

JOURNAL du Chemin de Fer



216

30^{ème} année
avril-mai 2017
bimestriel
prix: € 9,85



ACTUALITÉ

- RAILS & PHOTOS

HISTOIRE

- L'AUTORAIL DU TYPE 630/ SÉRIE 40
- THALYS A 20 ANS: 1996 - 2016 (3)
- LE PLAN IC-IR 1998 (2)
- LES TYPES N DE LA SNCV (3)

REPORTAGES

- ACCOMPAGNEZ UN TRAIN INTERSOC VERS LA SUISSE !
- LES DERNIÈRES VAPEURS D'AFRIQUE
- LA CHRONIQUE DES WAGONS



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



Le bon de valeur

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

NOUVEAU



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

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

Comment faire?

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

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

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

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

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



est une édition de

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

Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDEB33

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie

redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

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

abo@metamediaagroep.be

LICENCES & COPYRIGHTS

Vivian Tavernier

WEBMASTER

Luc Dooms

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye

info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Brussel

Aldipress bv Utrecht

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

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

Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

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

Membre de la Fédération de la
Presse Périodique belge



Bientôt la fin de la construction ferroviaire en Belgique?

La Belgique, où l'industrie ferroviaire fut l'une des plus actives au monde au début du 20^{ème} siècle, va sans doute voir disparaître bientôt sa dernière usine de fabrication de matériel ferroviaire, 100 ans plus tard. Début février de cette année, la firme Bombardier, propriétaire de l'usine de Bruges (encore souvent appelée 'la BN', par référence à son glorieux passé), a annoncé un nième plan de restructuration du site, qui devrait lui coûter 200 emplois. Il ne devrait plus rester à terme que 300 emplois dans cette usine, alors qu'il y a dix ans, près d'un millier d'ouvriers, d'employés et d'ingénieurs y étaient encore actifs. Et l'avenir n'est pas rose: la direction de Bombardier a décidé que cette usine de Bruges ne réaliserait plus à l'avenir que le parachèvement intérieur de véhicules ferroviaires: la conception, la construction mécanique, l'assemblage final et la finition extérieure des nouvelles voitures, automotrices et rames de métro seraient réalisés par l'usine Bombardier de Crespin, dans le Nord de la France, amplifiant ainsi un mouvement qui s'était déjà fait jour il y a quelques années. A terme, l'usine de Bruges est donc sans doute condamnée: un industriel de la taille de Bombardier ne maintiendra pas longtemps une usine aux activités aussi réduites.

Comment en est-on arrivé là? L'usine BN de Bruges a toujours été très (trop?) dépendante des commandes passées par les sociétés belges de transport en commun: la SNCB, la STIB et De Lijn. Or, le matériel de ces exploitants a été renouvelé en grand nombre au cours de ces dernières années: les voitures M6 à la SNCB et les nouveaux trams De Lijn et de la STIB sont tous de fabrication Bombardier à Bruges. Mais à part les futures voitures M7, les commandes sont actuellement au point mort. L'usine de Bruges a par ailleurs 'loupé' d'importantes commandes, ces dernières années: les 120 locomotives des séries 18/19 et les 305 automotrices 'Desiro' au profit de Siemens, ainsi qu'une récente commande de trams passée par De Lijn à la firme espagnole CAF.

Il semblerait que l'usine Bombardier de Bruges n'ait plus la taille 'critique' suffisante pour être rentable: cet argument est évidemment polémique, car le transfert des charges vers Crespin aurait pu tout aussi bien se réaliser dans l'autre sens... Une autre cause de ce quasi abandon de l'usine de Bruges est le niveau trop élevé des salaires en Belgique: Après Opel à Anvers, Ford à Genk et Caterpillar à Gosselies, cet argument semble en effet plus pertinent, au vu des salaires pratiqués dans certains pays d'Europe. Ce n'est pas pour rien que les trois plus grands constructeurs ferroviaires européens (Siemens, Bombardier et Alstom) font de plus en plus construire leur nouveau matériel dans leurs usines respectives d'Europe de l'Est...

S'il était déjà acquis que les futures voitures 'M7' à deux niveaux réalisées par le tandem Bombardier/Alstom ne seraient plus du 'made in Belgium' à 100 %, elles risquent en plus d'être le dernier matériel ferroviaire sortant d'une usine belge...

LA RÉDACTION

Adresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be



En cette année 2017, nous pourrions fêter le 60^{ème} anniversaire de l'autorail 630.01 (devenu le 4001 le 1^{er} janvier 1971) qui, après sa mise hors service définitive en 1984, a été racheté par le CFV 3V, ce dernier l'ayant utilisé sur ses différentes lignes-musées, avant de le revendre au PFT.

Le 4001 se distinguait des autres engins de cette série par le fait que les flancs de ses remorques étaient cannelés: vous en lirez plus dans notre article en page 10. Voici cet engin entrant en gare de Chimay, en septembre 1995. Photo: Max Delie.

Prochain numéro

217

date de clôture de rédaction

09/05/2017

date de parution

09/06/2017

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

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

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

6



↑ ACCOMPAGNEZ UN TRAIN INTERSOC VERS LA SUISSE !

Embarquez à bord d'un train de nuit, un événement désormais rare en Europe!

14



↑ THALYS A 20 ANS: 1996 - 2016 (3)

La suite de l'histoire de ce train à succès.

24



↑ LE PLAN IC-IR DE 1998 (2)

Ce plan a apporté quelques améliorations bienvenues pour les voyageurs.

36



↑ LES DERNIÈRES VAPEURS D'AFRIQUE

Des conseils pour ceux qui veulent encore absolument voir et vivre la traction vapeur, avant qu'il ne soit trop tard...

EN DÉTAIL

- 6 Accompagnez un train Intersoc vers la Suisse !
- 10 L'autorail du type 630/ série 40
- 14 Thalys a 20 ans: 1996 - 2016 (3)
- 24 Le plan IC-IR de 1998 (2)
- 36 Les dernières vapeurs d'Afrique
- 42 La chronique des wagons
- 48 Les types N de la SNCV (3)
- 58 Rails & Photos
- 82 Agenda et recensions



La rame du 2^{ème} train 'Intersoc' de l'année pour Sierre est prête au départ de Forest-Voitures, dans l'après-midi du 18 janvier 2017. Les 2701 et 2708 sont en tête de cette rame de 14 voitures 'Euro-Express' et la remorqueront jusqu'Aachen Hbf.

Accompagnez un **TRAIN INTERSOC** vers la Suisse !

Intersoc est l'organisateur des voyages de la Mutualité Chrétienne : cet organisme a été fondé en 1949. A l'origine, sa seule activité consistait en l'organisation de voyages scolaires et de camps de vacances pour enfants. A cette époque, le tourisme de masse en était encore à ses premiers balbutiements et des vacances (à bon marché) à la mer ou en Ardenne étaient encore rares. La clientèle d'Intersoc se mit à grandir petit à petit, les adultes étant aussi admis à participer aux voyages organisés, tandis que des destinations de voyage à l'étranger furent également proposées.

TEXTE ET PHOTOS: WOUTER JANSSENS

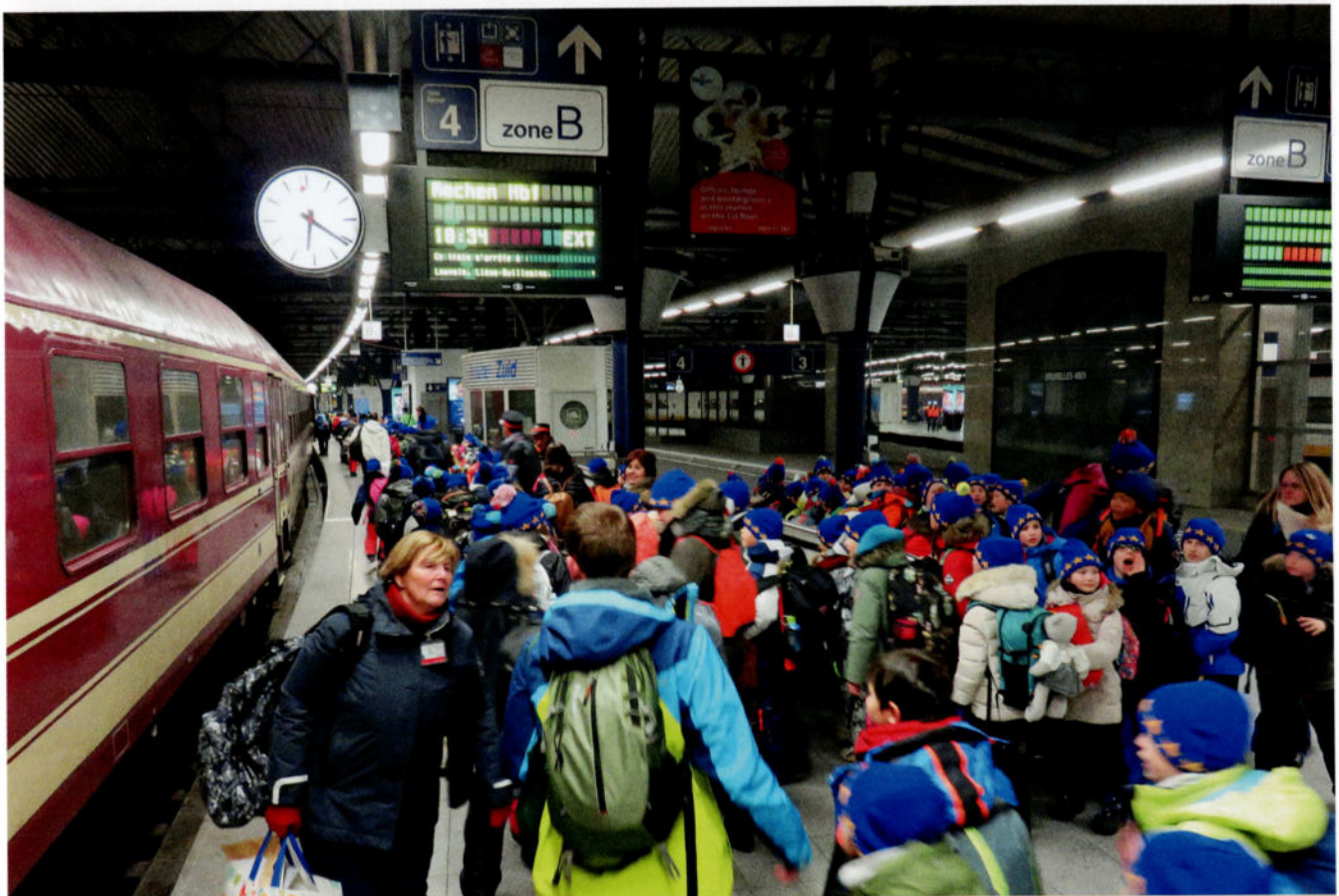
Un lien étroit fut rapidement créé avec les chemins de fer belges. Le train était (et est toujours...) le moyen de transport idéal pour transporter rapidement, confortablement et en toute sécurité des grands groupes de voyageurs. Pendant de nombreuses années, Intersoc put compter sur des tarifs intéressants auprès de la SNCB, plusieurs services de cette dernière

étant impliqués par ailleurs dans l'organisation et la mise en marche de très nombreux trains-charters. A cette époque, Intersoc était le plus gros client 'voyageurs' de la SNCB et générait un chiffre d'affaires important par ses activités. Le point d'orgue fut atteint au cours des années '70 et '80 du siècle passé : certaines années, le nombre de trains spéciaux 'Intersoc' mis en

marche atteignait les 200, principalement des trains pour enfants, dont les destinations se situaient en Suisse ou en France. Les clients d'Intersoc voyageaient également en grand nombre en empruntant des trains réguliers, comme les INT, les EC, les trains de jour et de nuit qui permettaient alors d'atteindre de nombreuses destinations de vacances à l'étranger,



Le train E 13491 'Intersoc' prêt au départ en gare de Bruxelles-Midi, le 18 janvier 2017. A droite, on aperçoit une rame ICE de la DB, tandis qu'à gauche, une rame 'Izy' (le Thalys low-cost) vient se mettre à quai. Le train Intersoc entamera son long trajet vers 18h50 et circulera en Belgique sous certificat de sécurité SNCB.



Les clients arrivent ! Des centaines d'enfants et leurs accompagnants embarquent en gare de Bruxelles-Midi dans le train qui les amènera en une nuit au pied des Alpes suisses...



Fin de tâche pour les deux locos SNCB en gare d'Aachen Hbf, le 18 janvier 2017. Après désaccouplement, ces deux locos s'en retourneront à vide en Belgique, sous une caténaire alimentée en 3.000 V DC. La tension sera ensuite commutée en 15.000 V AC pour permettre à une autre loco de venir se mettre en tête du train : de tels échanges de locomotives en gare d'Aachen Hbf sont devenus rarissimes de nos jours !





La destination finale de Sierre ('Siders', en allemand) est atteinte le 19 janvier vers 8h20, avec 15 minutes de retard. Les derniers voyageurs du train seront acheminés par autocar vers leur chalet de vacances à Zinal. Quant au train, il poursuivra à vide en composition inchangée jusque Brigue. A gauche, un train IR de la relation Brigue - Genève marque brièvement l'arrêt.

sans devoir changer de train en cours de route. Au cours de ces années bénies, jusqu'à dix trains spéciaux 'Intersoc' étaient parfois mis en ligne par jour lors des périodes de pointe, avec des gares d'origine assez 'exotiques' comme Poperinge, Tielt, Eeklo, Saint-Nicolas et Turnhout, les gares de destination étant majoritairement situées en Suisse. Combien de milliers d'adultes actuels ont un jour emprunté ces trains 'de la mutuelle' alors qu'ils étaient jeunes enfants, pour aller en vacances en été ou en hiver à Maloja (près de Saint-Moritz) ou à Leysin ?... A noter qu'à l'époque, ces trains étaient composés de voitures à places assises ou couchettes de la SNCB, des CFF, de la SNCF ou encore de la DB, ces dernières étant alors louées.

De nos jours, cette activité a fortement... évolué : la plupart des clients qui voyagent encore

avec Intersoc empruntent les trains ICE ou TGV (ce sont une minorité), y vont avec leur propre voiture, mais surtout, voyagent... en autocar !

Les trains-charters spéciaux sont quasi tous disparus, suite à leur coût trop élevé et à la complexité pour organiser de tels parcours, de nos jours. Au cours de ces dernières années, seuls deux (!) trains spéciaux Intersoc par an ont été mis en marche, uniquement au cours de la saison hivernale. Pendant la saison d'hiver 2016/17 qui vient de se terminer, deux allers et retours ont ainsi circulé vers Sierre (CH) pour le compte d'Intersoc. Les inévitables surcoûts engendrés par ces parcours (en comparaison avec les coûts de voyages identiques assurés en autocars) sont pris en charge par l'organisateur.

De nos jours, ces parcours sont assurés par une rame de voitures RIC louée par la société de leasing 'Euro-Express Sonderzüge' de Münster. Curieusement, l'itinéraire de ces trains ne suit pas la voie 'naturelle' via Luxembourg et Strasbourg, mais suite à des tracasseries administratives en rapport avec les sillons et l'homologation du matériel, il est beaucoup plus long (mais meilleur marché !) car il transite via Cologne, la vallée du Rhin, Mannheim et Freiburg (D), pour arriver finalement en Suisse.

Concernant la circulation proprement dite de ces trains, nous vous en rendons régulièrement compte dans cette revue. Cette année, deux trains spéciaux Intersoc sont partis de la gare de Bruxelles-Midi, respectivement les 9 et 18 janvier. Le premier train du retour s'est déroulé le 18 janvier et le second le 26 janvier, après quoi la rame est directement retournée à vide vers Münster (via la ligne de ceinture 28 de Bruxelles). En 2018, il est à nouveau prévu de faire circuler deux (ou trois) trains spéciaux Intersoc au départ de la Belgique et à destination de la Suisse. Journal du Chemin de Fer a eu l'occasion d'accompagner l'un des convois ayant circulé en ce début d'année et vous en ramènera le reportage-photos suivant.

(Remerciements à Johan Mangodt, de la firme Intersoc).

Le 19 janvier à 4 h du matin (par une température extérieure de -10 °C), notre train vient d'arriver en gare de Bâle Badischer Bahnhof. Les 11112 et 11140, deux Re 420 (anc. Re 4/4 II) des CFF, se mettent en tête du train Intersoc, dont le retard est de 30 min. Le train va désormais poursuivre sa route sous certificat de sécurité CFF : un long parcours 'non-stop' à travers l'ouest de la Suisse via Liestal, Olten, Bienne, Neuchâtel et Yverdon vers Lausanne, où le train arrivera vers 6 h... juste à temps. Hélas pour notre train : ce sera alors l'heure de pointe entre Lausanne et Montreux et il prendra 20 nouvelles minutes de retard...



L'autorail prototype 630.01 en gare de Fournes, le 17 janvier 1958. Photo: Jacques Bazin - Collection: Jan Mahieu.

L'AUTORAIL TRIPLE 630.01

Afin de remplacer ses autorails rapides vieillissants et de tester la nouvelle technique de l'autorail à remorques (qui aurait remplacé les petits trains locaux), la SNCB fit construire par son atelier central de Malines l'autorail 630.01, qui fut mis en service en 1957. Ce prototype devait servir de prototype pour la construction d'une série de 20 engins similaires.

PAR: MAX DELIE

L'autorail réalisé se vit adjoindre deux remorques, qui n'étaient autre que des voitures M2 prototypes, transformées en remorques. Élément étonnant: les flancs de ces deux voitures étaient cannelés. Cette rame fut pourvue de ressorts à lames, qui furent remplacés dès 1959 par des ressorts à spirale.

Pour la première fois, un autorail était conçu sous la forme d'un élément-moteur (sans compartiment voyageurs) et de deux remorques, les trois véhicules étant reliés par des soufflets. Un poste de conduite était aménagé à chaque extrémité de la rame. On

peut d'une certaine manière considérer cet autorail comme étant l'ancêtre des rames réversibles.

Du point de vue confort des voyageurs, cet engin constituait une véritable amélioration, les bruits du moteur n'étant pas transmis aux compartiments voyageurs, puisque ces derniers étaient totalement séparés de l'élément-moteur.

Cette rame offrait 214 places assises, dont 24 en 1^{ère} classe et 190 en 2^{ème} classe; outre 60 places debout en 2^{ème} classe. L'atelier d'en-

tretien du 630.01 – et des autres qui le suivront – fut Courtrai, après qu'il ait d'abord été mis en service à la remise 'autorails' de Bruxelles-Midi.

En 1961, la SNCB fit construire 6 autres autorails semblables par l'atelier central de Malines, mais le 630.01 (renuméroté 4001 en 1971) restera le seul dont les remorques avaient des flancs cannelés.

Les sept autorails de cette série furent affectés à l'atelier de Courtrai, où ils passèrent toute leur carrière. Au début, cet atelier les



Le dernier autorail du type 630 - le 630.07 - en gare d'Anvers-Rive Gauche, le 15 août 1969. Cette gare fut définitivement fermée au public le 1^{er} février 1970, le trafic ferroviaire sur la ligne 59 transitant à partir de cette date via le nouveau tunnel Kennedy sous l'Escaut. Photo: Max Delie.



Les autorails du type 630 furent principalement utilisés sur la relation Courtrai - Anvers-Rive Gauche au début de leur carrière. Voici le 630.04 arrivant dans cette gare-terminus anversoise, le 21 août 1964. Photo: Pierre De Greeuw.

Fiche descriptive de l'autorail série 40

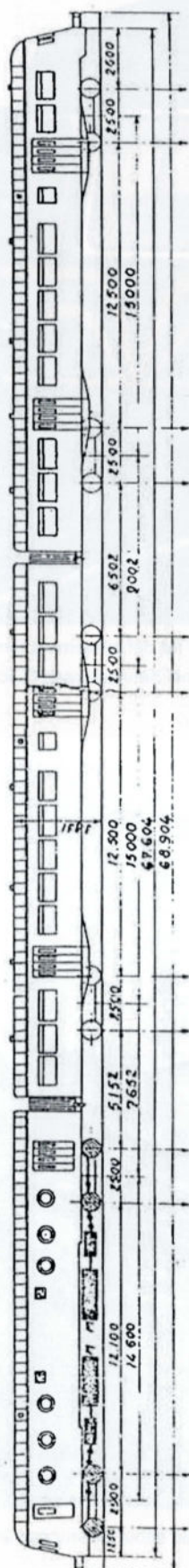
610.01.73

2

M 20.3

Diesel - hydraulique triple

Première édition



Généralités		Partie Voiture		Moteur Diesel		Transmission	
Effectif :	7	Constructeur : AC Malines	Constructeur : SEM à Gand 2 Moteurs	Constructeur : SEM à Gand	Constructeur : SEM à Gand	Constructeur : SEM à Gand	Constructeur : SEM à Gand
Masse :	103,5 tonnes	Dates de construction : 1957 à 4001	Type de fabrication : 6K 10 3HS	Type de fabrication : 6K 10 3HS	Type de fabrication : G.T.C.4	Type de fabrication : G.T.C.4	Type de fabrication : G.T.C.4
à vide en ordre de marche :		1961 : 4002 à 4007	Mode de fonctionnement : 4 temps suralimenté (moteur muni d'une turbo-soufflante de suralimentation Brown-Boveri).	Mode de fonctionnement : 4 temps suralimenté (moteur muni d'une turbo-soufflante de suralimentation Brown-Boveri).	Mode de fonctionnement : boîte de vitesses hydro-dynamique à 2 étages (1 transformateur de couple et 1 coupleur hydraulique)	Mode de fonctionnement : boîte de vitesses hydro-dynamique à 2 étages (1 transformateur de couple et 1 coupleur hydraulique)	Mode de fonctionnement : boîte de vitesses hydro-dynamique à 2 étages (1 transformateur de couple et 1 coupleur hydraulique)
globale en charge	127,9	Capacité :	Mode d'injection : mécanique	Mode d'injection : mécanique	Mode d'accouplement au moteur : direct ; la transmission est suspendue au châssis de la caisse.	Mode d'accouplement au moteur : direct ; la transmission est suspendue au châssis de la caisse.	Mode d'accouplement au moteur : direct ; la transmission est suspendue au châssis de la caisse.
décomposition de la masse globale	101	Places "assis" : 24	Mode de régulation : par réglage de l'injection	Mode de régulation : par réglage de l'injection	Inverseur de marche :	Inverseur de marche :	Inverseur de marche :
	2,5	Places "debout" : -	Mode de lancement : par démarreur électrique	Mode de lancement : par démarreur électrique	engrenages cylindriques toujours en prise se trouvant dans le carter de la transmission hydraulique.	engrenages cylindriques toujours en prise se trouvant dans le carter de la transmission hydraulique.	engrenages cylindriques toujours en prise se trouvant dans le carter de la transmission hydraulique.
	21,9	Total : 24	Puissance nominale : par moteur : kW	Puissance nominale : par moteur : kW	Mode d'attaque des essieux moteurs :	Mode d'attaque des essieux moteurs :	Mode d'attaque des essieux moteurs :
	2,5		Vitesse de rotation nominale : tr/min	Vitesse de rotation nominale : tr/min	par arbres à cardan et engrenages coniques sur essieux.	par arbres à cardan et engrenages coniques sur essieux.	par arbres à cardan et engrenages coniques sur essieux.
Puissance : { moteur fiche UIC 622.0	530				Commande à distance :	Commande à distance :	Commande à distance :
{ spécifique	4,56				électro-pneumatique.	électro-pneumatique.	électro-pneumatique.
Vitesse maximum :	100						
Rayon minimum de courbe :	125						
Rayon d'action :	1400						
Capacité des réservoirs à carburant :	2400						
Diamètre des roues :	1010						
Numérotation : 4001 à 4007	920						



En provenance de Tournai, le 630.02 longe la gare de formation de Courtrai, le 7 septembre 1965. Photo: Max Delie.



