suite à l'avarie de la 1830 alors qu'elle assurait un train IC Eupen - Ostende, la 1854 lui a été ajoutée en tête en gare de Bruges. Afin toutefois de limiter les retards, la locomotive avariée est restée comme véhicule dans la rame pendant toute la journée, son retrait n'ayant été effectué qu'en fin de service. Voici cette étonnante composition alors qu'elle assure le train 508 Ostende - Eupen, au passage du 'quadrilatère' des voies d'Angleur: la 1854 pousse le train vers Eupen. Remarquez les drapeaux rouges à l'avant-plan: suite à des restrictions budgétaires, Infrabel a décidé de mettre hors service la branche Angleur-Kinkempois dudit quadrilatère, qui permettait de rejoindre directement les lignes 36A et 125A depuis Angleur... Photo: Jeremy Pierry, le 9 janvier 2017.





↑ Tous les jours, un parcours de service (E 15142) constitué de plusieurs locomotives circule entre Schaerbeek et l'atelier de Kinkempois, afin d'y acheminer les engins devant subir une réparation ou un entretien. Les compositions sont parfois originales comme en ce 9 janvier 2017, où la 2702 remorque les 1844, 2731 et 1813. Remicourt (L.36 entre Waremmes et Ans). Photo: Cédric Soltys.

↓ Ce train supplémentaire remorqué par les 2105 et 2141 acheminant un lot de rouleaux de tôles d'acier entre Anvers-Nord et Genk-Marchandises nous donne l'occasion d'illustrer une nouvelle fois le fait que l'utilisation d'unités multiples de '21' perdure chez B-Logistics. En tête du train, la 2105, désormais le plus petit numéro des 37 locomotives de la série 21 encore en service actuellement. Langdorp (ligne 35), le 26 novembre 2016. Photo : Bart B.





↑ Au 1^{er} janvier 2017, Tuc-Rail (filiale d'Infrabel) ne comptait plus que dix locomotives de la série 55 parmi ses effectifs: les 5503, 5505, 5508, 5515, 5518, 5528, 5532, 5537, 5539 et 5540, dont trois bleues (anciennement aptes à chauffer électriquement): les 5505, 5515 et 5540. C'est dire s'il faut avoir une sacrée chance pour en photographier deux en tête d'un même train... Corentin Cauwe-lier l'a eu, avec ce train de ballast circulant entre Lessines et Anvers-Zandvliet... Rebaix (L.90), le 6 janvier 2017.

↓ Les autorails 4135, 4136, 4140 et 4141 de l'AT Charleroi ont officiellement été mutés à l'AT Hasselt en date du 11 décembre 2016. Consécutivement à cette décision, les autorails 4136, 4140, 4141 et 4186 ont été transférés de Charleroi à Hasselt le 5 janvier 2017, via Namur, Kinkempois, Visé et Tongres. Voici ce convoi au passage à Visé-Bas (L.40): quelques minutes plus tard, il passera au-dessus du viaduc visible à l'arrière-plan, qui supporte la ligne 24 Montzen - Hasselt. Photo: Jeremy Pierry.





↑ C'était un 'jour de sortie' à l'AC Salzinnes, le vendredi 15 décembre 2016: les 6304 et 6309 d'Infrabel sortaient simultanément de grande révision, parées de leur nouvelle livrée. Au 1^{er} janvier 2017, 28 locos de la série 62 appartenant à Infrabel ont déjà bénéficié d'une grande révision (qui va de pair avec l'application de la livrée bleue), sur un total prévu de 40 engins. Si certains d'entre vous persistent par ailleurs à croire que la série 63 existe, le NEV (Numéro Européen de Véhicule) attribué aux locos de la série 62 numérotées 6300 et plus devrait leur ôter définitivement toute illusion: la 6304 a comme NEV 92 88 0062104-9 B-INFBL et la 6309 porte le NEV 92 88 0062109-8 B-INFBL! Photo: Charles Malisoux.