Après sa mise hors service définitive, le 4006 a été repris dans les collections du matériel roulant préservé au titre de patrimoine historique par la SNCB et pouvait être utilisé pour des parcours spéciaux. Ce fut le cas le 8 avril 1989, lorsque le GTF l'utilisa pour se rendre notamment à Quiévrain, où se trouvaient encore des signaux mécaniques. Photo: Max Delie.

engagea principalement sur la relation vers Anvers-Rive Gauche. Plus tard, il les engagea vers Tournai, Gand, Poperinge, Renaix et Audenarde. Plus étonnant: au cours des années '70, ces autorails furent utilisés sur la relation Anvers – Hasselt, parfois prolongée jusque Herstal!

A l'instar d'autres séries d'autorails, les 40 furent retirés du service régulier lors de la mise en vigueur du plan IC-IR du 3 juin 1984.

Le 4001 fut racheté par le CFV 3V, tandis que le 4006 fut préservé comme engin-

musée par la SNCB. Le 4001 a été racheté récemment par le PFT, qui l'utilise comme banque de pièces de rechange pour le 4006, ce dernier ayant en effet été récemment cédé par la SNCB au PFT.



Lors d'une révision intermédiaire débutée en 2008, les motrices des rames Thalys bénéficièrent d'une livrée quelque peu modifiée, caractérisée surtout par le 'lanceur de javelot' sous lequel un grand 'V' stylisé avait été peint, une disposition ayant permis d'appliquer du rouge également sur les flancs des motrices. Bruxelles-Midi, le 8 janvier 2009. Photo : Max Delie.

THALYS A 20 ANS

(3^{ème} partie) PAR: CARLO HERTOGS

UNE CROISSANCE CONTINUE DÈS 1999

Le succès de Thalys lui a fait acquérir un certain prestige, en témoigne l'événement suivant: le 15 décembre 1998, la rame Thalys PBKA 4342 atteignait la vitesse de pointe de 180 km/h lors d'un parcours d'essai réalisé... au Danemark! Cet essai s'était déroulé à la demande du gestionnaire danois de l'infrastructure Banestyreisen. Une conférence ferroviaire internationale tenue par ce gestionnaire de réseau fut l'occasion de mettre Thalys un peu plus encore sous la lumière des projecteurs.

Au cours de l'hiver 1998/'99, Thalys roule à nouveau vers la neige. Les samedis, ce train part de Rotterdam et est renforcé en gare de Bruxelles-Midi par une autre rame Thalys, qui vient d'Ostende. Les deux rames partent ensuite de concert vers Bourg-St-Maurice. Le trajet du retour au départ de cette station de ski s'effectue en fin d'après-midi, pour se terminer peu après minuit dans la ville portuaire néerlandaise, la rame vers Ostende arrivant à destination une demi-heure plus tôt. Sur une seule journée, la rame ayant pour

origine Rotterdam parcourra pas moins de 2.391 km...

Autre point intéressant à savoir: Westrail International, la firme conjointe de la SNCF et de la SNCB qui gère le réseau Thalys et ses trains, change de nom en mai 1999 pour devenir Thalys International. Elle donne la possibilité à la DB et aux NS de participer financièrement à cette société, mais ces deux sociétés ferroviaires n'y sont pas intéressées, au début.

A partir du service d'été 1999 et uniquement les samedis, un sixième train Thalys part d'Amsterdam à destination de la Ville Lumière; elle revient à Amsterdam les dimanches. De nouvelles relations Thalys sont lancées le 28 novembre 1999: outre le Thalys 'Disneyland' déjà existant, quatre relations relient désormais Bruxelles-Midi aux gares TGV de l'aéroport Charles de Gaulle 2 et de Marne-la-Vallée-Chessy (à proximité immédiate de Disneyland Paris). Et le succès de Thalys ne se dément pas, selon les chiffres. En 1999, les trains Thalys ont transporté ensemble un total de presque 5 millions de voyageurs: c'est 15 %

de plus qu'en 1998 et 65 % de plus qu'en 1997. De ce nombre, 53 % ont voyagé entre Bruxelles et Paris, 17 % vers les Pays-Bas et 17 autres % vers l'Allemagne.

Fin 1999, la modernisation de la ligne 25 Bruxelles - Anvers est terminée, mais elle n'induit pas de gains de temps de parcours: la traversée de Malines reste une difficulté et par ailleurs, la transformation de la gare d'Anvers-Central est encore en cours.

DES MESURES LOGIQUES EN 2000

Le 28 mai 2000, date de l'entrée en vigueur du service d'été, le nombre de trains Thalys entre Bruxelles et Paris est augmenté de deux, pour atteindre un total de 23 convois quotidiens. Dans l'autre sens, ce nombre est même porté à 24. Le bon sens commence également à prévaloir, car sur les relations Paris - Charleroi-Sud - Namur - Liège et Paris - Bruxelles - Ostende, une des deux paires de trains est sacrifiée. A l'occasion de l'Exposition universelle de 2000, le premier départ de Paris à destination de Cologne est prolongé jusque Hanovre; la rame repart vers Paris à 15h35.



Lors des révisions intermédiaires menées à la fin de la première décennie de ce siècle, l'aménagement intérieur des rames Thalys fut rafraîchi. Photo : Max Delie.



Le 28 juin 1997, Max Delie s'est payé un vol en montgolfière... La réalisation de cette photo du triangle des voies au sud d'Anvers-Central fut l'effet du hasard et reste encore pour lui une grande source de satisfaction. Sur la photo, une rame Thalys circule vers la gauche sur la ligne 27A en direction d'Anvers-Est, tandis qu'une locomotive de la série 51 circule sur la ligne 27/1 vers Anvers-Berchem. A gauche, la ligne 12 tourne vers Anvers-Est, tandis qu'à droite, on aperçoit les voies des lignes 25, 59 et 27. De nos jours, il ne subsiste plus que quelques voies au même endroit, à savoir celles des lignes 27A et 27/1. La courbe de la ligne 12 a été reposée, la plupart des voies de garage ont été déposées et c'est au même endroit que débute la rampe d'accès vers les niveaux souterrains de la gare d'Anvers-Central. Les bâtiments Infrabel visibles au centre du triangle formé par les voies ont depuis lors été remplacés par un centre logistique d'Infrabel.

Au cours de ce service d'été et jusqu'au 23 septembre, un Thalys circule quotidiennement entre Bruxelles et Genève, via Roissy-Charles-de-Gaulle, Marnes-la-Vallée-Chessy, Bourg-en-Bresse et Bellegarde. Ce train abat ce trajet en cinq heures et quelques minutes. Le départ de Genève a lieu à 6h41, pour une arrivée à Bruxelles-Midi à 11h57. Dans l'autre sens, le départ a lieu à 16h19 pour une arrivée genevoise à 21h35.

A partir du 24 juin 2000, c'est le 'Thalys Soleil' qui circule entre Amsterdam et Valence, les samedis jusqu'au 2 septembre. La DB déclare alors être intéressée à participer dans la société Thalys International. Un deuxième Thalys mis en marche les samedis entre Amsterdam et Disneyland (retour les lundis matins) est

toutefois supprimé après quelques semaines, par manque de fréquentation. Ce petit revers n'a toutefois que peu à voir avec Thalys, mais plutôt avec le fait que la fréquentation du parc d'attraction est en baisse...

2001: LE SUCCÈS DEVIENT LA RÈGLE...

Le 12 mai 2001, Thalys fait circuler son premier train-charter: il s'agit d'un parcours Orléans - Bruxelles - Bruges. Le 27 décembre 2001, le commissaire européen Frits Bolkenstein inaugure l'Euro Thalys sous la verrière d'Amsterdam-Centraal: la rame PBKA 4346 a été peinte en bleu et décorée de motifs devant attirer l'attention du public sur l'entrée prochaine en vigueur de l'Euro, le 1^{er} janvier 2002.

L'année 2001 est également un bon cru pour la société Thalys: elle enregistre 6 % de voyageurs supplémentaires et un gain supplémentaire de 11 %. La plus grande croissance parmi les trois destinations 'classiques' est notée sur la branche 'Amsterdam', une donnée qu'il faut toutefois relativiser au vu de la croissance exponentielle de 60 % enregistrée sur la relation de et vers l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il apparaîtra aussi plus tard que la fréquentation du 'Thalys Neige' aura augmenté de plus de 50 %. Comme cette croissance s'est également manifestée au cours des trois premiers mois de 2002 et que l'on s'attendait à ce qu'elle perdure, des mesures seront prises dès 2001.



La rame Thalys PBA 4532 approche à pleine vitesse de la Base du Coucou, où la LGV 1 vient tangenter la ligne classique 94 Hal - Tournai. Coup double, en ce 9 mars 1998 : tandis que la 4532 assure le train 9329 Paris-Nord - Bruxelles-Midi, le train IC 782 Mouscron - Schaerbeek remorqué par une série 21 (ou 27) passe sur la ligne 94 en tête d'une composition non réversible, formée par des voitures M4 en ancienne livrée. Photo : Carlo Hertogs.

RÉPONDRE À LA CROISSANCE

A partir du service d'été 2002, huit trains Thalys circulent désormais pendant le weekend (dans les deux directions) entre Paris et Amsterdam. Par ailleurs à partir du mini-changement d'horaires de septembre, un Thalys est mis en marche toutes les demi-heures entre Bruxelles et Paris (dans les deux directions) : ainsi naît la relation internationale à la desserte la plus étoffée d'Europe ! Par contre, force est de constater que les discussions avec la DB pour permettre aux Thalys de pousser jusqu'à Francfort échouent, après 18 mois de tractations... Le 'Thalys Soleil' est quant à lui prolongé de Valence TGV à Marseille-St-Charles, via Avignon TGV.

DEUX LIGNES À GRANDE VITESSE EN EXPLOITATION

Le 15 décembre 2002, la LGV 2 Louvain - Ans est mise en service et immédiatement mise à profit par les Thalys vers l'Allemagne, qui abandonnent ainsi l'itinéraire via la ligne 36 classique. L'horaire des sept trains Thalys quotidiens est raccourci de dix minutes entre Bruxelles et Cologne. Huit de ces dix minutes sont gagnées entre Bruxelles et Liège. Ce gain aurait pu être bien plus élevé grâce au fait que la LGV est parcourue à 300 km/h, mais il est fortement obéré suite aux importants travaux d'infrastructure entamés simultanément sur d'autres tronçons du trajet. Tous les Thalys

franchissent désormais l'imposant Hohenzollerbrücke à six voies au départ de la gare de Köln Hbf et ont comme véritable terminus Köln Deutz, sur la rive droite du Rhin. Cet itinéraire était déjà parcouru auparavant par les Thalys, afin qu'ils aillent garer sur le faisceau de Köln Deutzerfeld, mais comme train à vide. Le nouveau terminus de Köln Deutz a été établi à la demande de nombreux voyageurs se rendant sur le site des expositions tout proche. Le gain de temps (réduit) des Thalys permet aussi aux voyageurs en provenance de Belgique de profiter de meilleures correspondances avec le réseau ICE allemand. Le Thalys quotidien de et vers Düsseldorf passe toutefois à la trappe. Les rames ICE 3 de la DB viennent désormais trois fois par jour à Bruxelles-Midi en provenance de Francfort, mais pour une raison technique (leur système TBL2 n'est pas validé), elles ne peuvent pas transiter via la LGV 2...

ET L'AVENIR ?

Fin 2002, le Conseil d'administration de Thalys International constate que durant les dix mois précédents, le gain a crû de 9,5 %. Dans un futur proche, Thalys va se voir assigner comme tâche d'encore améliorer les temps de parcours entre Bruxelles et Amsterdam et entre Bruxelles et Cologne, dès que les nouvelles lignes à grande vitesse auront été mises en service. Mais le plus grand défi est la concurrence annoncée sur Paris - Bruxelles - Cologne, car

la DB veut y faire circuler ses ICE 3 et rafler une partie des recettes... L'achat de nouvelles rames est également évoqué, car la flotte des Thalys ne suffit à peine pour couvrir les services prévus. Vu la situation financière des deux actionnaires - la SNCF et la SNCB - l'achat de nouvelles rames semble toutefois irréalisable. Le Conseil est plutôt d'avis qu'il vaudrait mieux acquérir son indépendance vis-à-vis de ses deux actionnaires, qui possèdent respectivement 70 et 30 % des actions. Pour atteindre cet objectif, le Conseil établit un plan à atteindre par étapes, la privatisation étant bien le but final. Malgré ces soucis quant à l'avenir, c'est quand même la fête, car sur à peine deux semaines, le nombre de voyageurs entre Bruxelles et Cologne a crû de 60 % et Thalys a acheminé six millions de voyageurs au cours de l'année 2002 ! Cette hausse de fréquentation va de pair avec une croissance du gain de 8,4 % en 2002.

PREMIERS REVERS...

Mais comme il en va souvent, l'euphorie n'a qu'un temps... Au cours de la première moitié de l'année 2003, il devient très clair que Thalys est également touché par la crise économique. Pour la première fois dans son histoire, le nombre de voyageurs décroît : globalement de 3,6 %, le gain financier reculant de 2,4 %. Le trafic entre Bruxelles et Paris reste inchangé, mais sur les branches de et vers Amsterdam et Cologne, la réduction du nombre de voyageurs est de respec-



La vallée de la Vesdre recèle de nombreux jolis points de vue. L'un d'eux est situé près de Goffontaine, où le train disparaît dans un tunnel. Voici une rame Thalys à cet endroit, le 16 mai 1998. Photo : Max Delie.



Le dernier Thalys à être parti de la gare non modernisée d'Anvers-Central a été immortalisé, en ce 20 mai 1998 : cela durera dix ans avant qu'une telle rame n'y revienne... Photo : Max Delie.



En juin 2007, Max Delie a pu monter en cabine de conduite à bord d'un train montant les plans inclinés de Liège. Lors de ce bref trajet, il eut la chance de croiser un Thalys descendant les mêmes plans.



La rame Thalys PBKA 4306 en gare d'Ostende le 6 juin 1998, un endroit que les Thalys ne fréquentent plus guère... Photo : Max Delie.



Longeant l'usine VW/Audi de Forest, la rame Thalys 4306 descend du 'fly-over' qui évitait aux trains à grande vitesse sortant de Bruxelles-Midi de devoir cisailier de nombreuses voies du gril de Bruxelles-Midi. La rame PBKA 4332 sert de renfort au train 9346 de Bruxelles à Paris. Au centre de la photo, les voies de la future ligne 96N ne sont pas encore posées. Photo : Carlo Hertogs.



La rame PBKA 4307 quitte Louvain par la ligne 36, le 23 décembre 2000. En arrière-plan se trouve la bifurcation Molenbeek, où d'importants travaux sont en cours pour y établir l'assiette de la future ligne à grande vitesse n° 2 au-dessus des lignes 139 et 139A. A l'avant-plan par contre, cette assiette est quasi terminée. Photo : Carlo Hertogs.



C'est avec plaisir que nous vous publions cette photo aérienne du Hammerbrücke à Astenet, que nous avons reçue de la SNCB : une rame Thalys PBKA franchit cet élégant ouvrage d'art le 1^{er} septembre 2006, en direction de Bruxelles. Photo : Infrabel - Collection Max Delie.

tivement 11 et 16 %. Le management ne désigne pas seulement la crise comme étant la cause de ce revers, mais aussi la concurrence de la compagnie aérienne à bas coûts German Wings et... les grèves à répétition sur le réseau ferré français. La perte financière est estimée à 69 millions d'euros. Fin 2003, la SNCF demande à Thalys de supprimer les Thalys circulant via la dorsale wallonne ainsi que celui poussant vers Ostende, car ces trains entraînent à eux seuls une perte de trois millions d'euros par an. Mais la politique belge monte au créneau pour exiger le maintien de ces relations, en venant avec un argument étonnant : le Thalys vers Roissy serait trois fois plus déficitaire ! Or, si le déficit des Thalys de et vers Roissy est bien avéré, il est d'autant plus incompréhensible que ces trois relations déficitaires (Roissy, l'axe wallon et Ostende) aient été maintenues aussi longtemps en vie... Il apparaîtra plus tard que des subsides d'Etat auront été versés pour maintenir la circulation des deux dernières relations citées. Dans ce contexte de trafic déficitaire, il est pour le moins étonnant de constater que Thalys lance une nouvelle liaison visant à relier les aéroports de Bruxelles-National et de Roissy-Charles-de-Gaulle, le 15 décembre 2003. C'est d'autant plus étonnant que la veille, un Thalys Amsterdam - Paris avait été définitivement supprimé, par manque de fréquentation. Par contre, le Thalys 'Neige' partira dorénavant d'Amsterdam au lieu de Rotterdam au cours de la saison hivernale suivante. Malgré les Thalys déficitaires sur la dorsale wallonne, l'administration communale de

Maastricht essaie via le biais de la politique de faire partir le Thalys matinal de sa ville, et d'y faire arriver le dernier train pour Liège : la ville de Maastricht prétend que la clientèle potentielle est suffisante. Mais pour des raisons assez aisées à comprendre, le projet n'est pas approfondi.

A partir de septembre 2004, Thalys introduit le voyage sans ticket papier, le 'Ticketless'. Si vous êtes détenteur d'une 'Cybelys loyalty card' gratuite, vous pouvez réserver votre place sur Thalys par internet ou par téléphone ; vous recevrez une confirmation par email et par SMS, avec mention du numéro de la place attribuée et du jour du voyage, ceci la veille de votre voyage. Sur le train, l'accompagnateur ne doit plus que faire le check de votre Loyalty card. Au cours du mois de septembre 2004, Thalys transporte son 40 millionième voyageur depuis son existence...

Après que l'ICE 3 de la DB ait été homologué pour circuler sur la LGV 2, ces trains transitent désormais via cette ligne à partir du 12 décembre 2004. Leur vitesse maximale est toutefois limitée à 250 km/h car au-delà, les pierres du ballast se mettent à décoller sous l'engin... Malgré cela, les rames allemandes gagnent 14 minutes de temps de parcours et deviennent plus concurrentielles vis-à-vis du Thalys. Leurs horaires permettent en outre de bonnes correspondances avec l'Eurostar en gare de Bruxelles-Midi, ce qui n'était pas le cas auparavant. Thalys ne restera toutefois sans réagir et modifiera également ses horaires...

LE RETOUR EN GRÂCE

Après une année 2003 décevante, Thalys se redresse clairement en 2004, avec un trafic total de 5,59 millions de voyageurs. La moitié d'entre eux voyage entre Bruxelles et Paris et 19 % entre Bruxelles et Amsterdam. Malgré la concurrence exercée par l'ICE sur la branche vers l'Allemagne - qui y fait chuter le nombre de voyageurs Thalys de 4 % - un bénéfice de 318 millions est quand même noté sur cette branche, ce qui représente une augmentation de 5,6 % par rapport à 2003.

Acquérir des nouvelles rames est devenu mission impossible : les plans pour rénover la flotte existante reprennent donc du poil de la bête. L'étude de la rénovation est confiée au bureau de design Axel Enthoven et à Avant-Première, un designer de Lyon. Les deux firmes ont comme mission de restyler à la fois l'intérieur et l'extérieur des rames. La réalisation est prévue pour 2007/2008. Les chiffres des bénéfices se doivent toutefois d'être analysés avec le recul nécessaire, car l'amortissement des rames n'y est pas compris.

DE NOUVELLES INITIATIVES

Comme on le craignait déjà fin 2003, la relation Thalys entre l'aéroport de Bruxelles-National et celui de Roissy-Charles-de-Gaulle est un flop et elle sera supprimée en date du 1^{er} mai 2005 : il ne s'agissait heureusement que d'une seule paire de trains par jour, en réalité, la prolongation d'un Roissy - Bruxelles-Midi. Concrètement, seul le trajet Bruxelles-Midi - Bruxelles-Aéroport national passe à la trappe.



Les appareils visibles derrière le pare-brise et les autocollants maintenant en place le câblage sur cette motrice de la rame 4302 prouvent que cette dernière réalise un parcours d'essais. Ces essais ont eu lieu le 15 septembre 2009 sur la ligne 4 : après les avoir effectués, cette rame s'en retourne vers Bruxelles via la ligne 12, en passant sur le premier aiguillage de la bifurcation Luchtbal, qui permet le transit des lignes 12 et 25 vers la LGV 4 (et vice-versa). Les premiers mètres de cette dernière sont visibles à gauche. A noter que le photographe - Max Delie - était dûment autorisé à se trouver à cet endroit et était sous la surveillance d'un membre de la SNCB...



Au début, les rames Thalys des relations Paris - Amsterdam et Paris - Cologne circulaient de concert entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi ; ce n'est que lorsque le réseau des lignes à grande vitesse fut entièrement achevé que ces tranches ont circulé séparément. Le 4 mars 2008, la rame Thalys PBA 4539 et la PBKA 4302 viennent de passer sous le pont de la rue du Moulin de Chêne (près de la BK 35,5) sur la LGV 1 à Enghien et se laissent rouler sur l'erre jusque Lembeek. Après désaccouplement à Bruxelles-Midi, la rame PBA poursuivra seule vers Amsterdam, tandis que la PBKA suivra quelques minutes plus tard vers Cologne. Photo : Carlo Hertogs.



L'ancien pont sur la Nèthe à Duffel est encore bien en place lorsque la rame PBKA 4301 le franchit, le 12 mai 2008. Admirez les supports de caténaires datant de 1935, l'année de l'électrification de la ligne 25 ! Photo : Max Delie.

Eurostar et Thalys signent le 25 octobre 2005 un accord de collaboration visant d'abord à une meilleure coordination entre leurs services de trains respectifs. Ce sont surtout les correspondances en gare de Bruxelles-Midi qui sont visées. L'information aux voyageurs doit également être mieux coordonnée entre les deux marques. Enfin, l'intention est de renforcer la collaboration dans le futur par la création d'un 'Railteam' européen. Un deuxième accord de collaboration avec l'AVV, l'opérateur de transports publics d'Aix-la-Chapelle, est signé. Le voyageur est ainsi encouragé à se rendre dans cette petite ville frontalière allemande. Entre-temps, le Wifi gratuit est offert à bord de certaines rames Thalys.

Le 27 février 2006, l'équipe olympique néerlandaise revient des Jeux d'hiver en Italie à bord d'une rame Thalys spécialement affrétée au départ des Alpes françaises: il s'agit de la rame PBA 4540 qui pour la circonstance, a été pelliculée des couleurs du drapeau néerlandais et de beaucoup d'orange sur les remorques. A l'intérieur, une remorque sert de salle de massage et une autre de cinéma: cette disposition ne sera d'application que pendant ce trajet spécial. La livrée publicitaire aux couleurs de la banque Fortis appliquée sur la rame 4532 sera par contre de bien plus longue durée: elle circulera dans cette livrée pendant des mois entre Paris et Amsterdam. De nombreuses autres rames seront à leur tour pelliculées, parfois d'une façon étonnante et pour des durées

variables: nous n'avons toutefois pas l'intention de le détailler ici.

Mi 2006, on apprend que la SNCB et la SNCF vont discuter de la demande de la DB de pouvoir participer financièrement à la société Thalys. On comprend que ceci cadre dans les discussions sans fin menées par la DB pour pouvoir pousser ses rames ICE 3 jusque Paris. La DB a déjà abandonné l'idée de le faire via Bruxelles, mais le passage par la LGV-Est reste envisageable. La DB essayait peut-être ainsi d'obtenir une sorte de bonne volonté de la part de ses interlocuteurs...

2006: DES LIGNES MODERNISÉES

Thalys a de nouveau le vent en poupe, car au cours des six premiers mois de l'année 2006, la société enregistre une croissance de 5,6 % du nombre de ses voyageurs. La hausse de 34,2 % sur la branche de et vers Cologne surtout fait chaud au cœur, et ce pourcentage est enregistré encore avant la tenue de la Coupe du monde de football qui se tiendra en Allemagne. Au cours de l'été, des rames Thalys viendront circuler à titre d'essais sur la LGV néerlandaise (la 'HSL-Zuid'), afin de permettre l'homologation de cette ligne.

Du 26 septembre au 20 octobre 2006, la rame Thalys 4302 assure ensuite des parcours d'essais entre Anvers-Luchtbal et Barendrecht (NL), via la LGV 4 belge et la HSL-Zuid aux Pays-Bas. Certains de ces parcours sont assurés en unités multiples avec la rame 4303, cette dernière

n'étant pas instrumentée, au contraire de la 4302. Ces deux lignes à grande vitesse sont en parfaite continuité l'une par rapport à l'autre, mais différent tout de même du point de vue technique. Cela n'étonnera donc aucun technicien d'apprendre que le passage d'un réseau à un autre ne se réalisera pas sans problèmes... Il devient également très clair que même lorsque ces deux lignes seront mises en service, aucune rame Thalys n'y circulera immédiatement. Thalys avait en effet négligé de faire équiper sa flotte de rames du dispositif ETCS... Négliger est peut-être un terme exagéré, car les critères de ce dispositif très coûteux sont sans arrêt modifiés, raison pour laquelle l'installation à bord de ces rames ne peut se réaliser en deux coups de cuillère à pot... Jusqu'en 2008 au moins, ces lignes à grande vitesse coûteuses ne verront donc passer aucun train international!

Le 10 décembre 2006, deux lignes modernisées qui intéressent directement Thalys sont mises en service. En fait, il faudrait plutôt écrire : 'mises en service avec des années de retard...'. Il s'agit d'abord de la ligne 96 modernisée entre Bruxelles-Midi et Lembeek, qui est désormais achevée. Deux des quatre voies sont prévues pour y faire circuler les trains à grande vitesse et forment la ligne 96N : les TGV et autres peuvent y circuler à la vitesse de 160 km/h entre Lembeek et Forest-Midi. Dans cette dernière gare, un saut-de-mouton aérien (un 'fly-over') a été mis en service en été : il permet aux trains à grande vitesse de sortir du terminal



Cette belle vue hivernale a été réalisée par Pierre Julien le 16 février 2013 à Rossillon, le long de la ligne Ambérieu - Culoz. Les deux rames Thalys PBA accouplées assurent le Thalys 'Neige' en direction de Bourg-St-Maurice.

TGV de Bruxelles-Midi sans cisailer d'autres itinéraires à la sortie de la gare du Midi. Cet itinéraire est toutefois parcourable à vitesse réduite. Grâce à cette infrastructure, Thalys gagne trois minutes et abat la distance entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord en une heure et 22 minutes. Mais aussi curieux que cela puisse paraître, cela va de pair avec un inconvénient de taille : les correspondances entre Eurostar et Thalys (de et vers l'Allemagne) sont alors rompues à Bruxelles-Midi. Les horaires des Thalys doivent en effet être modifiés sur le réseau allemand suite aux travaux qui y sont menés : les Thalys doivent partir plus tôt de Bruxelles, pour maintenir les correspondances à Cologne. L'accord de collaboration Railteam ne s'en sort pas grand et promet une solution pour février 2007. D'autre part, la ligne 36 est quadruplée entre Schaerbeek et Louvain. Ici, les voies médianes sont théoriquement dédiées aux trains directs (dont les Thalys) et forment la ligne 36N. Elles sont autorisées à 160 km/h, une vitesse qui sera portée ultérieurement à 200 km/h lors de l'installation du système ETCS. L'accès et la sortie de cette ligne se réalisent à Schaerbeek et à Louvain. A Louvain, un nouveau saut-de-mouton permet l'insertion des deux voies de la ligne 36N entre les deux voies de la ligne 36, sans croisements à niveau. Le passage en transit dans la gare modernisée de Louvain est autorisé à 160 km/h, ce qui permet aux Thalys de se 'lancer' sur la LGV 2 et d'y atteindre plus rapidement leur vitesse maximale. De tout ceci,

il en résulte un gain de temps de cinq minutes entre Bruxelles et Liège. Mais comme déjà dit, cette belle histoire prend fin en Allemagne, dès le franchissement de la frontière...

2007 : DE LA VARIÉTÉ

L'année 2007 sera marquée par de nombreux changements. Le jour du Nouvel-an 2007, l'atelier de Forest voit sa charge de travail fortement augmentée : outre certaines rames Thalys, cet atelier est chargé désormais de l'entretien des rames TGV-Réseau 4507 à 4530 de la SNCF, un contrat qui porte sur dix ans.

Après neuf années d'intenses transformations, la gare en impasse d'Anvers-Central a retrouvé son lustre d'antan, avec deux voies passantes qui donnent accès à un tunnel long de 3,8 km vers le nord de la ville et qui s'y raccordent au réseau existant. Le 23 mars 2007, Infrabel ouvre l'ensemble de ces nouvelles infrastructures au trafic, même si à ce moment, le niveau -1 de la gare souterraine n'est pas encore achevé. Thalys ne fait toutefois pas usage de ce nouveau tunnel et continue à circuler via la ligne de ceinture, en faisant arrêt à Anvers-Berchem...

Le 1^{er} avril 2007, Thalys arrête sa relation déficitaire Bruxelles - Roissy - Marne-la-Vallée ; elle est reprise par la SNCF. Les deux rames Thalys ainsi libérées serviront de réserve dès que l'opération de modernisation des rames sera entamée.

En 2007, l'Union européenne existe depuis 50 ans. Ce fait est mis en lumière notamment par

le placement sur les rames Thalys d'un autocollant à l'effigie du drapeau européen sur les nez et au-dessus des portes d'accès.

Le 15 juin 2007, la DB réussit à acquérir 10 % des actions de Thalys International : après cette opération, la SNCF en possède encore 62 % (-8 %) et la SNCB 28 % (-2 %).

Le 2 juillet 2007, le groupement Railteam est désormais constitué d'Eurostar, Thalys et des opérateurs historiques suivants : SNCB, SNCF, DB, CFF et ÖBB. Cette alliance a pour but de coordonner les différents services de trains à grande vitesse exploités par ses membres et de contrer ainsi la forte concurrence exercée par l'aviation : un fameux challenge... Malgré cela, Thalys continue à croître : les six premiers mois de 2007 enregistrent un bénéfice de 34,79 millions d'euro, ce qui correspond à une augmentation de 6,5 % de la fréquentation.

Le 1^{er} octobre 2007, les premiers essais sont menés sur la LGV 3 entre Chénée et le Hammerbrücke, au cours desquels la vitesse est graduellement augmentée. Tant que les Thalys ne seront pas équipés de l'ETCS, leur utilisation régulière sur les lignes équipées de ce dispositif sera impossible. A partir du 9 décembre, Thalys dessert enfin la gare rénovée d'Anvers-Central et passe sous la ville en tunnel, l'arrêt en gare d'Anvers-Berchem étant évidemment supprimé. L'emprunt de ces nouvelles infrastructures se solde par un gain de temps de quelques minutes. (à suivre)



Le 19 juillet 2006, le train IC 636 Amsterdam Central - Bruxelles-Midi passe sur la ligne 27 à la bifurcation de Weerde, à hauteur de l'ancienne cabine qui gérait jadis les circulations à cet endroit. La rame du jour est composée majoritairement de voitures ICR des NS, reconnaissables à leur livrée bleue classique. Photo: Cédric Soltys.



Voiture pilote en tête, le train IC 9220 passe à toute allure à Duffel, le 25 octobre 2007. La rame est formée d'un mélange de voitures ICR aux couleurs 'Benelux' et 'Fyra'. Photo: Cédric Soltys.

assurait deux allers et retours entre Bruxelles et Amsterdam, ces voitures étant remplacées à leur tour en 2011 par des voitures autrichiennes des ÖBB.

Les trains IC Benelux furent officiellement supprimés le 9 décembre 2012 par la mise en place des nouveaux trains rapides 'Fyra'.

Mais coup de théâtre: cette exploitation fut suspendue dès le 18 janvier 2013, suite aux nombreuses avaries frappant les rames 'V250' d'AnsaldoBreda. Durant quelques semaines, les liaisons IC furent carrément interrompues entre Bruxelles et Amsterdam: un vrai chaos pour les voyageurs. Dans l'urgence,

une nouvelle liaison IC fut remise en place le 18 février 2013 entre Bruxelles-Midi (ou Anvers-Central) et Den Haag HS (La Haye), en remplacement définitif des trains Fyra. Les trains IC Bruxelles-Midi - La Haye numérotés 1200 réapparurent alors dans l'indicateur le 15 décembre 2013, sous le label 'IC-Z'...



Entrée en gare de Bruxelles-Midi du train IC 9220, le 19 novembre 2009. La SNCB décida d'utiliser des 28 'Traxx' libérées suite à la chute du trafic marchandises, afin de remplacer les locos de la série 11 vieillissantes, ainsi que les 'Traxx' rouges de NS Hispeed qui rencontraient des problèmes techniques. Photo: Cédric Soltys.



Le grand retour des trains Benelux! La rame prévue pour assurer le train 1222 Bruxelles-Midi - La Haye se met à quai à Bruxelles-Midi, en provenance de Forest-Voitures. Photo: Cédric Soltys, le 14 avril 2013.



En direction de Lille Flandres, la 474 passe à Lauwe, le 27 octobre 2010. Photo: Corentin Cauwelier.

IC-C OSTENDE/ ANVERS-CENTRAL - COURTRAI - MOUSCRON - LILLE-FLANDRES

Circulation par les lignes 50A - 66 - 59 - 75

Traction: AM96 (441 à 490) ou série 21

Voitures: M4 (de Courtrai)

Numérotation:

- Tranche Anvers - Courtrai: 704 à 722 /
tranche Courtrai - Anvers: 726 à 744

- Tranche Ostende - Courtrai: 805 à 822 et
825 à 842

- Tranche frontalière Courtrai - Mouscron -
Lille Flandres: 197**.

Relation IC internationale qui en provenance d'Ostende et d'Anvers, fusionne avant de continuer vers Mouscron et Lille Flandres. Les complications liées aux inc-

sants accouplements et désaccouplements en gare de Courtrai ont toutefois obligé la SNCB à revoir sa copie sur cette relation et de la scinder. Les voyageurs ont donc eu durant de longues années une correspondance rapide. Les 'AM96' de l'atelier d'Ostende étaient engagées sur la tranche anversoise jusqu'à Lille portant les numéros 7**, mais en gare de Courtrai, la numérotation internationale 197** rebaptisait chaque parcours.

Sur la tranche d'Ostende, c'étaient des voitures M4 en composition réversible avec des locomotives de la série 21, mais quelques paires de trains étaient opérées au moyen d'automotrices 'AM96'.





Le train IC 727 en direction d'Anvers-Central, composé de deux 'AM96' bitensions, sort du tunnel Kennedy, le 9 juin 2005. Photo: Max Delie.



La 449 sort de Tourcoing en direction de Courtrai: la voici à hauteur du Mont-à-Leux, le 14 août 2009. Photo: Corentin Cauwelier.



Le train IC 908 Lille-Flandres - Herstal assuré par la 469 passe à toute allure le long de la carrière de Namêche, dans la vallée de la Meuse, le 25 novembre 2004. Photo: Cédric Soltys.

IC-D LILLE FLANDRES (F) - TOURNAI - MONS - CHARLEROI - NAMUR - LIÈGE - HERSTAL

Numérotation: 904 à 922 vers Herstal, 929 à 945 vers Lille.

Circulation par les lignes 78 - 97 - 118 - 112 - 130 - 125 - 34

Matériel de traction: 'AM96'

La 'Dorsale wallonne' traverse la Belgique du Sud de part en part. Dès le premier jour du plan, des 'AM96' bitension ont été engagées sur cet axe. Entre avril 2012 et décembre 2013, suite à la prise en mains des 'AM96' en atelier pour les équiper de la TBL1+, une rame de voitures M4 remorquée par une 21/27 fut utilisée pour assurer l'aller et retour 906 (le matin) et 938 (le soir). Un autre aller-retour (932/912) fut quant à lui assuré au moyen de deux automotrices classiques, entre septembre et décembre 2012. Durant

les week-ends et les jours fériés, les trains de la relation IC observaient les arrêts de la relation IR: Antoing, Blaton, Peruwelz, Saint-Ghislain, Quaregnon, Jemappes, Marchienne-au-Pont, Châtelet, Auvelais, Jemeppe-sur-Sambre, Andenne, Statte, Flémalle-Haute et Liers. Durant les premières années, ces trains furent reçus à Herstal et y changeaient de front. Au fil d'adaptations, les parcours ont systématiquement été prolongés à vide jusqu'au faisceau de Liers, où les rames bénéficiaient d'un nettoyage, avant de repartir vers le Hainaut. Les trains du soir 921 et 944 effectuaient tous deux en semaine les arrêts 'IR' à partir de Charleroi-Sud. En décembre 2012 et dans le but de faire des économies, la SNCB a décidé de supprimer le dernier train 922.

- Lille Flandres (F)
- Froyennes
- Tournai
- Mons
- La Louvière-Sud
- Charleroi-Sud
- Tamines
- Namur
- Huy
- Liège-Guillemins
- Liège-Jonfosse
- Liège-Palais
- Herstal



Durant les premiers mois de l'application du plan IC-IR de 1998, une partie de paires de trains qui ne roulaient pas jusque Lille-Flandres était composée de 4 voitures M4 remorquées par une locomotive de la série 21. Le train IC 934 Herstal - Tournai passe à toute vitesse en gare de Châtelet, le 3 juillet 1998.



Ne cherchez pas: il n'y a pas de pantographe levé sur cette automotrice, car elle s'apprête à passer le sas de commutation 25 kV alternatif/ 3000 V continu à l'entrée de Froyennes. Sans traction et sur sa lancée, la 452 assure le train IC 918 Lille-Flandres - Mons - Namur - Herstal - Hasselt, le 15 août 2006. Notons que bien que ce train soit déjà en Belgique depuis quelques kilomètres, le 25 kV est fourni par la SNCF. Photo: Cédric Soltys.



Passage sur le pont métallique de la ligne 130 situé entre Floreffe et Franière du train IC 935 vers Lille, composé des 458 et 452, le 3 juillet 2006. Photo: Cédric Soltys.



Le train IC 938 Herstal - Tournai composé de voitures M4 passe à Forchies (L.112), le 2 avril 2012. Les voyageurs pour Lille auront une correspondance en gare de Tournai. Photo: Cédric Soltys.



Le train IC 1538 passe à Dilbeek, le 22 juin 2010. La rame est composée d'une première navette de cinq voitures pour Knokke (tractée par la 2747) et d'une seconde navette pour Blankenberge (tractée par la 2751). Le joli paysage paisible et champêtre du lieu est déjà en métamorphose, suite aux travaux de mise à quatre voies de cette section de ligne. Photo: Cédric Soltys.

IC-E KNOKKE/BLANKENBERGE - BRUGES - GAND-ST-PIERRE - BRUXELLES JNM - LOUVAIN - AARSCHOT - HASSELT - TONGRES

Numérotation: - Tranche Knokke - Tongres: 1504 à 1522 vers Tongres, 1525 à 1544 vers la Côte

-Tranche Blankenberge - Bruges: 1605 à 1622 vers Bruges, 1626 à 1642 vers Blankenberge

Circulation par les lignes 51B/51 - 50A - 03 - 36 - 35 - 34

Matériel de traction: 'AM96', 27 (2741 à 2760), 18

Matériel tracté: voitures M6.

Les 'AM96' ont directement été engagées dès le lancement de cette relation. A départ de Bruxelles Nord et suite au manque de capacité sur la ligne 36 à ce moment (car à double voie seulement entre Zaventem et Louvain), l'itinéraire était tracé en semaine par les lignes 27 et 53, via Vilvorde, bif. Weerde et bif. Prinsenhoeck. Cette 'déviation' prit fin aux horaires de décembre 2002, lorsque le tronçon à quatre voies fut mis en service jusque Louvain. Un 'tête à queue' était nécessaire pour chaque train de cette relation en gare

de Louvain, les trains repartant alors ensuite vers Aarschot par la ligne 35. C'est aussi à ce moment que les trains initialement prévus jusque Hasselt, furent prolongés jusque Tongres. L'axe côtier étant très prisé et dans le but d'accroître sa capacité, les voitures à deux niveaux M6 ont été engagées sur une partie de ces trains à partir du 10 décembre 2007. Comme ces trains devaient être scindés, ce sont les locomotives de la série 27 équipées d'un coupleur d'attelage GF qui furent chargées d'assurer la remorque de ces 'navettes'. La série 18 fut engagée à son tour en avril 2012, en attendant que les '19' soient autorisées avec leur attelage automatique. En horaire de week-end par contre, la liaison ne changeait pas de front en gare de Louvain, mais continuait jusque Landen, où le train y était scindé. Les voitures de tête continuaient vers Genk via la ligne 21 sous même numéro, tandis que la tranche de queue continuait via la ligne 36 jusque Liège-Guillemins, avec arrêts à Waremme et Ans, sous numéros '17**'.

● Tongres
 ● Bilzen
 ● Diepenbeek
 ● Hasselt
 ● Diest
 ● Aarschot
 ● Louvain
 ● Brux.-Nord
 ● Brux.-Central
 ● Brux.-Midi
 ● Gand-Saint-Pierre
 ● **Bruges**
 ● Blankenberge
 ● **Bruges**
 ● Heist
 ● Duinbergen
 ● Knokke



Durant le week-end, la tranche Liège - Landen circulait seule, avant d'être jumelée avec la tranche en provenance de Hasselt. Le train IC 1736 assuré par la 532 passe à Remicourt, le 4 février 2006, à l'endroit où se trouvait jadis une voie de garage. Photo: Cédric Soltys.



La train IC 1734 Liège-Guillemins - Quiévrain passe à la bif. Jurbise, le 1^{er} avril 2005. Photo: Cédric Soltys.



Gare d' Hennuyères, le 13 septembre 2005: le train IC 1737 composé de 12 voitures M4 'new look' file à toute allure. Photo: Cédric Soltys.

IC-F QUIÉVRAIN - MONS - BRUXELLES JNM - LOUVAIN - WAREMME - LIÈGE-GUILLEMIN - Verviers

Numérotation: 1704 à 1722 vers Liège, 1726 à 1744 vers Quiévrain

Circulation par les lignes 97, 96, 03, 36

Matériel de traction:

21, 27, 18, AM doubles classiques, AM 'Break', 'AM96'

Matériel tracté: voitures M4 de Liers et M6 de Schaerbeek.

Une grande relation IC, qui a connu des nombreux changements de matériel. En juin 2001 suite aux nombreux travaux réalisés sur la ligne 37, cette relation a été limitée à Liège-Guillemins. Durant une décennie, ce furent exclusivement des voitures M4 qui circulaient sur cette relation

en composition réversible, à l'exception du dernier du soir, assuré en automotrices doubles classiques. A partir de décembre 2000, des AM 'Break' ont remplacé deux paires de trains en heures creuses. En juin 2009, des 'AM96' furent engagées sur deux paires de trains. Pour augmenter la capacité, deux rames de voitures M6 furent enfin engagées en décembre 2005, tracées d'abord par des locomotives de la série 27, puis 18 en 2012. En heure de pointe, c'est une rame de 12 voitures M4 qui a circulé à partir de juin 2012, encadrée de deux 27, tandis que les trains en dehors des heures de pointe étaient limités à Saint-Ghislain.

- Quiévrain
- Thulin
- Hainin
- Boussu
- Saint-Ghislain
- Quaregnon
- Jemappes
- Mons
- Soignies
- Braine-le-Comte
- Brux.-Midi
- Brux.-Central
- Brux.-Nord
- Louvain
- Tirlemont
- Landen
- Waremmé
- Ans
- Liège-Guillemins



Le train IC 1732 composé d'une seule automotrice (au lieu de deux) arrive à Quiévrain, le 12 octobre 2004. Photo: Cédric Soltys.



Le 7 janvier 2006, le train IC 1717 composé des 302 et 338 est sur le point de démarrer de Saint-Ghislain vers Liège-Guillemins. Photo: Cédric Soltys.