↑ Un train spécial 'de protestation' (sic) organisé par la Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) a circulé entre Breda et Anvers-Central (via Roosendaal), le 10 janvier 2017. Opéré par Railpromo (qui fit rouler l'Austria Express/Treski), ce convoi était composé de deux voitures 'bar-resto' de Railpromo (des ex 'Gril Express ex SNCF, ex NS), les 'Resto' 16007 et 16008 SNCB et la bar-disco SR3 (17903) SNCB, le tout remorqué à l'aller par la toute nouvelle E186 293 louée par B-Logistics et au retour par la 2825 du même opérateur. Les 150 participants à ce voyage venaient plaider à Anvers pour une relation ferroviaire directe entre Breda et Anvers. A bord, un diner leur a été servi, tandis que les plus téméraires pouvaient se risquer à un pas de danse à bord de la SR3 ! Anvers-Central, le 10 janvier 2017. Photo : Bart B.

Opérateurs privés



↑ Dans le but avoué de rafler le trafic de produits chimiques Tessenderlo – Bully-Grenay (F) à B-Logistics, l'opérateur Euro-porte a fait circuler sa loco 4006 à vide entre Anvers-Lillo et Tessenderlo (et retour), aux fins d'études de ligne.

Première apparition d'une 'Euro 4000' à Tessenderlo, le 30 novembre 2016. Photo : Bart B.

↓ Les essais ETCS de la 4049 louée par VLFI se poursuivent (voir également JCF 213, page 70): ce bel engin a de nouveau réalisé des parcours d'essais sur l'Athus-Meuse entre Virton et Halanzy ; il vient ici de passer à hauteur de l'ancien atelier de traction de Latour à Chenois-Latour (commune de Virton), le 4 janvier 2017. Photo: Gérard Martin.





↑ Après que la 266 040 de Beacon Rail ait été prise en leasing par l'opérateur Rotterdam Rail Feeding en été dernier, cette loco a été pelliculée dans la livrée chatoyante de Genesee & Wyoming, la maison-mère américaine de RRF. Il aura fallu toutefois attendre début décembre avant que ses problèmes touchant son appareillage de sécurité soient résolus et qu'elle puisse enfin venir en Belgique. Cette loco assure désormais les trains supplémentaires de wagons-citernes reliant le site ADPO sur la rive gauche de l'Escaut à Cologne. La 266 040 au repos à Anvers-Nord, le 21 janvier 2017. Photo: Carlo Hertogs.

↓ La PB01 utilisée par Rurtalbahnhof Cargo (RTBC) a été pourvue récemment d'adhésifs au nom de cet opérateur. RTB Cargo est un opérateur marchandises allemand qui regroupe plusieurs filiales, dont RTB Cargo Netherlands (anc. Rurtalbahnhof Cargo Benelux) et RTB Cargo Belgium (anc. TransportT), cette dernière étant active sur le réseau ferré belge. Quant aux V203 et V204 (deux G2000 Vossloh) utilisées par RTBC, elles ne peuvent plus circuler sur les lignes belges équipées de l'ETCS depuis le 1^{er} janvier, car elles ne sont équipées ni du dispositif de sécurité TBL1+ ni de l'ETCS. Passage à Langdorp (L.35) de la PB01 parée de ses nouveaux logos, qui remorque la V203 comme véhicule et le train de minerai de plomb à destination de Stolberg (D), le 7 décembre 2016. Photo : Bart B.





La 266 1170 (alias 653-07) est l'une des deux 'Class' 66 louées par HSL Belgium. Cet opérateur ayant rencontré des difficultés pour lancer son business, il s'est vu obligé de sous-louer cette loco à Crossrail, ce dernier étant à court de machines suite à une série d'incidents et d'immobilisations pour installation de l'ETCS. Cette sous-location n'a toutefois pas duré longtemps.

La 266 1170 remorque le train (quasi quotidien) 60218 Zeebruges - Anvers-Nord opéré par Crossrail; le convoi passe à l'endroit de la future bifurcation 'Bevernspolder', sur la liaison du Liefkenshoek. Photo: Carlo Hertogs, le 25 novembre 2016.