La 'Class' 10 a été construite entre 1922 et 1924. Un exemplaire de cette très belle série de locomotives a été remis en état de marche et assure désormais deux fois par semaine la traction du 'Royal Livingstone Express'. Voici ce train lors de son parcours de Livingstone (en Zambie) vers le pont près des chutes Victoria, à la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe, le 23 juillet 2016.

LES DERNIÈRES VAPEURS d'Afrique

PAR: DAVE HABRAKEN

Si vous voulez découvrir l'Afrique, vous allez peut-être vous laisser tenter par un safari ferroviaire. Ce type de voyage ressemble désormais à une chasse aux dernières locomotives à vapeur encore en service: non seulement ce mode de traction est plus que jamais menacé de disparition, mais en plus, il faut encore avoir la chance de pouvoir participer au bon moment à la scène qui justifie à elle seule la participation à un tel safari! Bref: il est grand temps d'accomplir un tel safari...

De nos jours, il n'y a plus guère que deux endroits en Afrique où l'on peut encore admirer des locomotives à vapeur en activité

régulière. Heureusement, il existe plusieurs autres endroits où des parcours touristiques ont lieu et où l'on ne remarque que peu ou prou que les locomotives à vapeur qui y sont utilisées le sont à des fins muséales. Voici quelques-uns de ces endroits, relativement proches les uns des autres.

VICTORIA FALLS

Ces chutes d'eau renommées mondialement se situent exactement à la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe. A quelques centaines de mètres de ces chutes se trouve un imposant pont ferroviaire, qui a été construit volontairement à cet endroit afin que 'les

Au Zimbabwe aussi, un train touristique circule deux fois par semaine vers le pont à proximité des chutes Victoria. Sa remorque est confiée à la 14A 512, une authentique Garratt! Cette loco a été construite en 1953 par Beyer, Peacock & Co. pour les chemins de fer de Rhodésie. Après la scission de ce pays en Zambie et Zimbabwe, cette locomotive fut attribuée aux National Railways of Zimbabwe, pour aboutir finalement à la firme 'Bushtracks', qui opère les trains touristiques, tant au Zimbabwe qu'en Zambie. Victoria Falls, le 26 juillet 2016.



Grâce à la bienveillante collaboration du personnel du train, la locomotive à vapeur 10 156 a refoulé la rame du 'Royal Livingstone Express' jusqu'au Zimbabwe, pour effectuer ensuite un 'faux départ' depuis le pont au-dessus du Zambèze. En ce 27 juillet 2016, la loco semble parée d'or grâce au soleil couchant. A droite, les chutes Victoria.





Le lavoir d'Hwange constitue un magnifique arrière-plan pour photographier la toute dernière Garratt utilisée en service régulier: la 15A 395 montre ce dont elle est capable lors de la manœuvre de quelques wagons vides de minéral, le 30 juillet 2016.



Coup de bol extraordinaire: la 15A 414 est surprise le 1^{er} août 2016 lors de son passage à Mahatshula (au Zimbabwe), alors qu'elle effectuait un parcours d'essais entre Cement et Mpopoma! Cette locomotive a été construite par la Société Franco-Belge, dans son usine de Raismes (F).



Le 7 août 2016, la 24 3664 de 'Friends of the Rail' assure un parcours circulaire autour de Pretoria (en Afrique du Sud); le train vient de franchir un pont, à proximité du village de Bon Accord (sic).

voyageurs puissent sentir les embruns dégagés par ces chutes. A proximité de ces dernières se déroulent également plusieurs attractions touristiques, dont des parcours en traction vapeur qui circulent lors du coucher du soleil, des deux côtés de la frontière. Les mardis et vendredis, la 'Garratt' 14A 512 circule ainsi en tête de quelques voitures ultra-luxueuses au départ de la ville de Victoria Falls en direction du pont, sur le territoire du Zimbabwe. Les mercredis et samedis, c'est le tour de la Class 10 156 de Zambie de circuler vers ledit pont au départ de Livingstone, en tête de voitures du même type, qui pourraient bien soutenir la comparaison avec celles de l'Orient Express...

DE LA VAPEUR RÉGULIÈRE AU ZIMBABWE

A Hwange se trouve une grande mine à ciel ouvert, flanquée de son lavoir; ce site est relié par une ligne de chemin de fer longue de plusieurs kilomètres à la gare d'échange

avec les chemins de fer nationaux. Pour effectuer les manœuvres sur le site du lavoir et les parcours vers la gare d'échange (Thomson Junction), c'est une Garratt de la 'Class' 15A qui est utilisée. Normalement, la firme minière possède sa propre Garratt – la dernière encore en activité – mais comme elle est actuellement en grande révision dans son propre atelier, c'est la 15A 395 des chemins de fer nationaux du Zimbabwe (les NRZ) qui est louée pour effectuer ces parcours. La révision de la Garratt appartenant à la mine est toutefois déjà en cours depuis un bon moment, suite aux difficultés financières dans laquelle se trouve la mine: son personnel n'est plus payé depuis deux ans, une situation qui devient hélas plus la règle que l'exception dans ce pays ravagé par une crise particulièrement aigue. En tant que touriste, vous n'avez toutefois rien à craindre, car la population locale réalise très bien que le peu d'argent qui entre encore dans le pays l'est grâce au tourisme...

Les chemins de fer nationaux du Zimbabwe possèdent encore quelques locomotives à vapeur 'Garratt' des 'Class' 14, 15 et 16 en ordre de marche. Jusqu'il y a quelques années, ces locos étaient encore utilisées aux manœuvres autour de la deuxième plus grande ville du Zimbabwe: Bulawayo. Actuellement, elles ne sont plus utilisées que pour remorquer des trains touristiques, qui... ne circulent pratiquement plus, suite à l'effondrement de l'économie: il faut vraiment avoir beaucoup de chance pour y voir une loco à vapeur en action, si l'on excepte la 15A 395, louée à la mine d'Hwange!

BAMANGWATO CONCESSIONS LTD. (BCL) À SELEBI PHIKWE, AU BOTSWANA

Selebi Phikwe est une ville minière située au nord-est du Botswana. Jusqu'au printemps 2016, on y extrayait du cuivre et du nickel, à une profondeur de 2 km (!). Il y a quelques années, alors que le prix des matières pre-



Quelques mois à peine après la réalisation de ce cliché, cette scène est sans doute devenue de l'histoire ancienne... Le 3 août 2016, la LO807 remorque un train chargé de minerai entre la mine de Selebi vers l'usine de traitement de la BLC. Cette loco est l'ancienne 19D 3341 des South African Railways.

mières était encore élevé, la firme BCL avait fait rénover une grande partie de son parc de locomotives. Depuis lors, la valeur des matières premières s'est effondrée, ce qui a plongé cette firme d'Etat dans de grosses difficultés financières, les autorités ayant même 'fermé les robinets' le 7 octobre 2016 (soit deux mois à peine après la prise des photos de cet article), ce qui a mis la firme virtuellement en faillite et l'a obligé à mettre la clé sous le paillason... Un repreneur est

activement recherché, mais les perspectives sont très sombres. Le fait que des locomotives à vapeur y circulaient encore jusqu'aux derniers jours d'ouverture de la mine n'a pas grand-chose à voir avec ce qui précède, mais bien avec la conviction du chef de dépôt local qu'il devait encore y avoir au moins un endroit en Afrique où des locomotives à vapeur soient en service! C'était la cause de fameux contrastes, car dès l'entrée dans l'usine de traitement, il était frappant de constater à quel point tout était moderne, jusqu'à ce que vous aperceviez soudainement un train de minerais remorqué... par une locomotive à vapeur! La BCL disposait encore de quatre locos à vapeur en état de marche. Un jour normal d'exploitation, deux d'entre-elles étaient en service: l'une pour le transport du minerai entre les mines et l'usine de traitement, l'autre pour l'acheminement du charbon entre la gare d'échange avec les chemins de fer nationaux et l'usine de traitement. Vers la

fin, l'utilisation de ces locos changeait quasi quotidiennement: certains jours, elles n'arrêtaient pas, tandis que le lendemain, elles ne sortaient même pas du dépôt: un signe prémonitoire...

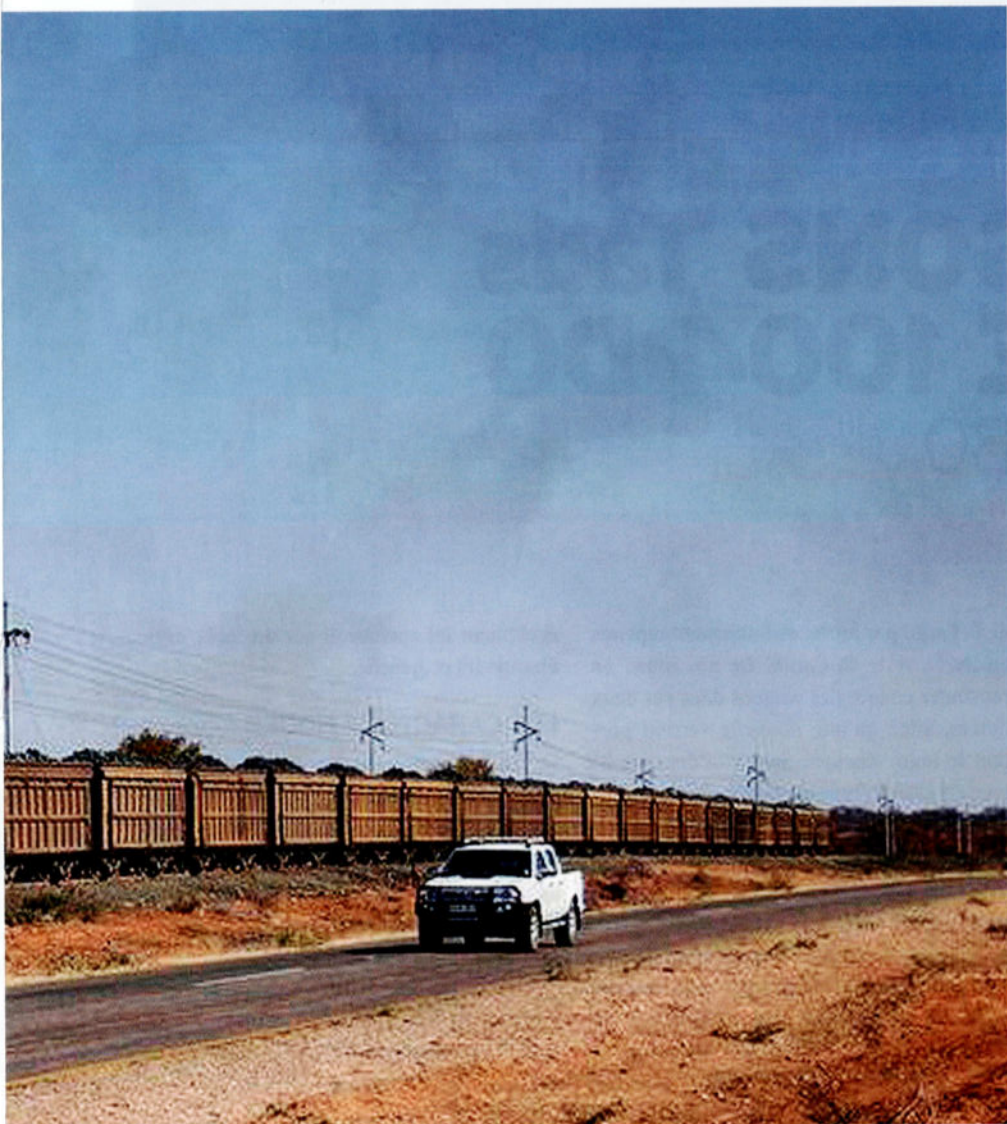
L'AFRIQUE DU SUD

A de nombreux égards, ce pays constitue une exception. La dernière utilisation régulière de la traction vapeur s'y arrêta en 2015 (c'était à l'usine de papier Sappi Saiccor mill à Umkomaas), mais dans aucun autre pays de l'Afrique, il n'existe autant de locomotives à vapeur maintenues au titre de patrimoine. C'est ainsi qu'à proximité de Johannesburg, deux clubs organisent régulièrement des parcours en traction vapeur sur le réseau national: Reefsteamers opère depuis Germiston, tandis que 'Friends of the Rail' le fait depuis Hermanstad (Pretoria). A signaler également le 'Sandstone Heritage Trust', une gigantesque collection d'anciens engins, dont une impressionnante série de locomotives à vapeur. Cette collection est hébergée dans une grande ferme exploitée commercialement, où des parcours touristiques sont organisés au moyen de locomotives à vapeur.

L'AFRIQUE

L'Afrique est un continent en plein changement, dans beaucoup de domaines. La situation politique difficile qui règne dans plusieurs des pays cités dans cet article est de nature à effrayer les touristes potentiels. La prudence est toujours de mise dans ces pays qui n'ont pas encore atteint nos standards de vie, mais tout compte fait, y voyager est sûr. La plupart des endroits cités dans cet article se situent à proximité de lieux touristiques, d'où il est possible d'entamer un périple dans la région, avec l'espoir d'y croiser une locomotive à vapeur. Peut-être une idée pour le prochain été?

La même locomotive desservant plus tard dans la journée la mine de Selebi-North; ce train chargé passe à hauteur d'un baobab, le type d'arbres le plus typique d'Afrique. Ces arbres peuvent atteindre près de mille ans et sont surnommés 'L'arbre sur sa tête', leur forme faisant penser à des racines sortant du sol...





Des restes de chaux bloquent le toit basculant de ce wagon en position fermée ! Ses essieux n'ont pas encore été remplacés, ce qui se remarque à ses boîtes d'essieux noires. Port d'Anvers, le 3 mai 2016.

LES WAGONS Tads DU TYPE 1004 DO actuels 6009 B0

TEXTE ET PHOTOS: BART LUYTEN

UN PEU D'HISTOIRE

Pour transporter d'une manière plus efficace les marchandises en vrac, la SNCB commanda en 1976 un total de 500 wagons auto-déchargeants à la firme BN (Bruggeoise et Nivelles). Conçus pour offrir une grande capacité et une protection suffisante contre les intempéries, ces wagons de 17,574 m de longueur et d'un volume utile de chargement de 56,7 m³ furent équipés d'un toit basculant. Ces wagons du type 1004 DO (devenus des 6009 B0) sont reconnaissables à leur toiture cannelée. Lors d'un chargement maximal de 58 tonnes, la charge par essieu de ces wagons avoisine alors les 20 tonnes.

A leur livraison, ces wagons étaient peints en brun 'wagon' ; ils furent affublés du logo

de B-Cargo par après, et finalement repeints en livrée verte 'B-Cargo'. De nos jours, on rencontre encore des wagons dans ces deux livrées, ainsi qu'une nouvelle version portant le logo 'Xpedys'. Sur cette dernière livrée en date, le type de wagon et son matricule ont été modifiés.

Actuellement, ces wagons sont surtout visibles au sein de trains inter-formations et servent au transport de chaux, kaolin, sable, dolomie ou d'engrais en grains. Les principaux clients utilisant actuellement ce type de wagons sont entre autres Thyssen entre Oberhausen (D) et Hermalle-sous-Huy et Oberhausen - Aisemont, ainsi qu'Arcelor entre Gand-Maritime et Jemelle. On peut

également les apercevoir sur un trafic entre Ebange (F) et Jemelle.

LES CARACTÉRISTIQUES

Le toit basculant peut être ouvert au moyen d'un grand volant disposé à une des extrémités du wagon : ouvert, le toit libère alors une ouverture de 12,7 m de long et de 1,2 m de large.

Le chargement du wagon peut s'opérer au moyen d'une bande transbordeuse (une 'sauterelle'), d'une trémie de chargement ou d'une grue. Après chargement, le toit basculant est maintenu fermé au moyen d'un dispositif de verrouillage.



Ce wagon portant l'ancienne numérotation est équipé d'un frein à main et de roues encore bandagées. Jemelle, le 14 octobre 1996.



Un wagon qui porte de nettes traces d'utilisation; il est pourvu de roues résistantes à l'échauffement. Ekeren, le 14 mars 2014.



Un wagon pourvu d'anciens essieux à roues résistantes à l'échauffement. Port d'Anvers, le 18 janvier 2016.



Un wagon équipé de nouveaux essieux et de boîtes d'essieu Xpedys de teinte orange. Ekeren, le 20 mars 2014.

Lorsque le toit est ouvert, il découvre trois trémies. À la base de chacune d'elles se trouvent deux goulottes, ce qui permet de décharger le wagon de chaque côté. Ces goulottes sont extensibles au moyen de clapets rabattables.

Le déchargement de la marchandise s'opère par gravité. Les clapets d'ouverture sont manœuvrés au moyen de leviers disposés sur l'une des faces d'about du wagon : on peut choisir de décharger d'un seul côté ou des deux côtés à la fois. En outre, ces leviers permettent la commande individuelle de ces clapets, ainsi que d'ajuster le débit du déchargement. En cas de déchargement dans une fosse disposée sous la voie, tous les clapets seront ouverts en grand, alors que pour le déchargement sur une 'sauterelle', le débit

pourra être ajusté. Pour le déchargement sur des bandes transbordeuses qui amènent la marchandise au sommet d'un silo, les extensions de ces goulottes seront rabattues.

Dès l'origine, ces wagons ont été désignés par le type 1004 D0 et le code-lettres 'Tads' et numérotés 31 88 583 5 000 à 499.

- Tare moyenne : 22 tonnes
- Capacité : 56,7 m³
- Poids-frein maximal : 58 tonnes
- Rayon minimal de courbure : 35 m
- Type de bogies : Y25 CS, avec boîtes d'essieux à rouleaux SKF ou FAG
- Poids maximal par catégorie de ligne : A: 42 t / B1+B2: 50 t / C: 58 t.

En 1990, les matricules de ces wagons deviennent 31 88 083 5 000 à 499.

De nos jours, le type de wagons 1004 D0 a été modifié en 6009 B0 chez Xpedys et les matricules sont devenus 33 RIV 88 B-XPS 0834 000 à 499.

Ces wagons n'ont subi aucune transformation d'importance ; seuls les marchepieds ont été renforcés et dernièrement, des points de contrôle ont été installés dans le dispositif de freinage. Les avaries récurrentes touchant ce type de wagons sont les toits endommagés et le blocage de ces derniers par la chaux. Parfois, le remplacement du toit s'avère même nécessaire : c'est la raison pour laquelle on peut voir de nos jours aussi bien des wagons à toiture plane qu'à toiture cannelée.



Des mentions spéciales sur un wagon fraîchement révisé : la capacité de chargement et la mention 'Transport de chaux'. Le petit entretien (valable 3 ans) a été effectué par l'atelier CFL de Pétange (L) le 2 juin 2016. Port d'Anvers, le 9 juin 2016.



Un wagon pourvu d'un seul essieu résistant à l'échauffement, tandis que les trois autres ne le sont pas. Port d'Anvers, le 7 mars 2017.



Un 1004 D0 en livrée 'B-Cargo'. Port d'Anvers, le 7 novembre 2010.

Tremelwagen. Zelflosser. Wagon trémie. Autodéchargeur.

Type M: 1004D0
 Lettercode: Tads
 Code lettres: 3188083 5 000a tot 3188083 5 499a
 Reeks: Série:
 Bouwjaar: 1976-77
 Année de construction:

231
 Met handrem
 Avec frein à main

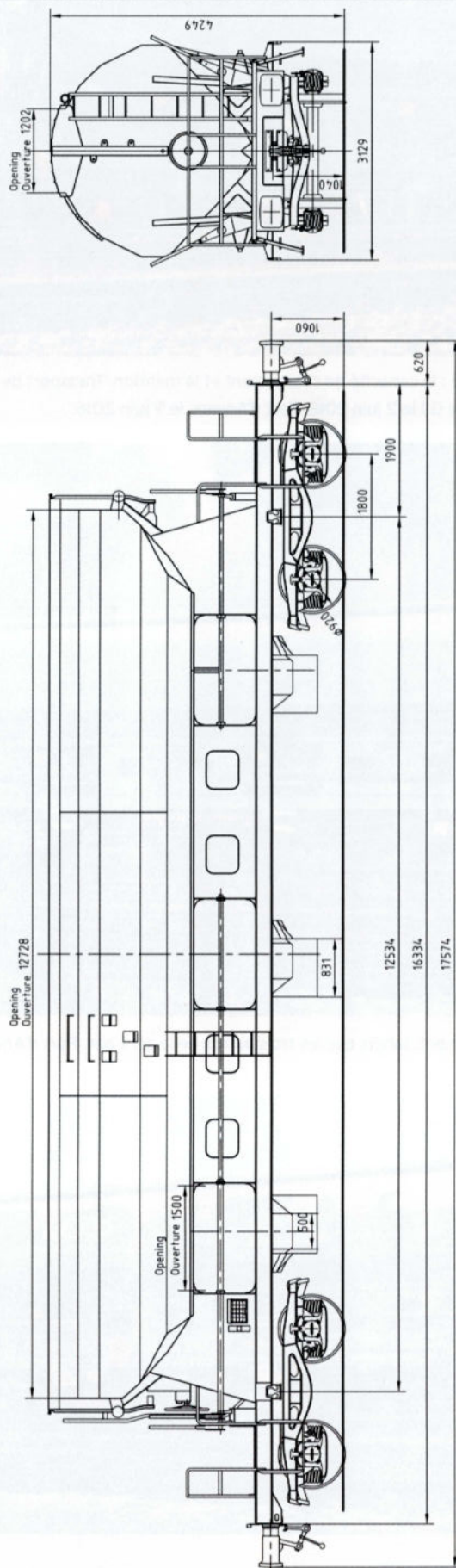
A	B	C
S	4	10
4	9	0
5	7	0

Gemiddelde tarra
 Tare moyenne

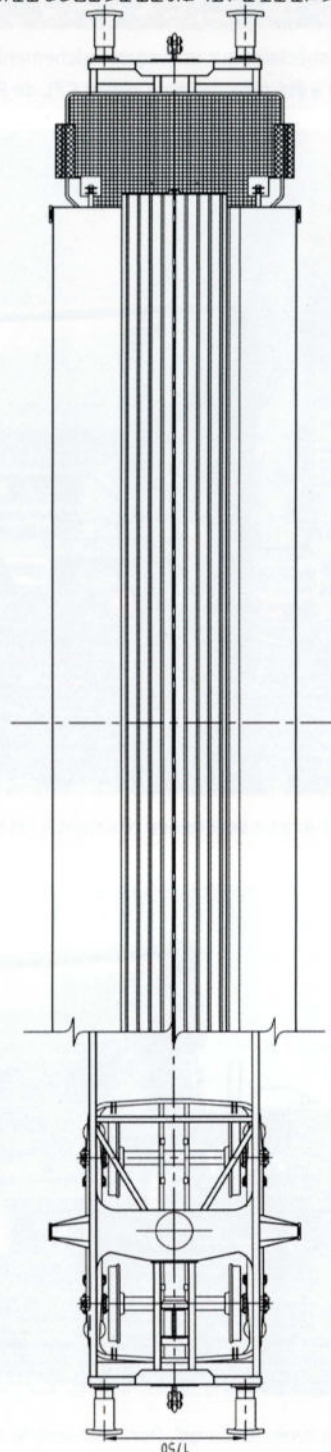
22,8t

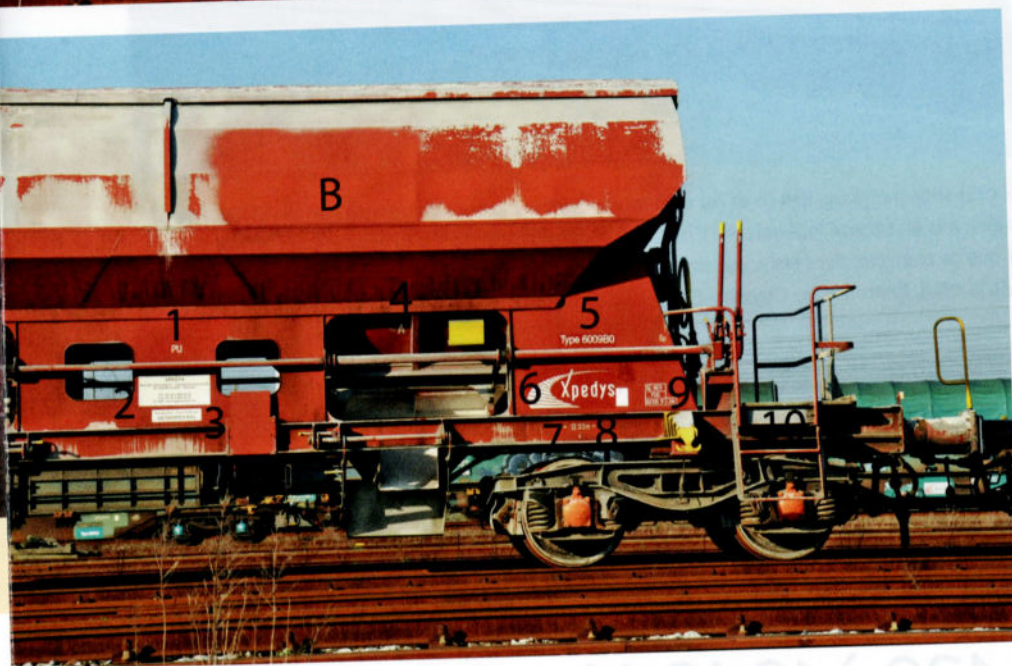
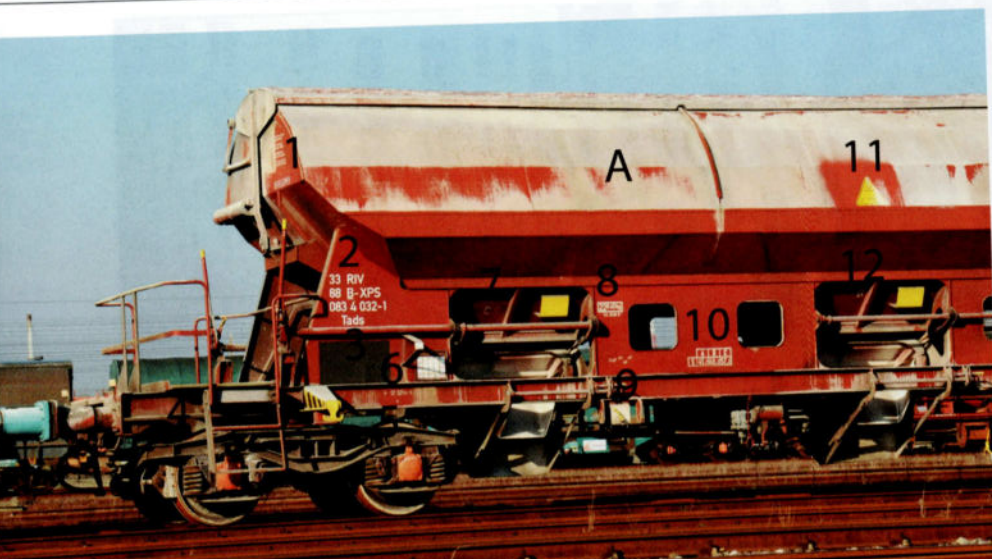
Zonder handrem
 Sans frein à main

A	B	C
S	4	12
4	9	2
5	7	2



Inhoud: 56,7m³
 Volume: ---
 Oppervlakte: ---
 Surface: SKF
 Rollagerasbus: ---
 Boite à roulements: ---
 Ø van het opzetwiel: YZ5CS
 Ø porie de calage: ---
 Draaistel: ---
 Bagie: ---
 Peer: ---
 Rensort: ---
 Bugaanheid in me/wagon: o/f --- o/last
 Pedaal en me/wagon: s/f --- s/charge
 Speling onder tand: max. ---
 Tussen stuk van versn: bij revisie ---
 Jeu h sous l'ore entre: min en revision ---
 buée et collier de ressort: 35m
 Tangelaten boogstraal: Rayon de courbe autorisé: ISAJAX
 Handrem: Frein à main: 0-GP
 Remtype: Type de frein: Oerl. EST3f GP14"
 Verdelers: Distributeur: SAB DRV 2A-H2-600
 Regelaar: Regleur: LA3R
 Weegklep: Defendeur de pesée:
 Remmassa: Masse-frein: 24 48 40





SIGNIFICATION DU CODE-LETTRES 'TADS'

T = wagon pourvu d'un toit ouvrant
d = déchargement réglable et par gravité
a = à quatre essieux
s = apte à la vitesse max de 100 km/h.

SIGNIFICATION DU MARQUAGE PORTÉ PAR LE WAGON 33 RIV 88 B-XPS 083 4 032-1

De la gauche vers la droite :

A1: Texte ayant rapport au toit : 'Ne peut circuler qu'avec le toit fermé et verrouillé', mentionné en français, néerlandais, allemand et italien.

A2: Le matricule complet du wagon.

A3: Le code-lettres qui indique à quoi sert le wagon et quelles sont ses possibilités.

A4: Le numéro de roue, à l'usage du visiteur de matériel (de 1 à 8). Lors d'une révision, toutes les roues sont vérifiées et mesurées (il s'agit ici de l'essieu 4, roue en position n° 8).

A5: Essieu 3 - roue n° 6.

A6: La longueur entre tampons, exprimée en mètres (ici : 17,57 m).

A7: Indication de la trémie C.

A8: Marquage de la tare du wagon : 22.640 kg. Atelier ayant effectué la dernière visite : FUG (AC Gentbrugge), le 02/05/11.

A9: Au-dessus, le régime de freinage et en-dessous, la masse freinée la plus élevée (ici : 0-GP et 58 tonnes).

O: Frein Oerlikon
GP: changement de régime G ou P.

A10: Indication des catégories de lignes avec les charges maximales en rapport. Toutes les lignes des réseaux européens sont reprises en différentes catégories, en fonction de leur masse maximale autorisée par essieu. Le cadre de ce wagon est le suivant:

	A	B	C
S	41,2t	49,2t	57,2t

**

A11: Présence d'une couche de protection à l'intérieur du wagon.

A12: Indication de la trémie B.

B1: La mention 'PU' renvoie au type de peinture utilisée à l'intérieur, à savoir de la peinture polyuréthane.

B2: La mention du propriétaire du wagon (XPEDYS) et de toutes les coordonnées nécessaires (tél, email et adresse) en cas de problème survenant au wagon.

B3: Autocollant mentionnant la gare d'attache du wagon (Anvers-Rail).

B4: Indication de la trémie A.

B5: Le type de wagon.

B6: Le logo du propriétaire.

B7: L'empattement entre essieux extrêmes des bogies, en mètres (ici : 12,53 m).

B8: Essieu n° 2 - roue n° 4.

B9: Le cartouche d'entretien :

Case 1 : la période de validité exprimée en années (6 ans)

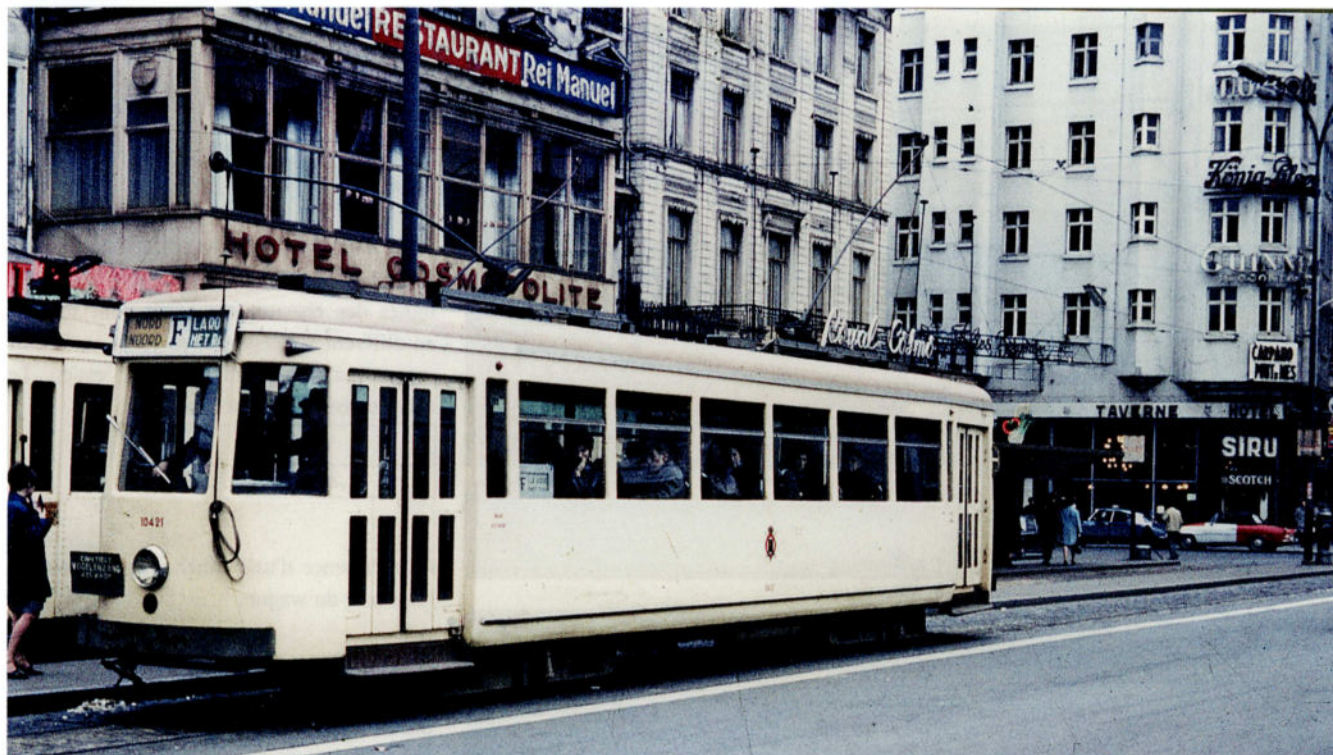
Case 2 : 'REV' indiquant qu'il s'agit du cartouche d'entretien

Case 3 : l'abréviation symbolique de l'atelier responsable des travaux d'entretien (FUG pour AC Gentbrugge)

Case 4 : la date de réalisation des travaux : jour/mois/année (ici : 02-05-11).

Case 5 : l'indication +3M: signifie que la date de validité reprise sur le cartouche d'entretien peut être dépassée de moins de 3 mois et que le wagon reste apte à être soumis au régime d'échange.

B10: Essieu n° 1 - roue n° 2.



La motrice visible sur ce cliché fut livrée en avril 1951 sous matricule 10436 et fut déjà renumérotée au cours du même mois en 10421. Elle se trouve ici au nouveau terminus de la place Rogier, mis en service le 11 octobre 1957 ; elle assure un service sur la ligne F Gare du Nord - La Roue. La plaque de destination indique toutefois que ce tram circulera jusqu'au cimetière du Vogelenzang (à Anderlecht). Cette motrice fut transformée en remorque en 1967 pour la ligne de la Côte. Photo : R. De Ghynst - Collection Dirk Eveleens Maarse.

LES TYPES N DE LA SNCV (3^{ÈME} PARTIE)

Les motrices 10420 à 10484 jusqu'en 1958

PAR: WILLY PATTYN, EN ÉTROITE COLLABORATION AVEC DIRK EVELEENS MAARSE, PAUL DE BACKER ET PIERRE ROOVERS.

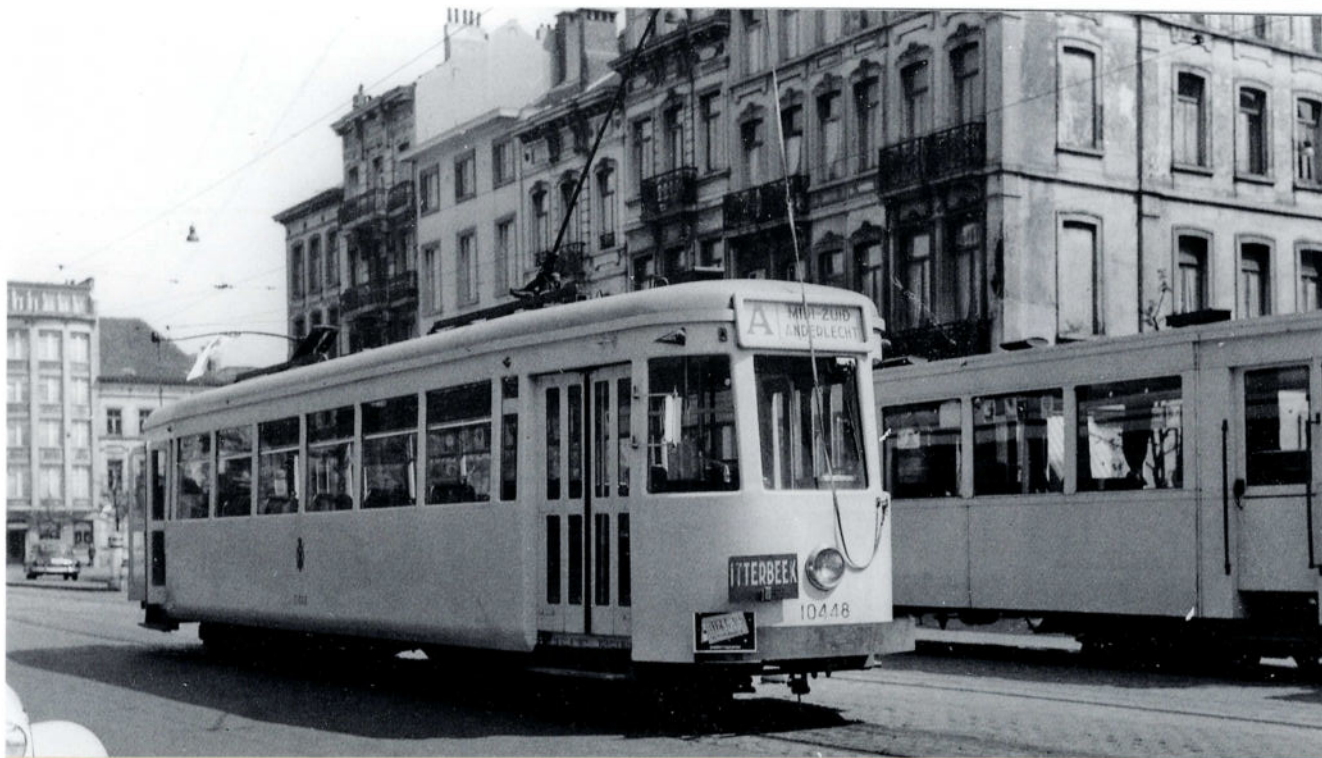
UNE GRANDE SÉRIE POUR BRUXELLES

Après la livraison de la motrice prototype 10336 (jugée très réussie) en décembre 1948 (voir JCF n° 214), l'Administration centrale de la SNCV n'eût pas besoin de réfléchir bien longtemps. Dès le 5 avril 1949, ordre fut donné à l'atelier SNCV de Cureghem de construire six motrices supplémentaires du même type pour le Groupe de Bruxelles : elles seront numérotées 10420 à 10425. Cette commande fut encore étendue au cours de la même année par 24 unités supplémentaires, pour lesquelles les matricules 10426 à 10449 furent réservés. Des membres de l'association britannique d'amateurs de trams LRTL en visite à l'atelier de Cureghem en septembre 1949 purent

même apprendre que 40 motrices allaient être construites.

Les motrices de cette nouvelle série, dont la 10420 sortit la première de l'atelier de Cureghem en janvier 1950, étaient quasi identiques aux prototypes 10336 à 10339, du point de vue formes et construction. Pour ne pas nous répéter, limitons-nous aux caractéristiques principales et aux différences entre les prototypes et les motrices de série. Les nouvelles motrices étaient plus larges de 12 cm (2,32 m au lieu de 2,20 m) et offraient 10 places debout supplémentaires (77 au lieu de 67). Les longs-pans arrondis en partie basse étaient typiques (les longs-pans des 10336 à 10339 étant parfaitement plans), tandis que le retrait caractéristique de la caisse à proximité des petites fenêtres latérales n'existait plus.

L'éclairage intérieur était constitué d'une rangée unique de tubes TL, disposée dans l'axe longitudinal du plafond. Le conducteur disposait dans chaque poste de conduite d'un strapontin réglable en hauteur, ce qui lui permettait également de conduire debout. Les controllers fabriqués en régie étaient du type ML3 ou ML4 (voir plus loin) : par précaution, nous ne trancherons pas le fait de savoir si l'abréviation 'ML' provenait de leur concepteur Marcel Lecion (de la SNCV) ou de 'Motrice Légère', puisque les sources divergent à ce sujet. Ces controllers avaient 10 crans de marche (5 en couplage 'série' et 5 en 'parallèle') et 6 crans de freinage rhéostatique (utilisés uniquement en cas d'urgence). Le conducteur avait en outre à sa disposition le robinet de commande du frein Westinghouse



La 10448 encore en état d'origine - sans feu stop et matricule sous le phare - est vue le 2 mai 1953 au terminus en impasse de l'avenue de Stalingrad. Elle assure un service sur la ligne A vers Anderlecht Bon Air, en étant prolongée jusqu'Itterbeek. Les perches doivent toutefois encore être permutées. Cette motrice sera transformée en remorque en 1968 pour la ligne de la Côte. Photo : Jacques Bazin - Collection GTF.

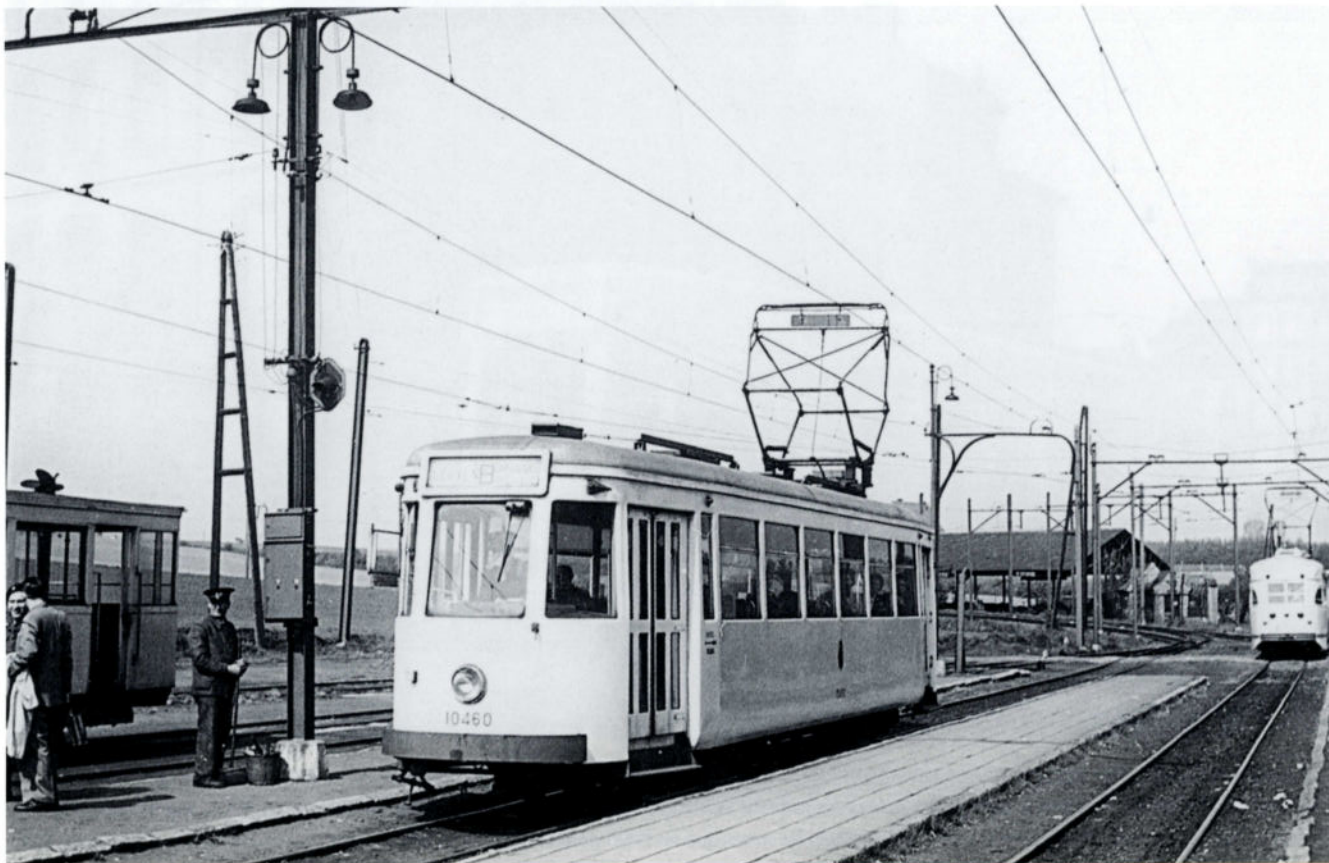


Un des deux postes de conduite de la motrice 10480, préservée par l'ASVi. On aperçoit au milieu le panneau de commande simpliste (portes, indicateurs de direction, éclairage, pression d'air... et quelques vis de réserve !). A droite, le robinet du frein Westinghouse pour la commande du frein pneumatique (ainsi que le clapet de commande des sablières) et la manivelle du frein à main. A gauche, le controller du type ML5, avec manivelle des crans et manette d'inversion. En dessous, le repose-pied (pour conduite assise) avec la pédale d'homme-mort' (installée en 1964, lors de la transformation pour circulations à agent seul), les boutons d'actionnement du gong et du klaxon Cicca. Le dispositif de perception (installé normalement à l'extrême-droite) n'a pas été conservé. A droite du controller, un levier permettant la commande manuelle des sablières. Sur les montants du pare-brise, on voit sur celui de gauche le témoin lumineux indiquant l'alimentation de la motrice (en 600 V) et sur celui de droite, le dispositif renseignant le bon fonctionnement du frein pneumatique. A gauche du controller se trouve la poignée (partiellement visible) pour le réarmement du rupteur de ligne automatique. Tout à fait en bas de la photo, on aperçoit l'orifice prévu pour une pince permettant d'actionner le gong en position debout. Entre le robinet du frein et la manivelle du frein à main, un support est prévu pour divers agrès (clef et pince d'aiguillage, bloc en bois) servant à manœuvrer les aiguillages (seule la clef est présente). Photo : Marco Moerland, le 28 octobre 2012.