Le faisceau 'Kallo' du port d'Anvers (situé sur la rive gauche de l'Escaut), un temps abandonné, a été réactivé. Suite au nombre toujours plus élevé de convois transitant par le faisceau 'Zuid', il arrive régulièrement que ce dernier soit saturé: les trains sont alors détournés vers le faisceau 'Kallo', distant de 3 km le long de la ligne 10. Remorqué par la DE 6307 de Crossrail, le train 41567 venant du faisceau 'Krommenhoek' entre au faisceau 'Kallo', après avoir été refusé au faisceau 'Zuid', le 20 janvier 2017. Après changement de front, cette loco poursuivra la traction de ce convoi jusqu'à Neuss (D). A gauche, la E186 339 ECR (en livrée DB) stationne dans un cul-de-sac avant de se rendre au faisceau 'Zuid', d'où elle remorquera le train d'eaux minérales 42814 vers Ambérieu (F). A noter que cette loco fait partie depuis six mois de la flotte ECR, mais qu'elle n'a pas été repeinte pour autant... Photo: Carlo Hertogs.



↑ Tout le monde connaît désormais le trafic d'automobiles de luxe assuré régulièrement par DB Schenker entre l'Allemagne et le port de Zeebruges. Mercedes n'est cependant pas le seul client de ces trains : Suzuki aussi semble faire partie du lot, en témoigne ce train chargé exclusivement de modèles 'Vitara' de cette marque, surpris lors de son transit à Aarschot, le 6 janvier 2017. Photo : Bart B.

↓ La E186 428 louée à RTBC (Rurtalbahn Cargo) débouche du tunnel Antigone (sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers) en tête du train 41595 Wustermark (D) – Zeebruges, chargé de voitures automobiles. Ce convoi est normalement tracé par la ligne 53 (via Malines), mais suite à une rupture de caténaires, fut détourné via Anvers. Il s'agissait par ailleurs du premier train assuré par la E186 428 depuis qu'elle a été pelliculée du logo de RTBC. A noter que les trains assurés par RTBC de et vers Anvers sont normalement tous remorqués en traction Diesel. Photo: Carlo Hertogs, le 22 décembre 2016.



Infrabel - Réseau



↑ La ligne 162 Namur – Luxembourg est en chantier depuis plusieurs années. Suite aux travaux menés, les circulations se font actuellement à voie unique entre Courrière et Ciney. Depuis le 12 novembre 2016 en semaine, les trains 'L' Namur – Ciney, déjà limités depuis le 13 décembre 2015 à Assesse, sont limités jusqu'à nouvel ordre à Sart-Bernard, où un bus assure la correspondance. Ces trains vont ensuite stationner sur la nouvelle voie d'évitement peu avant la halte de Courrière, au lieu-dit 'Bois d'Ausse'. Cette 3^{ème} voie n'est autre que l'ancienne voie A, depuis que la courbe a été rectifiée pour permettre à terme une vitesse de 160 km/h à cet endroit.

Le 3 janvier 2017, la 08025 ayant assuré le train L 5762 depuis Namur, stationne sur la 3^{ème} voie avant d'assurer le train 5783 vers Namur ; elle se fait dépasser par les 523 et 514 assurant l'IC 2111 pour Luxembourg. Photo : Marc Grieten.



← En complément de la photo publiée dans notre n° 214 en page 73, voici la situation actuelle du chantier de construction de la tranchée couverte du 'Beau Vallon' à Saint-Servais (Namur). L'édification du mur de soutènement le long du talus à gauche de la ligne (dans le sens Bruxelles > Namur) est déjà bien avancée, tandis qu'une nouvelle assiette pour la voie 'A' (sens Bruxelles > Namur) a été coulée en béton.

Le train IC 2535 Dinant – Bruxelles-Midi (composé des 08023 et 08131) longe le chantier du Beau Vallon, le 22 janvier 2017. Photo: Charles Malisoux.



RECTIFICATION

Concernant la photo publiée dans notre n° 214 en page 72, le train de ballast ne sortait pas du puits de la voie 'A' de la ligne 161A comme indiqué, mais de la voie 'B' (sens normal: Ottignies > Bruxelles-Luxembourg).



La nouvelle halte 'Arcades' sur la ligne 26 de la ceinture Est de Bruxelles a été ouverte au public le lundi 12 décembre 2016, lors de l'entrée en vigueur du nouveau service-horaires. Aménagée depuis trois ans, cette halte ne pouvait pas être desservie plus tôt, vu le tronçon encore à voie unique de la liaison 26/4 de et vers la gare d'Etterbeek : cette courte liaison a été mise à double voie le lundi 14 novembre 2016.

La 315 assurant le train IC (!) 4036 Louvain - Braine-l'Alleud (via Brussels Airport, Bordet et Schuman) arrive à 'Arcades' en empruntant la liaison 26/4, le dimanche 11 décembre 2016. Photo: Marc Grieten.



La halte 'Arcades' sur la commune de Watermael-Boitsfort (au sud de Bruxelles) a été construite sur le viaduc en briques surplombant l'avenue de Visé, à deux pas de la halte 'Watermael' sur la ligne 161 : il paraît donc étonnant que ce lieu de correspondances, également avec les bus de la STIB, ne porte pas le même nom... En semaine, 'Arcades' est desservi toutes les heures par la relation S7 Hal - Malines, seule desserte 'directe' de toute la ligne 26 : elle ne transite donc pas par la ligne 161A et Bruxelles-Schuman.

Les 934 et 940 rinnovées assurant le train S7 3486 marquent l'arrêt à 'Arcades', le 14 décembre 2016. Photo: Marc Grieten.





↑ Les travaux de la nouvelle de gare 'Calatrava' de Mons n'ont pas beaucoup progressé ces derniers mois, suite à un différend survenu avec l'entrepreneur. Par rapport à la photo du 12 septembre 2015 parue dans le JCF 207 (en page 74), cette photo prise le 3 décembre 2016 montre l'imposante ossature métallique qui a été assemblée sur la zone de construction 'côté Grands Prés', et qui est prête à être poussée au-dessus des voies à quai en direction du centre historique de la ville. A l'avant-plan, une trémie prévue pour accueillir un escalator. Photo: Marc Grieten.

↓ A Dinant, une passerelle provisoire permet désormais d'accéder au quai des voies 2 et 3, lorsqu'il n'y a pas de personnel en gare pour surveiller la traversée à niveau. Pour une raison difficile à comprendre, cette passerelle est bien trop haute : l'emprunter est un véritable calvaire pour les mamans avec poussettes d'enfant, les personnes âgées et... les gens sensibles au vertige. Ce style de passerelle imbuvable existe également à Berchem Sainte-Agathe et à Stockem (L.162), conséquence dommageable de la suppression de passages à niveau...

La 08531 assurant le train L 6063 Namur - Libramont quitte Dinant depuis la voie 2 et passe sous la nouvelle passerelle provisoire, le 3 janvier 2017. Photo : Marc Grieten.



INTERNATIONAL



Depuis novembre 2016, un trafic de charbon a repris entre Anvers-Zandvliet et la cokerie centrale de l'aciérie de Dillingen, dans la région de la Sarre (D). Tractés par deux '28' de B-Logistics sur l'ensemble du parcours, deux trains à charge circulent par semaine. Il s'agit vraisemblablement de la première venue régulière de locomotives belges dans cette région de l'Allemagne.

Tractant un train à vide, la 2811 et la 2843 'e-drivers' circulent sur la longue ligne droite de Schoden, entre Saarburg (Sarrebouurg) et Trier (Trèves), le 14 janvier 2017. Photo: Yves Gillander.



L'Austria Express, le train de fret opéré par B-Logistics entre l'Autriche et Anvers-Nord, est assuré pour la première fois par la E186 293, une des 'Traxx' prises tout récemment en location par B-Logistics chez Railpool (voir également notre article à ce sujet, dans ce numéro). Boxtel (entre Eindhoven et Tilburg), le 22 janvier 2017. Photo: Marcel van Eupen.



LUXEMBOURG



↑ Pour permettre l'installation de l'ETCS à bord des 3000 des CFL, un des quatre services quotidiens assurant les trains IC de la relation Liège - Luxembourg est assuré depuis décembre dernier par une 13 de la SNCB (1345 à 1358 et 1360, les autres appartenant à B-Logistics). La SNCB louera dans le même but deux 13 supplémentaires aux CFL pour remplacer un nombre équivalent de 3000 en tête de trains 'Sibelit' entre Anvers et l'Est de la France.

Le train IC 112 Liège - Luxembourg remorqué par la 1358 SNCB franchit le viaduc de Clausen à Luxembourg, le 18 décembre 2016. Photo: Yves Gillander.