à blocs (servant de frein de service), le frein à main et une vitre coulissante dans la fenêtre latérale droite, ce qui lui permettait de régler la position de son rétroviseur et... d'aérer son poste de conduite.

A l'instar des 10336 à 10339, les Types N de série étaient pourvues de deux postes de receveur, le dos étant orienté vers les places assises du compartiment. Le receveur disposait d'un strapontin et d'un bouton au pied (placé sur un repose-pied) qui lui permettait de fermer la porte d'entrée, ou de la maintenir fermée quand le conducteur ouvrait les portes.

Certaines motrices du type N présentaient également un bouton ayant la même fonction, placé sur la petite boîte à film, à côté du poste du receveur. Il n'est pas certain que ces boutons aient été présents initialement dans toutes les motrices du type N (et ensuite enlevés sur certaines). Sur le poste de receveur non occupé, le bouton à pied (et l'éventuel bouton sur la boîte à film) était mis hors service. Tout comme pour les prototypes, les nouvelles motrices de série n'avaient pas été conçues pour tracter des remorques et n'étaient donc pas équipées de boyaux de frein sur leurs faces d'about. Comme c'était la règle pour la majorité des motrices à bogies du Groupe de Bruxelles, les types N étaient équipées de deux perches de prise de courant. Leur tare était de 15,5 tonnes. Une telle motrice bidirectionnelle



La 10460 fut équipée de fin 1952 à fin 1953 d'un pantographe et utilisée sur la ligne B Louvain - Bruxelles, de concert avec les motrices 10439 et 10463, dans l'espoir de trouver une solution au 'mal de mer' que certains voyageurs ressentait à bord des motrices PCC... La 10460 visible ici assure le 2 mai 1953 un parcours vers Louvain et dessert la gare de tramways de Vossem, tandis que l'on voit à l'arrière-plan une motrice PCC s'éloigner vers Bruxelles (terminus près de la place Saint-Josse à Saint-Josse-Ten-Noode). A l'extrême gauche, on aperçoit la remorque d'un autorail en direction d'Hamme-Mille. Photo : Jacques Bazin - Collection GTF.

coûtait à l'époque un peu plus cher qu'un autobus (soit 800.000 francs belges) et à peine la moitié d'une motrice PCC unidirectionnelle (soit 1.800.000 BEF). L'Administration centrale de la SNCV marqua progressivement son accord pour la construction d'un nombre toujours plus élevé de motrices du type N à l'intention du Groupe de Bruxelles et finalement, la tranche de matricules 10420 à 10489 (soit 70 motrices) fut réservée dans ce but, en décembre 1951.

UNE PRODUCTION PLUS RAPIDE

A partir du début 1953, la production des motrices du type N fut accélérée. Les châssis en acier étaient dorénavant assemblés dans l'atelier SNCV de Kessel-Lo (Louvain) et les bogies dans l'atelier SNCV de Destelbergen (Gand). Les ateliers vicinaux d'Andenne (entre Namur et Huy), Anderlues (Charleroi) et Merksem (Anvers) furent également mis à contribution

pour la construction de différentes pièces. L'assemblage final de ces motrices restait l'apanage de l'atelier de Cureghem et se déroulait en cinq phases :

- Montage de l'ossature de la caisse sur le châssis et placement des bogies ;
- Placement des équipements électriques et pneumatiques (controllers, moteurs, câblages à courant fort, installation de frein, etc.) ;
- Pose du revêtement extérieur et du câblage à basse tension ;
- Parachèvement de l'intérieur ;
- Mise en peinture.

Mi-1953, la SNCV se lança dans la construction de ses motrices du type S bien connues ⁽¹⁾, après quoi il fut décidé en 1954 de cesser la construction des motrices du type N après la sortie de la 10484. Cette dernière fut complètement achevée le 31 décembre 1954. La série complète destinée à Bruxelles était alors

constituée de 65 Types N (non compris les 10 prototypes), numérotées 10420 à 10484.

L'intérieur de la 10422 était particulier. Le revêtement intérieur en aluminium gris argenté n'avait pas été peint et donnait une impression 'froide' : cette motrice fut rapidement surnommée 'le frigo' par le personnel... Selon certaines sources, la 10420 fut la première à être équipée d'un feu stop, à titre d'essai (en 1953). Ce feu avait été placé juste au-dessus du butoir et était difficilement visible ⁽²⁾. En conséquence, les motrices livrées à partir d'avril 1953 furent équipées à chaque extrémité d'un feu stop disposé sous le phare, raison pour laquelle les matricules de ces motrices furent peints en petits caractères au-dessus des phares. Les motrices du type N déjà livrées auparavant subirent la même modification, à la faveur de leur passage à l'atelier de Cureghem : cette opération s'étala sur plusieurs mois. En phase intermédiaire, les matri-

(1) Les motrices du type S reçurent une nouvelle caisse identique à celle des types N, mais les controllers, moteurs, bogies, le système de freinage et quelques autres organes encore provenaient de motrices Standard déclassées, ou étaient des pièces en réserve. Avec leurs quatre moteurs, les types S étaient capables de tracter plusieurs remorques ; à l'origine, le Type S fut même appelé 'Type N à quatre moteurs'.

(2) Il existe une photo prise le 8 mai 1964 de la 10420 dont le feu stop est placé juste au-dessus du butoir. Il existe également une photo de la même motrice prise en 1954 : elle n'a pas encore de feu stop, mais son matricule est déjà peint au-dessus du phare ; sur une autre photo prise également le 8 mai 1964, le feu stop est visible... sous le phare ! Indiscutablement, l'essai de placement du premier feu stop fut réalisé sur une des deux faces d'about seulement et le placement juste au-dessus du butoir n'a plus été modifié par la suite. Sur l'autre face d'about de la 10420, le feu stop ne fut placé que plus tard, à la hauteur 'normale'.



Le 2 mai 1953, la 10447 change de sens au terminus en impasse de l'avenue du Boulevard, à proximité de l'ancienne gare de Nord. Un manœuvre échange les perches d'alimentation, après quoi la motrice assurera un parcours sur la ligne F jusqu'au dépôt de La Roue, à Anderlecht. Derrière la 10447, on aperçoit une motrice Standard de la ligne G (Grimbergen) et deux remorques du type 'Cureghem'. Les deux perches des motrices sont toutes pavoisées au moyen d'un petit drapeau portant l'insigne de la Croix-Rouge, à l'occasion de la quinzaine de cette dernière. La 10447 s'en est allée en 1966 sur la ligne à voie métrique Gijón - Avilés, dans le nord de l'Espagne. Photo : Jacques Bazin - Collection : GTF.

cules de certaines motrices furent déplacés au-dessus du phare, encore avant la pose des feux stop : selon certaines photos, ceci fut réalisé sur les motrices 10420⁽²⁾, 10429 et 10441.

DES MOTEURS DIFFÉRENTS

Tout comme pour les prototypes 10331 à 10339, les deux moteurs de traction des 10420 à 10484 étaient fixés sous la caisse. Des moteurs de types différents ont toutefois été utilisés. C'est ainsi que les motrices 10420, 10422 à 10427, 10432 à 10434 et la 10436 furent équipées de moteurs de récupération du type MTV 215 (d'une puissance unihoraire de 2 x 47,7 kW), tandis que la 10431 et toutes les motrices à partir de la 10437 reçurent des moteurs du type MTV 315² (d'une puissance unihoraire de 2 x 58,8 kW). Les 10421, 10428 à 10430 et la 10435 furent provisoirement équipées de moteurs de récupération du type MTV 343. Certains moteurs du type MTV 215 provenaient des motrices 'Multiples' (voir 1^{ère} partie), déclassées en 1950 : ils étaient par ailleurs reconnaissables à leurs sifflements assez typiques. Les moteurs MTV 315² avaient été obtenus par la transformation d'environ 24 moteurs MTV 315³ (provenant en partie des motrices à deux

essieux 9603 à 9612), ainsi que d'environ 24 moteurs MTV 343 également transformés et provenant de motrices à deux essieux déclassées, issues de plusieurs Groupes. Les autres moteurs MTV 315² furent construits neufs dans les ateliers SNCV de Cureghem (pour la carcasse) et Anderlues (pour le rotor). Suite sans doute à des différences de puissance entre motrices, il fut décidé de regrouper ces dernières par types de moteur. C'est ainsi qu'en avril 1951, après la livraison de la 10436, les renumérotations suivantes furent réalisées :

10421 = 10431
10428 = 10432
10429 = 10433
10430 = 10434
10431 = 10436
10432 = 10428
10433 = 10429
10434 = 10430
10436 = 10421

Après cette série de renumérotations, on obtint la répartition suivante par types de moteur :

10420 à 10430: MTV 215
10431 à 10435: MTV 343
À partir de 10436: MTV 315².

Plus tard, les moteurs MTV 215 et 343 furent remplacés par des MTV 315² (ou transformés en moteurs de ce type), de façon à ce qu'au final, toutes les motrices de la série 10420 à 10484 soient équipées de puissants moteurs 'unifiés', d'une puissance unihoraire de 60 kW environ. Pour alimenter ces moteurs plus puissants, le circuit électrique des controllers ML3 fut équipé d'une résistance supplémentaire ; nous supposons que la désignation 'ML4' fut attribuée aux controllers ML3 ainsi modifiés.

UN GRAND SUCCÈS

Ces nouvelles motrices du type N plurent directement aux voyageurs et suscitèrent beaucoup d'intérêt. Dès le 1^{er} avril 1950, le service de base de la ligne W Gare du Nord - Wemmel fut entièrement assuré par les 10420 à 10422 et quelques motrices prototypes de la série 10336 à 10339, de façon à ce que l'ancien matériel - dont plusieurs 'Jumelées' (voir 1^{ère} partie) - n'apparaissait plus sur cette ligne qu'au cours des heures de pointe. Par après, le dépôt de Dilbeek fut 'richement' doté de motrices N ; ce dépôt assurant la desserte de plusieurs lignes suburbaines (A, D, M, S et V). Ensuite, le dépôt de La Roue (Anderlecht)



La 10468 fut sans doute la toute première motrice du type N à avoir été équipée d'origine de feux stop. Elle n'était âgée que d'environ six semaines à peine lorsque le 1^{er} juin 1953, elle fut photographiée au terminus en impasse de l'avenue du Boulevard. Après le changement de perches, elle assurera un parcours sur la ligne M Gare du Nord – Moortebeek, prolongé jusqu'à Dilbeek. Derrière la 10468, on distingue une motrice Standard et une remorque du type 'Cureghem', tandis qu'à l'extrême droite, la motrice 4087 à deux essieux (série 4076 à 4100 de 1933) du réseau urbain de Bruxelles assure un service sur la ligne circulaire 15, très célèbre à l'époque. Photo : Jacques Bazin - Collection GTF.

reçut à son tour quelques motrices N, pour desservir les lignes F et Z.

Début juillet 1951, vingt motrices N de série avaient déjà été livrées (10420 à 10439), dont certaines avaient été renumérotées entre-temps (voir plus haut). La 10437, temporairement équipée d'un pantographe, assura alors quelques parcours d'essais dans le Hainaut. Cette motrice y assura également quelques services commerciaux sur la ligne circulaire 66 de Charleroi (mieux connue comme étant l'une des 'boucles de Jumez') et sans doute aussi sur la ligne 65, qui circulait en sens opposé. Mais ici, on considérait la type N peu compatible avec le réseau accidenté du Hainaut. Étonnant, car sur le réseau vicinal bruxellois, certaines rampes aussi étaient particulièrement raides...⁽³⁾

D'après un pointage réalisé à l'époque par un amateur de trams, les autres types N étaient réparties comme suit, en juillet 1951 :

- Wemmel (4): 10422 (le 'frigo')
et 10436, avec les prototypes
10337, 10338 et 10339 ;

- Dilbeek: 10420, 10421, 10423 à 10431,
10435, 10438 et 10439,
avec la proto 10336 ;

- La Roue: 10432 à 10434.

Mi-1953, un effectif de 51 motrices N était disponible : les 10420 à 10470. Elles étaient stationnées dans les dépôts du Vivier d'Oie (Uccle) et de Dilbeek, Grimbergen, La Roue, Cureghem et Wemmel. A cette époque, elles étaient engagées sur les lignes suivantes :

A	Place Rouppe – Anderlecht Bon Air (- Itterbeek/ Dilbeek)
D	Porte de Ninove – Dilbeek
E	Place Rouppe – Espinette Centrale
F	Gare du Nord – La Roue (- Zuun)
H barré	Gare du Nord – Heysel (Pl. St-Lambert) (surtout lors d'événements)
L barré	Gare du Nord – Av. de Meise (- Strombeek 'Batavia'/ Meise/ Wolvertem)
M	Gare du Nord – Moortebeek (- Dilbeek)

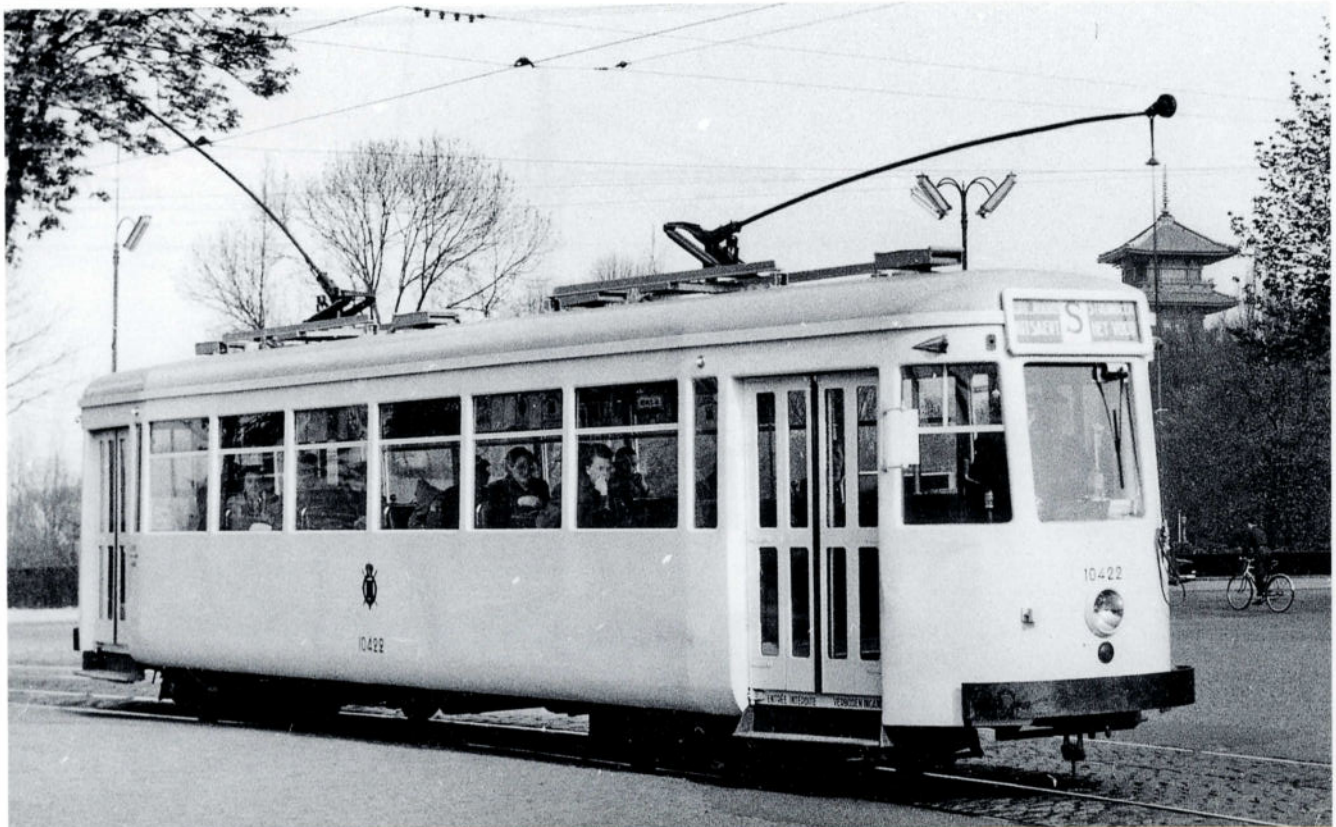
N barré	Gare du Nord – Scheut
O	Place Rouppe – Uccle Observatoire
R	Place Rouppe – Rhode-St-Genèse (*)
S	Place Rouppe – Moortebeek (- Dilbeek)
S	Gare du Nord – Strombeek – Het Voor (5)
V	Dilbeek – Gare du Midi – Saint-Job
V barré	Place Rouppe – Saint-Job
W	Gare du Nord – Wemmel
W barré	Gare du Nord – Stade du Centenaire (Heysel)
Z	Place Rouppe – Zuun
Z barré	Place Rouppe – La Roue.

(*) A partir du 1^{er} juillet 1952, certains trams de la ligne R partirent de Dilbeek à destination de Rhode-St-Genèse sans desservir la place Rouppe. Dans l'autre sens, ces trams affichaient le film de ligne V jusqu'à Dilbeek. A partir du 26 mars 1963, cette mesure concerna environ un tram sur deux. Les autres circulaient encore entre Rhode-St-Genèse et la place Rouppe (et vice-versa) sous film R.

(3) Au Vivier d'Oie à Uccle, on trouvait deux rampes, allant de 4,7 à 6 %. Ce fut d'ailleurs la raison pour laquelle le prolongement Vert Chasseur – Petite Espinette de la ligne vapeur Bruxelles – Vert Chasseur (ouverte en 1891) fut mis en service en traction électrique (en 1894), le reste de la ligne étant électrifié par la même occasion. Les rampes de la section prolongée étaient en effet trop raides pour les trams à vapeur. Le fait que les types N éprouvaient plus de difficultés sur les rampes dans le Hainaut que dans la région bruxelloise était surtout dû à la manière de conduire du personnel hennuyer...

(4) Officiellement 'Grimbergen', car le dépôt de Wemmel était en fait une dépendance du dépôt 'principal' de Grimbergen.

(5) La ligne S Gare du Nord – Strombeek ne fut prolongée jusqu'à 'Het Voor' que le 31 août 1952. Le parcours inaugural fut réalisé par la 10457 flambant neuve.



Non : les vicinaux bruxellois ne roulaient pas jusqu'au Japon... La 10422 (mieux connue sous le sobriquet 'le frigo' - voir au sein du texte de cet article) passe en effet à hauteur de la Tour japonaise, en lisière du Domaine royal de Laeken. Cette motrice assure un trajet sur la ligne S entre 'Het Voor' et la gare du Nord, le 22 avril 1954. Elle vient de quitter la rue de Wand et arrive à l'arrêt 'Gros Tilleul' de l'époque. Elle est déjà équipée de feux stop, raison pour laquelle le matricule de la voiture a été repeint au-dessus du phare. Cette motrice faisait partie des 21 motrices du type N qui furent transformées en remorques pour la ligne de la Côte. Photo: Frits van Dam - Collection Dirk Eveleens Maarse.

Sur la ligne R par exemple, qui suivait notamment la très fréquentée chaussée de Waterloo et qui ne circulait que très peu en siège spécial, les motrices du type N atteignaient à cette époque la vitesse commerciale respectable de 22,6 km/h. Reconnaissons toutefois qu'en 1953, il y avait moins d'autos, pas de files et peu de feux de circulation... Pendant les heures de pointe, les trams circulaient à la cadence d'un toutes les 12 minutes sur cette ligne, dont le tracé était en outre commun sur une grande partie avec celui des lignes E, O, V et W. Même pendant les heures creuses (en semaine), le tronçon commun de ces lignes entre la Porte de Hal et 'Ma Campagne' était desservi par pas moins de 15 trams par heure et par sens !

Finalement, les types N apparurent également sur les lignes B (Gare du Nord - Zellik) et B barré (Gare du Nord - Ganshoren), au départ du dépôt d'Asse. En rentrant à ce dépôt, ces motrices arboraient généralement le film 'Al' barré. Cette affectation fit disparaître les dernières motrices à deux essieux engagées sur les lignes B et B barré par le dépôt de Cureghem.

Afin de remplacer les dernières 'Jumelées' encore engagées par le dépôt de Grimbergen, les 10 motrices du type N qui y séjournaient déjà se virent rejointes en 1955 par cinq supplémentaires, venues d'ailleurs. Grâce à ceci, les types N desservirent également les lignes G (Gare du Nord - Grimbergen) et H (Gare du Nord - Humbeek), outre la ligne S (Gare

du Nord - Het Voor). Pour les parcours les plus fréquentés de ces lignes, des remorques étaient encore utilisées, tractées par une motrice Standard, une 'Braine-le-Comte' à deux essieux ou encore une 'Benzo'⁽⁶⁾. Tous ces types de motrices furent progressivement remplacées par les nouvelles motrices du type S⁽⁷⁾.