↓ Les 3010, 4019 et la voiture-pilote 003 des CFL ont été équipées du système ETCS il y a quelques années pour effectuer des essais sur le réseau luxembourgeois, ce qui leur interdit de circuler à l'étranger. Des nouveaux essais ont été entamés le 11 décembre 2016 sur la ligne 70 entre Luxembourg-Triage et Pétange, d'abord avec la 4019, ensuite avec la 3010 et une rame composée de 9 voitures 'Dosto' des CFL, dont les voitures-pilotes 003 et 008. A noter que la plus longue rame circulant avec des voitures 'Dosto' en service commercial ne compte que six voitures au maximum. Quant aux automotrices des CFL (séries 2000, 2200 et 2300), elles sont déjà toutes équipées de l'ETCS.

Un train d'essai avec en tête la voiture-pilote 003 et en queue la 4019 passe à Dippach-Reckange, le 11 décembre 2016. Photo: Mike Wohl.





↑ Tous les deux ans, des lycéens de la ville de Paris se rendent à Auschwitz à bord d'un train dénommé 'Train de la mémoire'. Fin 2016, ce train était composé de voitures de l'opérateur BTE (Bahn Touristik Express).

La rame à vide en provenance de Nuremberg et destinée à assurer ce train spécial au départ de Paris-Est passe en gare d'Oetrange, le 13 décembre 2016. Photo : Mike Wohl.

↓ Après la suppression de sa relation Krefeld (D) – Bettembourg, 'CFL Multimodal' a lancé un nouveau trafic de remorques routières entre Zeebruges et Lyon, via Bettembourg. Cette relation qui doit permettre une connexion des marchés belge, britannique et scandinave avec le sud de la France vient s'ajouter au trafic existant entre Bettembourg et Lyon. Ces trains sont assurés par Sibelit entre Zeebruges et Bettembourg et par CFL Cargo entre Bettembourg et Lyon.

Un Zeebruges - Lyon dominical au crochet de la BB 37004 louée par CFL Cargo vient de franchir la frontière à Zoufftgen. Arrivé la veille à Bettembourg, il y a été renforcé de quelques wagons. Photo: Yves Gillander, le 4 décembre 2016.





Il fallait oser le faire: remorquer une voiture I10 de la SNCB en traction vapeur! Et les Luxembourgeois l'ont (re) fait, jamais avares d'un 'bon coup'... Comme au cours de l'année précédente, la locomotive à vapeur 5519 a assuré le traditionnel 'train de St-Nicolas' vers Rumelange. Circulant d'abord à vide entre Luxembourg-Triage et Noertzange, le convoi a embarqué le Grand Saint à Noertzange, ensuite un petit groupe d'enfants à Tétange jusqu'à Rumelange, où un cortège a été organisé. Passage du train spécial de St-Nicolas à Fennange, le 3 décembre 2016 Photo: Mike Wohl.



Début novembre 2016, la 1806 (ex CFL Cargo) rachetée par Power Rail à Magdeburg (D) en 2012 est revenue au Luxembourg : elle a été rachetée par le SSMN (le Service des Sites et des Monuments Nationaux luxembourgeois), qui la fera préserver comme locomotive-musée ! Elle sera restaurée par l'asbl 1604 Classics à Pétange, au cours des prochains mois.

Un convoi composé des engins-musée 1806, 1604, 3608 et de l'autorail Westwaggon 208 (revenu de révision à Neustrelitz) a circulé de Luxembourg à Pétange, où une grande partie du matériel historique luxembourgeois sera désormais préservée. Pétange, le 13 décembre 2016. Photo : Mike Wohl.





↑ Comme indiqué dans notre n° précédent, les travaux de réaménagement de la Porte de Ninove impliquent un déplacement du triangle des voies donnant accès à la chaussée de Ninove. Pour permettre la réalisation de ces travaux, une longue voie unique temporaire a été posée côtés 'ouest' et 'sud' des nouvelles voies entre la place du Triangle et l'arrêt 'Arts et Métiers', afin de maintenir la desserte de la ligne 82 et le second accès au dépôt de Molenbeek. Mise en service le 14 novembre 2016, cette voie unique restera normalement en service jusqu'en mars 2017.

Le 12 décembre 2016, la 3071 sur le 82 circule sur cette voie vers la gare du Midi et Drogenbos ; à gauche, les anciennes voies ont été enlevées et seront remplacées. Photo: Marc Grieten.