Suite à la Crise de Suez qui perturba l'acheminement du pétrole venant du Moyen-Orient en 1956-'57, des motrices du type N (qui grâce à leurs deux moteurs, consommaient moins d'électricité que les types S et les Standard) furent également engagées sur des lignes interurbaines plus longues, exclusivement pendant les heures creuses et les dimanches, puisqu'elles n'étaient pas aptes

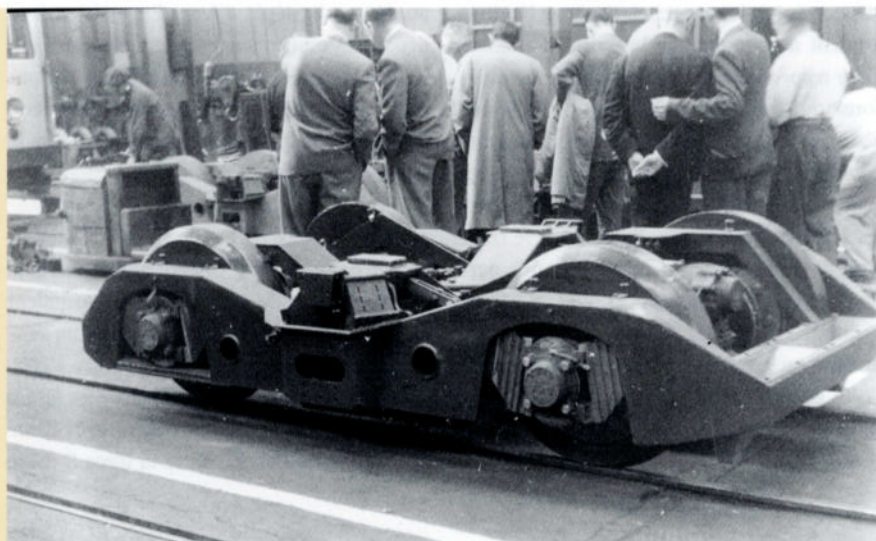
(6) Il s'agissait des motrices à quatre essieux 9407, 9427 et 9428, livrées en 1911/1912 comme autorails benzo-électriques (l'énergie pour les moteurs électriques était produite par un moteur à essence - brevet Pieper). Entre 1923 et 1926, ces engins furent transformés en motrices électriques classiques. En 1936, ces motrices furent à nouveau profondément modifiées, après quoi elles ressemblèrent (avec un peu d'imagination...) aux motrices Standard, mais avec sept grandes baies vitrées (au lieu de cinq). A partir de la Seconde Guerre mondiale (fin 1942 ou début 1943) jusqu'en 1957, ces trois motrices furent hébergées au dépôt de Grimbergen, après quoi elles déménagèrent vers Leerbeek, afin - paraît-il - que les visiteurs de l'Expo '58 ne soient pas confrontés à la vue de ces vétérans...

(7) La petite ligne-navette 'G' entre le dépôt de Grimbergen et Meise, qui portait le même indice de ligne que celle reliant la Gare du Nord à Grimbergen (mais éventuellement avec une plaque de destination jaune portant la mention 'Meise') était un reliquat du trajet d'origine de la ligne Gare du Nord - Londerzeel (via Grimbergen). Même après 1955 et pendant plusieurs années encore, cette ligne était généralement desservie par une motrice à deux essieux. Comme cette motrice à l'aspect 'carré' était fort courte comparée aux motrices à quatre essieux qui s'étaient entretemps répandues sur toutes les autres lignes, elle fut rapidement surnommée 'het bakske' (le 'petit bac') par son personnel (et ses rares voyageurs...). Plus tard, une type N assura également ce service-navette à l'occasion : on utilisait tout simplement le matériel et le personnel qui était disponible au dépôt de Grimbergen, parfois même... sans receveur à bord !



Alors qu'à l'extrême gauche, un vilain garnement à courte culotte (probablement devenu de nos jours un brave septuagénaire à long pantalon...) se livre à des acrobaties sur l'aubette du tramway en construction, le conducteur de la 10439 semble bien plus tracassé par la présence du photographe... En ce 5 juillet 1956, la 10439 stationne au terminus de la ligne B à Zellik-Village et attend d'entamer son prochain parcours vers la gare du Nord. La ligne se poursuit à l'arrière-plan vers Asse et Alost. La motrice illustrée fut renumérotée 10446 en 1973 et 9272 en 1976. Elle déménagea vers la Côte en 1978 ; au cours de la même année, une de ses faces d'about fut utilisée pour réparer la motrice accidentée 9020, du type SO. La 9272 fut ensuite ferraillée fin 1980. Photo : Jacques Bazin - Collection GTF.

Lors de sa visite de l'atelier SNCV de Cureghem le 11 septembre 1958, un groupe d'amateurs de trams examine avec beaucoup d'attention les nouveaux bogies 'élastiques' qui à cette époque, étaient montés sur les motrices du type N de la série 10420 à 10484 (et la 10485). Une suspension primaire et secondaire avec éléments en caoutchouc, des roues élastiques, des freins à disque, des patins de frein électromagnétiques : le must du point de vue technique de l'époque, conçu et réalisé par la SNCV ! Sur le bogie visible à l'avant-plan, les amortisseurs hydrauliques manquent encore. Photo : Hans de Herder - Copyright Stefan Justens.



à tracter des remorques. Il existe ainsi des photos de motrices N desservant les lignes suivantes:

- | | |
|----|----------------------------------|
| Al | Gare du Nord – Alost |
| H | Place Rouppe – Hal (- Leerbeek) |
| L | Place Rouppe – Lennik – Leerbeek |
| L | Gare du Nord – Londerzeel |

Ni
W

Porte de Ninove – Ninove
Place Rouppe –
Braine l'Alleud/ Wavre.

Enfin, et selon un témoignage oral (mais provenant d'une source sûre), deux motrices types N (dont la 10421) gravement accidentées au cours des années '50 auraient été

remplacées par deux nouveaux exemplaires, avec récupération de toutes les pièces non détruites, cette façon de procéder ayant été jugée moins onéreuse qu'une réparation classique compliquée.



Le 30 mars 1958, la 10477 était déjà pourvue de nouveaux bogies 'élastiques', mais les amortisseurs hydrauliques manquent encore, ainsi que les baguettes de protection latérales. Venant de Dilbeek, cette motrice circule sur la ligne V. Elle parcourt l'avenue Victor Emmanuel III à Uccle et va bientôt arriver à son terminus de Saint-Job. La 10477 est restée en service jusqu'à la suppression des dernières lignes vicinales bruxelloises en 1978 et fut ferraillée en 1982. La majestueuse église de Saint-Job visible à l'arrière-plan fut construite en 1911/'13, la cathédrale d'Aix-la-Chapelle ayant servi de source d'inspiration. Photo: Jan Voerman - Collection NVBS.

LES TYPES N REMPLACENT... LES PCC !

Fin 1950, le Groupe de Louvain avait reçu huit nouvelles motrices PCC (8), qui furent engagées à partir de mai 1951 sur la ligne B Louvain – Bruxelles (Place St. Josse). Afin de comparer les motrices du type N à ce nouveau matériel, les 10431 et 10432, toutes deux équipées de moteurs différents (et qui seront renumérotées peu de temps après – voir plus haut dans le texte), reçurent temporairement un pantographe, afin de réaliser des parcours d'essais comparatifs avec les PCC sur la ligne B, en février 1951. Peu de temps auparavant (de fin novembre 1950 à fin janvier ou début février 1951), une rame

constituée des deux motrices neuves 503 et 504 accouplées provenant du réseau français ELRT (Lille – Roubaix – Tourcoing) fut également présente à Louvain et à Charleroi, afin d'effectuer des parcours comparatifs avec les PCC⁽⁸⁾. Il est toutefois très improbable que les deux types N dont question ci-dessus et les deux motrices françaises aient pu se côtoyer à cette occasion, voire de faire des essais comparatifs, comme plusieurs sources l'ont toutefois prétendu...

Lorsque quelques mois plus tard, les PCC furent injectées en service commercial sur la ligne B, les plaintes affluèrent très rapidement au sujet de leur tenue de voie 'chancelante', provoquée par leur suspension trop

souple : certains voyageurs éprouvaient même des malaises pendant le trajet ! Fin 1951, les PCC furent remplacées par des motrices à quatre essieux du type 'Braine-le-Comte', mais au printemps 1952 déjà, ces dernières furent à leur tour remplacées par des PCC dont la suspension avait été raidie et le nombre de places assises augmenté. Hélas : l'histoire fit long feu une nouvelle fois. Fin 1952, la 10460 – une type N flamboyante neuve – fut expédiée sur le Groupe de Louvain, après avoir accompli ses parcours d'essais à Bruxelles. Elle fut suivie en janvier 1953 par la 10463 tout aussi neuve et par la 10439, courant 1953. Ces trois types N équipées d'un pantographe pouvaient respecter

(8) En 1929 fut fondée le 'President's Conference Committee' (PCC en abrégé) aux Etats-Unis, dans le but de concevoir un nouveau type de tram révolutionnaire : la motrice PCC. Les deux premières motrices de ce type, dont un total de 4932 unités furent construites aux Etats-Unis (jusqu'en 1952), apparurent en 1936 à Brooklyn (New York) et à Pittsburgh. Après la Seconde Guerre mondiale, ce type de tramway fut également construit en Belgique par La Brugeoise et les ACEC. La SNCV en acheta 25 exemplaires : les 10395 à 10418 réalisées par La Brugeoise/ACEC et Westinghouse, et la 10419 par St. Louis Car Company/Westinghouse. La 10419 'américaine' fut également présente à Louvain de fin 1949 jusqu'en 1953.

(9) Selon certaines photos, la rame 501+502 de l'ELRT assura également des parcours d'essais sur la ligne B au cours de cette période (dont les dates exactes sont inconnues), mais pas simultanément avec la rame 503+504 et probablement uniquement entre Bruxelles et Sterrebeek.



Deux motrices du type N se croisent au début de l'avenue Emile Bockstael à Laeken, le 17 août 1958. Elles franchissent toutes deux le pont surplombant l'entrée de la gare marchandises de Tour et Taxis. La 10430 à gauche assure un parcours supplémentaire avec film F barré entre le site de l'Expo '58 et Zuun, tandis que la 10443 à droite est en route vers Wemmel. La 10430 fut livrée en mars 1951 sous matricule 10434 et fut renumérotée quelques semaines plus tard en 10430. Ces deux motrices sont entretemps pourvues de baguettes antichocs sur leurs faces latérales et de nouveaux bogies 'élastiques'. La 10443 fut ferrailée dès 1960, suite à un accident. Quant à la 10430, elle subit le même sort, six ans plus tard. Photo : Frits van Dam - Collection Dirk Eveleens Maarse.

– de justesse – les horaires tracés pour une PCC sur la ligne B, mais étaient moins capables de rattraper un retard éventuel. Elles furent cependant bien mieux appréciées par les voyageurs (et leur estomac...) que les PCC au roulis prononcés. Comme de plus, ces types N étaient beaucoup moins voraces en énergie, la SNCV décida de construire dix motrices supplémentaires de ce type pour desservir la ligne Louvain – Bruxelles⁽¹⁰⁾. Après que la majorité de ces dernières aient été livrées, les 10439, 10460 et 10463 dont question ci-dessus s'en retournèrent vers le Groupe de Bruxelles, fin 1953, leur pantographe étant remplacé par deux perches. Afin de centraliser leurs opérations spécifiques d'entretien, les PCC vicinales mal aimées furent mutées fin 1953 dans le Hainaut, où les autres PCC du même type séjournaient déjà. Enfin, toutes ces PCC – à l'exception de la 10419 de construction amé-

ricaine – émigrèrent en 1960 vers Belgrade (la capitale de la Yougoslavie de l'époque, la Serbie de nos jours).

DES NOUVEAUX BOGIES...

Il apparut rapidement que les motrices du type N méritaient de meilleurs bogies à la fois plus silencieux et dotés d'une suspension plus souple et d'un meilleur freinage. La 10484, terminée officiellement le 31 décembre 1954, reçut en 1955 deux bogies d'un nouveau type, qui avaient été conçus par la SNCV et construits dans son atelier de Cureghem. Ces bogies étaient équipés de ressorts en caoutchouc Megi (constitués à la fois de métal et de caoutchouc), ainsi que de roues élastiques⁽¹¹⁾. Pour éviter que les éléments en caoutchouc des roues ne surchauffent lors des freinages, le frein à sabots classique fut remplacé par des freins à disques BSI disposés sur les essieux et

commandés pneumatiquement. Chaque bogie était en outre équipé de deux patins de frein électromagnétiques pour freinages d'urgence. Ces patins étaient alimentés par la batterie, afin qu'ils fonctionnent également lors d'interruptions éventuelles du courant.

Ces nouveaux bogies constituèrent une remarquable amélioration, au point qu'entre 1956 et 1958, l'atelier SNCV d'Eugies (près de Mons) assembla 130 bogies semblables, soit 128 pour remplacer les bogies d'origine des motrices 10420 à 10483 et deux autres pour la nouvelle 10485⁽¹²⁾. Quant aux bogies d'origine des types N, ils furent placés sous la caisse d'un certain nombre de motrices Standard déclassées pour en faire des remorques Standard : à l'époque, rien ne se perdait à la SNCV...

Tout n'était toutefois pas rose : avec ces nouveaux bogies, la caisse des types N était

(10) Ces dix motrices N numérotées 10490 à 10499 seront traitées dans un prochain numéro.

(11) Les 10420 à 10484 avaient à l'origine les mêmes bogies que les prototypes 10331 à 10339.

(12) La nouvelle motrice du type N immatriculée 10485 n'apparut qu'en 1958 : elle sera décrite dans un prochain numéro.



La 10423 sur la ligne W est vue le long de la Limburg Stirumlaan en direction de la gare du Nord et dessert l'arrêt à hauteur de la Jan De Ridderlaan (visible à gauche) à Wemmel, le 30 mars 1958. Les bogies 'élastiques' sont déjà pourvus d'amortisseurs hydrauliques. Suite au placement de ces nouveaux bogies, la caisse s'était retrouvée à une hauteur nettement plus importante qu'auparavant, par rapport au sol : les montées à bord de ces véhicules nécessitaient dorénavant du muscle et... de solides coutures au pantalon ! A noter que la 10423 sera transformée en remorque pour la ligne de la Côte, en 1968. Photo : Jan Voerman - Collection NVBS.

placée plus haute, ce qui avait augmenté d'autant la hauteur entre le sol et la marche inférieure des portes d'accès. La suspension de ces nouveaux bogies était en outre beaucoup trop souple à l'origine, les conducteurs ayant même reçu des consignes spéciales pour vérifier que la caisse de leur motrice ne balançait pas trop lorsqu'elle longeait un véhicule routier à l'arrêt ou en stationnement près de la voie, ainsi que lors du croisement d'un autre tram dans une courbe ! Pour réduire le balancement de ces caisses, trois motrices (les 10453, 10471 et 10484, selon certaines sources) furent équipées d'une barre de torsion sur chaque face de bogie, cette barre reliant la traverse danseuse au châssis du bogie. Ces barres furent toutefois rapidement remplacées par des amortisseurs hydrauliques, qui furent finalement placés sur tous les nouveaux bogies de ce type. Par ailleurs, les freins à patin électromagnétiques furent activés en même temps que le frein rhéostatique, via tous les crans de freinage sur les controllers du type ML4, qui après cette modification, furent désignés 'ML5'.

...ET DES BAGUETTES ANTICHOCS EN CAOUTCHOUC

A l'intérieur de l'Agglomération bruxelloise, les trams vicinaux circulaient la plupart du temps en voirie et devaient souvent s'y frayer un chemin parmi la circulation routière toujours plus dense. Corolaire : il survenait parfois l'une ou l'autre 'friction' avec un autre usager de la route... Pour protéger le revêtement en alu de leurs faces latérales de ces légères collisions, toutes les motrices du type N de la série 10420 à 10484 (ainsi que la nouvelle 10485) reçurent en 1957/'58 des baguettes en caoutchouc en partie basse de leurs deux longs-pans. Curieusement, les motrices prototypes 10330 à 10339 n'en furent jamais équipées : comme elles étaient plus étroites de 12 cm que leurs consœurs de série, elles souffraient peut-être moins de promiscuité non désirée avec d'autres véhicules...

(À suivre)

Remerciements à Paul De Backer, Stefan Justens, Dirk Eveleens Maarse, Jean Henri Renard, Pierre Roovers, Jean Schleich et Michel Van Ussel, pour leur bienveillante collaboration.

SOURCES CONSULTÉES :

Identiques à celles mentionnées dans la 1^{ère} partie (voir JCF n° 213), en y ajoutant :

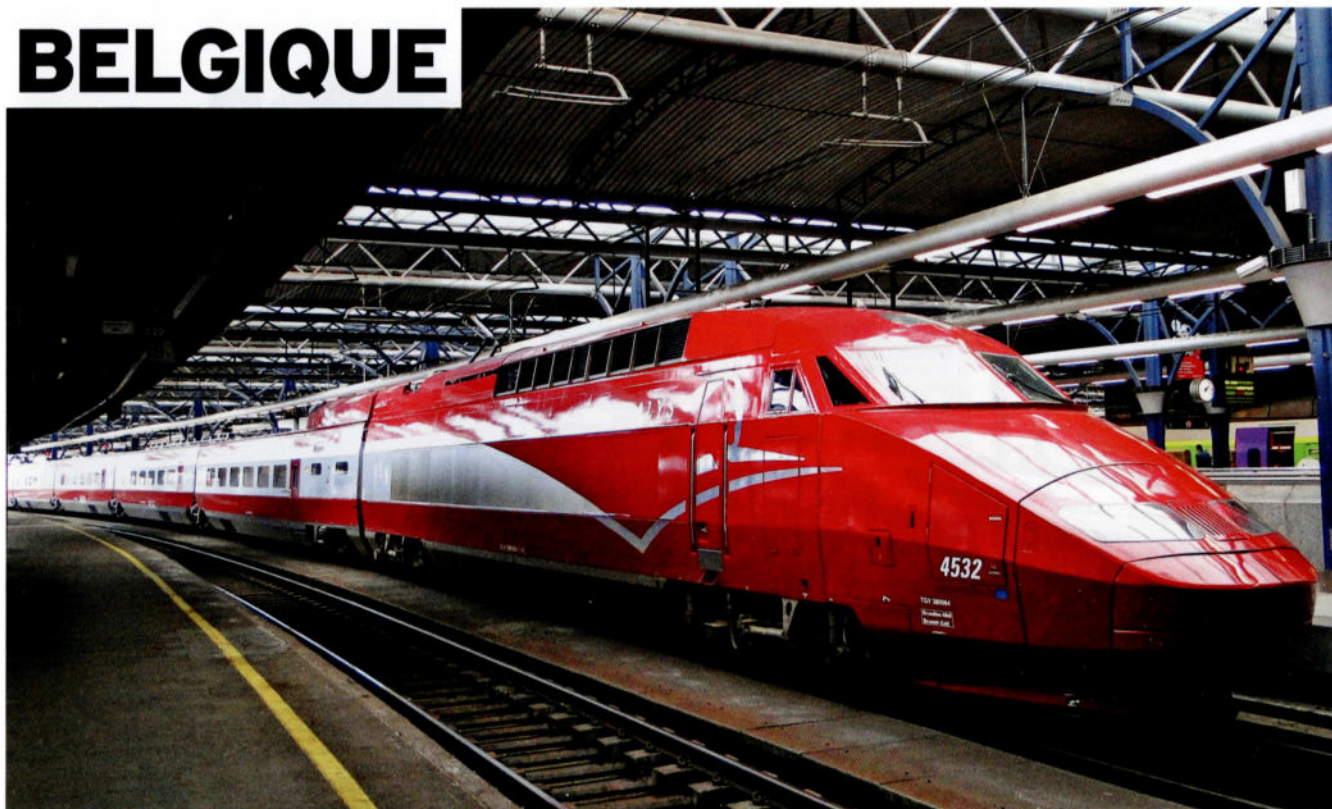
Livres

- Wemmel Tram Story, par Paul De Backer
- Trams in Grimbergen, par Rik Sauwen
- Les Motrices électriques de la S.N.C.V - Tome II, par Pierre Roovers.

Articles de revues

- 'Une expérience concluante de la S.N.C.V. sur Bruxelles-Louvain', par Jean Lys dans Rail et Traction
- 'De Groep Brabant van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen', par J.H. Broers dans Op de Rails
- Diverses infos dans 'Nos Vicinaux' et 'Het Openbaar Vervoer'.

BELGIQUE



Thalys a lancé fin 2016 un programme de révision à 'mi-vie' de ses neuf rames PBA tritension (4532 à 4540) et de six rames PBKA quadri-tension. Cette révision comprend le traitement anticorrosion des caisses, ainsi que le remplacement des tapis et des recouvrements de sièges. Mais l'élément le plus marquant de cette révision est la (légère) modification de la livrée extérieure des rames traitées (les 4539, 4532 et 4535, à la fin mars): le rouge bordeaux a gagné en importance au détriment du gris souris, le logo Thalys restant toutefois inchangé.

↑ La 4532 est la 2^{ème} rame Thalys PBA qui a bénéficié d'une révision à 'mi-vie': l'aspect extérieur des faces d'about des motrices n'a toutefois pas beaucoup été modifié. Bruxelles-Midi, le 12 janvier 2017. Photo: Christian Scheemaekers.

↓ La teinte rouge bordeaux est désormais plus présente sur les remorques des rames Thalys rénovées à mi-vie, témoin cette transition entre motrice et remorque de la rame 4532. Les portes d'accès sont toutes devenues rouges. Bruxelles-Midi, le 12 janvier 2017. Photo: Christian Scheemaekers.





↑ La nouvelle rame Eurostar 4013/4014 (du type e320) continue d'accomplir de nombreux parcours d'essais en vue de l'homologation de cette série d'engins sur le réseau ferré néerlandais. La voici lors d'un rapatriement des Pays-Bas vers l'atelier TGV de Forest. Elle n'a cette fois pas emprunté la Jonction Nord-Sud anversoise (via la gare d'Anvers-Central, niveau -2), mais a transité par les lignes de la ceinture d'Anvers. Circulant sur la ligne 27A, la 4013/4014 vient de passer sous la ligne 15 et aborde la bif. Liersesteenweg à Mortsel (Anvers), où se rejoignent les lignes 27 et 27A. Photo: Max Delie, le 3 février 2017.

↓ La nouvelle rame Eurostar 4013/4014 ne chôme décidément pas: le 7 février, elle s'est rendue dans la région namuroise afin de tester son équipement ETCS. La voici dans un endroit peu connu de la gare de Namur, à savoir le pertuis souterrain des voies 1 et 2, normalement réservé au transit des trains de marchandises. Photo: Charles Malisoux.





↑ Après sa prise en mains par l'AC Salzinnes, la 1306 de l'opérateur marchandises B-Logistics a remorqué à titre d'essais une rame de voitures M5 (et la 2720 qui lui était accouplée) entre Ronet et Arlon, et retour. Prête à repartir vers Ronet, voici cette rame en gare d'Arlon, le 22 janvier 2017. Photo: Yves Gillander.