↓ Une tradition bien ancrée à Bruxelles : le 'Tram de Noël', dénommé 'Tram vin chaud', organisé par les bénévoles du MTUB. Ouvert au grand public, la formule attire du monde : trois trams historiques décorés et animés ont assuré les quatre circulations prévues. Voici l'un de ces convois, constitué de la motrice Standard à 2 essieux 1376 et des deux remorques ouvertes 29 et 301, vu ici au bas de l'avenue Buyl, juste avant le carrefour éponyme du boulevard Général Jacques, le 18 décembre 2016. Photo: Marc Grieten.



Anvers



↑ Depuis le lundi 2 janvier 2017, toute la ligne 8 (Astrid – P+R Wommelgem) est exploitée au moyen de nouvelles motrices 'Albatros' de 32 m de longueur. Ces trams avaient reçu l'équipement 'ZUB' pour circuler dans le pré-métro entre les arrêts 'Borgerhout – Muggenberg' et la station de pré-métro 'Astrid', mais ne furent autorisés à y circuler qu'à partir du 1^{er} janvier. La motrice 'Albatros' 7348 a par ailleurs été livrée le 22 décembre 2016; les livraisons de nouvelles motrices à Anvers vont être interrompues jusqu'en septembre, au bénéfice du réseau De Lijn de Gand.

La 7339 dans la station 'Astrid' va poursuivre vers Wommelgem, le 2 janvier 2017. Photo: Alain Janmart.

La Côte



◀ La trémie d'accès qui permettra à la ligne 10 d'accéder au pré-métro et au 'Reuzenpijp' a été 'déterrée' et est en cours d'aménagement près de la Turhoutsepoort à Anvers.

La motrice 7322 sur la ligne 10 vers Wijnegem passe à hauteur de la trémie en cours d'aménagement, le 15 janvier 2017. Photo: Hans Joosen.

↑ L'asbl. TTO a procédé au transfert de la motrice historique SE 9093 et de la remorque voyageurs 8768 de Knokke à La Panne, dans le cadre d'un échange de matériel après révision au dépôt de Knokke. Voici ce convoi peu ordinaire le long de la Nieuwpoortlaan à Lombardsijde, un tronçon de la ligne de la Côte qui devrait bientôt disparaître. Photo : Alain Janmart, le 18 décembre 2016.



◀ Le nouveau dépôt 'trams' de De Lijn à Ostende est en service. C'est en effet le 6 novembre 2016 que les premiers trams réguliers y ont fait leur entrée. Implanté dans la zone portuaire au-delà des ponts tournants vers Bredene, ce dépôt dispose de sept voies accessibles tant en venant de Knokke que d'Ostende ; il est équipé d'une signalisation spécifique et d'aiguillages électriques.

Le 29 novembre 2016, seul les motrices 7266 (d'Anvers) et 6044 sont présentes dans le dépôt, côté Ostende. A noter que le garage à la Kaaistation d'Ostende reste temporairement en service. Photo: Marc Grieten.

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

Séries TRAXX 28-29, Types AM 62-63-65 - Séries 151-270 et Série 12 sont trois nouveaux livres de la Nicolas Collection, une série de livres consacrée à un type d'engins en particulier. L'auteur en est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous les livres de cette collection sont bilingues, à couverture souple et au format couché de 29 cm x 21.



CODE 'TRAXX 28-29':

Séries TRAXX 28-29

160 pages

Prix lecteurs: 35,60 euro

(27,90 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).



CODE 'REEKSEN AM 62-63-65'

Types AM 62-63-65 - Séries 151-270

272 pages

Prix lecteurs: 43,70 euro

(36,00 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).



CODE 'REEKS 12'

Série 12

96 pages

Prix lecteurs: 30,20 euro

(22,50 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).

ENCORE DISPONIBLES:



CODE 'SÉRIE 90':

Types 230.0 & 230.1 & 232 -

Séries 90-91-92-99, 192 pages

Prix lecteurs: 39,20 euro

(31,50 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 13':

GEC-Alsthom série 13,

176 pages

Prix lecteurs: 38,30 euro

(30,6 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE SABENA':

Types AM70 - Séries 851-856 & 595-

600 Sabena & Aéroport, 96 pages

Prix lecteurs: 30,20 euro

(22,50 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).

P209609

Train Miniature Magazine 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, Hekkergerstraat 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.