↓ Une vue qui manquera pas de faire sourire: la 1916 (équipée d'un attelage automatique à l'une de ses extrémités, comme le sont toutes les locos de la série 19) est virée sur le pont tournant de l'atelier de Kinkempois, afin de l'orienter du côté souhaité... Puisque les 1901 à 1924 sont entretenues par cet atelier, le maintien en service de ce dispositif (qui date de la traction vapeur!) a donc un sens. A la fin de cette année, l'atelier de Kinkempois fermera définitivement ses portes au profit du nouvel atelier d'Angleur et ce vestige d'un autre temps sera sans doute démolie... Photo: Jeremy Pierry, le 6 février 2017.





↑ Les ateliers de traction de Charleroi-Sud-Quai et de Hasselt se sont échangés deux autorails 41: le 4113 est passé de Charleroi à Hasselt, tandis que le 4170 faisait le chemin inverse, au cours de la même journée. Voici ce dernier lors de son passage à Liers, le 25 février 2017. Remarquez l'emplacement pour le moins original (et élevé!) de la mention de la gare, sur le portique à signal désaffecté... Photo: Luc Ninane.

↓ Suite à la reprise en technologie EBP du poste de block de Flémalle-Haute durant le weekend des 18 et 19 février, la circulation des trains a été interrompue sur la ligne 125A entre Flémalle-Haute et Flémalle-Annexe, ce qui a nécessité le détournement de certains trains de marchandises par la ligne 125 entre Flémalle-Haute et... Liège-Guillemins!

Après y avoir changé de bout, les deux 77 qui ont amené en gare de Liège-Guillemins le train vide ZZ 47534 Millingen (D) - Yves-Gomezée s'apprêtent à poursuivre leur route via la ligne 125 (via Tilleur), le 18 février 2017. Photo: Jeremy Pierry.





↑ Nous n'avions pas encore eu l'occasion d'illustrer le locotracteur 9147 de l'atelier central de Salzinnes depuis qu'il a été repeint dans une nouvelle livrée 'maison': le voici alors qu'il vient d'extraire du banc d'essais la voiture 12774, une I10 'B' fraîchement rénovée. Le logo peint sur l'engin résulte de la contraction des lettres FAZ (l'abréviation symbolique de l'AC Salzinnes), le 'Z' ayant manifestement dû subir une fameuse contorsion pour figurer sur ce logo!... AC Salzinnes, le 7 mars 2017. Photo: Charles Malisoux.

↓ L'autorail-caténaires ES 902 (2^{ème} de cette nouvelle série) de fabrication Geismar est arrivé par bateau au port d'Anvers, où il a d'abord été placé sur une remorque routière avant d'être transféré vers l'Euroterminal, dans le Waaslandhaven (le port de la rive gauche de l'Escaut, à Anvers). C'est à cet endroit que ce nouvel engin a été posé sur rails, pour être remorqué vers l'ACI (Atelier Central Infrastructure) de Schaerbeek. Après avoir subi les tests habituels, l'ES 902 sera affecté au CLI (Centre Logistique Infrastructure) d'Arlon. Mise à rails de l'autorail ES 902 à l'Euroterminal du Waaslandhaven (port d'Anvers), le 21 février 2017. Photo: Just Digital.



Patrimoine historique



↑ Le train de la Saint Valentin organisé par le SCM (Stoomcentrum Maldegem) cette année a circulé selon une composition particulièrement intéressante. Derrière la loco à vapeur WD 196 (voir JCF 210, page 73), on pouvait voir la voiture 28.126, une K1 'AD' ex-SNCB transformée en voiture-restaurant par le 'Museum Buurtspoorweg' de Haaksbergen et récupérée ensuite par le SCM. Elle était suivie par la voiture-restaurant 4250 ex-CIWL, l'unique voiture des Wagons-Lits préservée en Belgique. Fermant la marche, l'ex fourgon royal Pw 9, transformé en cuisine: ce véhicule a une histoire pour la moins exceptionnelle (voir encadré ci-dessous). Tout ce matériel sera exposé lors du Festival Vapeur à Maldegem, les 29, 30 avril et 1^{er} mai prochains. Maldegem, le 11 février 2017. Photo: Guy De Bie.

En 1938-'39, l'atelier central SNCB de Malines construisit trois voitures (une 'salon', une 'restaurant' et une 'lits') pour constituer un nouveau train royal à l'intention du roi Léopold III. Ce nouveau convoi fut utilisé pour la première fois lors de la visite officielle de la reine Wilhelmine des Pays-Bas à Bruxelles, le 23 mai 1939. Ce train comportait également deux fourgons à bagages, dont le Pw n° 9, construit en 1938 par la 'Compagnie Centrale de Construction' d'Haine-St-Pierre: il était pourvu d'un comptoir, d'une chambre à coucher, d'une chambre froide et d'un compartiment de service avec WC. Ce nouveau train royal fut évacué lors de l'invasion de la Belgique par l'armée allemande, mais fut retrouvé en

1941 par l'ennemi en gare d'Ax-les-Thermes (dans les Pyrénées françaises) et remis en service pour son état-major. Les fourgons parurent toutefois être d'un moindre intérêt et restèrent sur place. Le Pw 9 fut récupéré en 1944 par l'armée américaine et incorporé dans le 'Quartier général mobile A2' utilisé par le Général Eisenhower, le commandant en chef des forces alliées en Europe du Nord. A noter que ce train comportait également les voitures CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) suivantes: les WL LX 3539 et 3547, la WR (ex Pullman) 4050 et la WP 4159 aménagée en voiture-conférence.

La première utilisation du train royal de Léopold III après la Seconde Guerre mondiale eut lieu le 9 octobre 1945, à l'occasion de la

visite du Général de Gaulle à Bruxelles. Le roi Baudouin fit à son tour large usage de ce train royal à partir de 1950 (en ce compris les deux fourgons n° 8 et 9). Après 1982, le train royal ne fut plus utilisé que pour participer à des événements ou pour figurer comme pièce d'exception lors d'expositions. Le fourgon Pw n° 9 a finalement été cédé en 2013 au Stoomcentrum Maldegem, pour y servir de voiture-cuisine: il y circule désormais de concert avec une voiture ex-Wagons-Lits, (la voiture-restaurant WR 4250), une association historiquement justifiée et une 'première' depuis 1945!

Infrabel - Réseau



↑ Le portique à signaux qui enjambe les six voies de la Jonction Nord-Midi et qui protège à la fois l'entrée de la gare de Bruxelles-Midi et la sortie vers la Jonction est unique dans le paysage ferroviaire belge. Il sera démonté au cours du weekend des 29, 30 avril et 1^{er} mai, à l'occasion du basculement en technologie EBP du gril nord de la gare, commandé par le Block 1 de Bruxelles-Midi. Pendant ces trois jours, la Jonction Nord-Midi sera totalement hors service, une première depuis son inauguration en 1952. Voici la face 'nord' de ce portique, avec la Tour du Midi en arrière-plan. Photo: Luc Ninane, le 11 mars 2017.

↓ Début février, les anciennes traverses en bois de la ligne 42 ont été remplacées sur le tronçon à voie unique entre la frontière luxembourgeoise et la gare de Gouvvy, ainsi que le long de la voie 1 en gare et au-delà vers Vielsalm; cette opération a été menée par le train de renouvellement P811 d'Infrabel. Le remplacement de traverses s'est poursuivi ensuite à Salmchâteau (en direction de Vielsalm) jusqu'au 15 février: toutes les traverses en bois n'y ont toutefois pas été remplacées, certaines étant encore en bon état. L'activité est intense en gare de Gouvvy, en ce 6 février 2017: tandis qu'à gauche, une partie du train de renouvellement P811 stationne sur la voie 1, une autre partie, chargée d'anciennes traverses en bois en cours de déchargement, est manœuvrée par la 7766 de B-Technics. Photo: Jean Lechat.



Opérateurs privés



↑ Après quelques petits problèmes de mise en service, les nouvelles 'Traxx' de Railpool louées à B-Logistics sont désormais pleinement utilisées. Ces quatre locos ont été livrées fin 2016 afin de remplacer les locos de la série 29 qui étaient louées par B-Logistics chez Alpha Trains. Les E186 254 et 252 sont en tête du train 49826 Anvers-Waaslandhaven (faisceau 'Zuid') - Tergnier (F) sur la ligne 10 peu après son départ, le 2 février 2017. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Depuis le 11 décembre 2016, ECR assure la traction d'une nouvelle paire de trains de conteneurs Transfennica et CAI: le 41840 Anvers-Waaslandhaven - Mouguerre (près de Bayonne) circule les mardis, jeudis et samedis, tandis que son retour 41845 circule les autres jours, sauf les dimanches. Le 41840 vers Bayonne arrive au faisceau 'Kallo' (sur la rive gauche de l'Escaut), le 2 février 2017. Bien que la E186 337 soit en livrée DB Cargo, ce convoi est opéré par ECR: l'année passée, DB Cargo a transféré toutes ses locomotives 'Traxx' vers sa filiale ECR, mais la E186 337 n'a pas encore été repeinte en livrée ECR. Photo: Carlo Hertogs.





↑ L'opérateur Rurtalbahn Cargo dispose actuellement de sept locos 'Traxx' E186 à son service, toutes aptes à circuler sur les réseaux autrichien, belge, allemand et néerlandais. Après la venue des E186 425 et 428 en Belgique, ce fut le tour de la E186 422. La voici en tête d'un train de voitures Mercedes (dont l'orientation est inversée) entre Testelt et Langdorp (L.35) en route vers Zeebruges, le 9 mars 2017. Photo : Bart B.

↓ Malgré le fait qu'une étude réalisée par l'opérateur Rurtalbahn Cargo ait mis en lumière qu'il était moins cher en Belgique de faire remorquer des trains de marchandises par des 'Class' 66 Diesel plutôt qu'en traction électrique (!), cet opérateur allemand (qui vient de rebaptiser sa filiale belge TrainsporT en 'Rurtalbahn Cargo Belgien') utilise de plus en plus de 'Traxx' pour circuler sur le réseau belge... Après les E186 425, 428 et 422, c'est la E186 297 flambant neuve qui a été mise en service chez RTBC le 10 février. La première apparition de cet engin dans la région anversoise eut lieu le 27 février, en tête du train 44597 Anvers-Waaslandhaven – Aachen West. Le voici juste après son départ du faisceau 'Zuid'; à l'avant-plan, la liaison 211/2 (voir JCF 213, page 62), pratiquement achevée. Photo: Carlo Hertogs.





↑ L'approvisionnement en gasoil des locomotives Diesel utilisées par les opérateurs privés reste un problème sur le réseau Infrabel: des aménagements permettant une prise de gasoil plus ou moins rapide n'existent que dans les gares de Zeebruges (Ramskapelle) et de Montzen. Depuis cet hiver, Crossrail (devenu Rhenus) s'est toutefois doté d'une nouvelle possibilité: un wagon-citerne rempli de gasoil est désormais garé sur une voie en impasse du site ADPO (sur la rive gauche de l'Escaut, le long de la ligne 211); il permet l'approvisionnement des 'Class' 66 de cet opérateur. La 266 034 (alias DE 6302) de Crossrail (Rhenus) venue accoster le wagon ravitailleur (caché par la loco) s'apprête à 'faire le plein', le 2 mars 2017. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Un train passe sous une ligne, la même que celle sur laquelle il circule... Cette disposition unique en Belgique (une même ligne qui se croise à un niveau différent) existe à Anvers, sur la rive gauche de l'Escaut: il s'agit de la ligne 10, la récente liaison du Liefkenshoek. On pourrait appeler ce site la 'Tehachapi Loop' belge, mais la boucle décrite par cette ligne a une longueur de 7,8 kilomètres: ce n'est donc pas demain que l'on y verra passer un même train simultanément en haut et en bas, sur un réseau où la longueur maximale autorisée des convois est limitée à 600 mètres... Circulant sur la ligne 10, la 6518 de DB Cargo Nederland remorquant le train 44681 Kijfhoek (NL) - Gand Maritime passe sous cette même ligne 10, le 16 janvier 2017. Ce train de coils est un nouveau trafic engrangé par DB Cargo Nederland. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Le train de cuivre venant d'Olen et assuré par Rurtalbahn Cargo circule normalement les lundis et jeudis. Voici le train vide – aux wagons plats très particuliers – passant en gare de Hasselt le lundi 6 mars 2017, remorqué par la PB18. Cette loco construite en 2003 a déjà connu quelques opérateurs au cours de sa carrière, à savoir ERS, Shortlines, DLC, Crossrail, ITL et Captrain. L'imposant bâtiment moderne visible à l'arrière-plan est le nouveau palais de justice de Hasselt. Photo: Bart B.

↓ Après la 266 040 (alias 561-03) bariolée de Rotterdam Rail Feeding (voir JCF 215, page 71), la 266 042 (alias 561-5) a rejoint la flotte RRF depuis le 13 janvier 2017. Cette 'Class' 66 est toujours dans sa livrée d'origine, celle qu'elle portait à son arrivée du Canada. Elle a pourtant déjà une fameuse carrière derrière le dos, car elle a été utilisée successivement par les opérateurs suivants: HGK (Häfen und Güterverkehr Köln), VCD (Veolia Cargo Deutschland), RBB (Regiobahn Bitterfeld), DE (Dortmunder Eisenbahn), VCN (Veolia Cargo Nederland), ACTS (Afzet Container Transport Systeem), Husa Railway Services (devenu plus tard HTRS – Husa Transportation Railway Services), ERSR (European Rail Shuttle Railways), HGK, RheinCargo et HHPI (Heavy Haul Power International)! La voici en pousse d'une rame de wagons-citernes sur le site ADPO (sur la rive gauche de l'Escaut), le 7 mars 2017. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Des automotrices neuves de la famille 'Desiro' de Siemens sont régulièrement transférées d'Allemagne vers la Grande-Bretagne: 115 'Desiro City' formant la 'Class' 700 auront ainsi été fabriquées entre juin 2016 et fin 2018 pour l'opérateur Thameslink, soit 60 engins à huit caisses et 55 à douze caisses. Cet opérateur les utilisera entre Bedford, Londres St. Pancras et Brighton.

En route vers la Grande-Bretagne, la 700 025 à huit caisses destinée à Thameslink passe à Langdorp (L.35), le 31 janvier 2017. Photo: Bart B.

↓ Autre opérateur privé britannique ayant commandé des automotrices du type 'Desiro City' à Siemens: South West Trains. Trente rames à cinq caisses (qui formeront la 'Class' 707) sont en cours de livraison à cet opérateur, qui les utilisera au départ de Londres Waterloo. Voici les 707 008 et 707 007 en cours d'acheminement vers la Grande-Bretagne (via le Tunnel sous la Manche), incorporées dans un train assuré par B-Logistics. Aarschot, le 23 février 2017. Photo: Bart B.





↑ En décembre 2011, la firme chimique Basf a commandé 16 locomotives Diesel de manœuvres du type G6 à Vossloh pour ses sites d'Anvers, Ludwigshafen et Schwarzheide. Lorsqu'une des locos du site d'Anvers doit subir un entretien, elle est acheminée à Moers (D), au sein d'un train Anvers – Ludwigshafen. Voici la G8 'Margret' (98 80 0650 131-2) en route vers l'Allemagne, lors de son passage à Langdorp (L.35), au cours de la journée particulièrement pluvieuse du 7 février 2017. Photo: Bart B.

LUXEMBOURG



Le 22 janvier 2017, la 1349 de la SNCB est tombée en panne en tête du train IC 109 Luxembourg – Liers, en gare de Gouvy. La suite du roulement a été reprise par la 4006 des CFL, montée à vide de Luxembourg pour assurer le train IC 112 de Gouvy à Luxembourg, la 1349 étant disposée en queue de la rame, comme véhicule. Passage (à l'heure) du train IC112 à Essingen (entre Ettelbruck et Walferdange), le 22 janvier 2017. Photo: Mike Wohl.



Pour remplacer les locomotives G1206 (les séries 1500 et 1580 de CFL Cargo) louées auprès de différentes sociétés de leasing, CFL Cargo a signé un contrat avec Vossloh pour la location de 11 locomotives du type DE18, pour une durée de 5 à 8 années. Pour homologuer ce type de locomotives sur le réseau luxembourgeois, plusieurs essais ont déjà eu lieu en 2016. Fin janvier, de nouveaux tests ont eu lieu, durant lesquels la DE18 a pu cette fois circuler en solo. En gare de Bettembourg, une DE 18 en cours d'essais attend de pouvoir retourner vers Luxembourg : il s'agit de la deuxième loco de cette série. Photo: Mike Wohl, le 31 janvier 2017.





↑ La 3003 accouplée à une rame réversible de cinq voitures 'Dosto' stationnée à Troisvierges ayant été victime d'une avarie le jeudi 26 janvier, la 3006 s'est rendue de Luxembourg à Troisvierges pour la remplacer. Cette dernière est toutefois tombée en panne et c'est la 3008 qui s'est rendue à son tour à Troisvierges, au cours de la nuit du jeudi 26 au vendredi 27 janvier. Loi des séries? La 3008 est également tombée en panne... C'est finalement la 4011 qui s'est rendue à Troisvierges pour récupérer d'un coup les 3003, 3006 et 3008 et les cinq voitures Dosto!

Passage d'un train 'Barnum' composé des 4011, 3008, 3006, de cinq voitures Dosto et de la 3003 vers Luxembourg à Walferdange, le 27 janvier 2017. Photo: Mike Wohl.

↓ Le 27 janvier 2017, un train TER assuré par une automotrice SNCF du type 'TER2N NG' (du même modèle que la série 2200 des CFL) a arraché la caténaire sur une centaine de mètres entre Thionville et Hettange-Grande. Le trafic a été interrompu dans les deux sens jusqu'au lendemain vers 10 h. Les CFL et la SNCF ont mis en place des bus de substitution et trois trains ont circulé en soirée de Luxembourg à Metz, via Rodange et Longwy. Ce sont les deux locomotives Diesel 1583 et 1582 de CFL Cargo qui ont transféré l'automotrice endommagée du lieu de l'incident jusqu'à Bettembourg, en début de soirée.

Les 1583 et 1582 de CFL Cargo prêtes à quitter le lieu de l'incident en tête de l'automotrice SNCF à Hettange-Grande, le 27 janvier 2017. Photo: Mike Wohl.





↑ Pour pouvoir relever le cas échéant un TGV 'Euroduplex' de la SNCF (ce type de rame circule sur le réseau des CFL depuis le changement d'horaires de décembre dernier), un exercice de relevage a eu lieu avec une rame Euroduplex au triage de Bettembourg, au cours de la journée du 31 janvier. Le train de relevage des CFL qui est d'habitude remorqué par une locomotive de CFL Cargo a cette fois été transféré de Luxembourg à Bettembourg (et retour) par les draisines Robel 731 et 713. Voici cette étonnante composition à l'arrivée en gare de Bettembourg, le 31 janvier 2017. Photo: Mike Wohl.

↓ L'actualité ferroviaire au Grand-Duché de Luxembourg a été endeuillée le 14 février par une collision frontale à Bettembourg entre le train TER 88807 Luxembourg – Thionville (assuré par l'automotrice 2211 des CFL) et le train de marchandises 49800 Strasbourg – Monceau, remorqué par les 1309 et 1330 de B-Logistics. Suite à cette catastrophe, la ligne Bettembourg – Thionville a été 'barrée' pendant près d'une semaine. Plusieurs trains de marchandises ont dû être détournés par un autre point-frontière vers la France. Les trains Ebange – Bettembourg et Hagondange – Bettembourg, ainsi que le train de charbon vers Visé (en provenance de Woippy) ont tous été détournés via Conflans-Jarny et Longwy. La 1584 de CFL Cargo vient de passer la frontière franco-luxembourgeoise à Rodange en tête d'un court train Hagondange – Bettembourg, détourné via Conflans-Jarny, Longwy, Rodange, Dippach et Luxembourg. Photo: Mike Wohl, le 16 février 2017.





Suite à l'accident de Bettembourg, le train de conteneurs et de remorques routières reliant Lyon à Bettembourg a été détourné par Apach, Ehrang et Wasserbillig. Or, les BB 37000 louées par CFL Cargo ne sont pas autorisées à circuler sur le réseau luxembourgeois (!), sauf entre Thionville et Bettembourg. Lors de ces détournements, la BB 37000 normalement titulaire du train a donc été acheminée comme véhicule d'Ehrang à Bettembourg (et retour), une occasion rare de voir une telle locomotive sur ces lignes du réseau CFL.

Arrivée à Bettembourg du train de conteneurs venant de Lyon, remorqué par les 1583 et 1588, avec la BB 37031 en véhicule. Photo: Mike Wohl, le 15 février 2017.



Afin d'assurer le rapatriement vers Thionville et Metz des frontaliers lorrains au soir de la catastrophe du 14 février, trois trains spéciaux ont été mis en marche, via Dippach et Longwy. Assurés par des rames TER 2N NG de la SNCF, ils n'ont circulé que le premier soir de l'interruption de la ligne Bettembourg – Thionville. La présence de ce matériel SNCF sur cet itinéraire était exceptionnelle: les TER Luxembourg – Longwy sont normalement tous assurés par des automotrices des CFL. Dippach (peu après le coucher du soleil), le 14 février 2017. Photo: Yves Gillander.



INTERNATIONAL



Depuis la mise en service par B-Logistics des quatre nouvelles 'Traxx' Railpool venues remplacer les 'Traxx' Alpha Trains de la série 29, le trafic de charbon Zandvliet – Dillingen (voir JCF 215, page 77) est quasi exclusivement assuré par ces nouvelles locomotives.

Remorqué par les E186 252 et 254, un convoi d'une quarantaine de wagons (vides) remontant vers le port d'Anvers passe à Kanzem (D), un petit village entouré de vignobles au bord de la Sarre, le 11 mars 2017. Photo: Yves Gillander.



Depuis le récent changement d'horaires en décembre 2016, le train de pierres calcaires circulant entre Yves-Gomezée et Millingen (D) circule à nouveau via les Pays-Bas par Maastricht et Venlo (au lieu de Montzen et Aachen-West), remorqué par deux locomotives 77 ATB/PZB de B-Logistics.

Remorqué par les 7789 et 7785, le train 47534 (vide) en route vers la carrière d'Yves-Gomezée passe à Reuver (NL) entre Venlo et Roermond, le long de la ligne de la Meuse, le 26 janvier 2017. Photo: Marcel van Eupen.



TRAMS

Gand



↑ Un nouveau grand chantier de rénovation des égouts et de renforcement des quais touche le réseau de trams gantois : au nord de la ville, la ligne 4 est impactée au Sassekaai (Muidebrug) et depuis le 6 novembre 2016, elle est coupée en deux, jusqu'en 2018: elle circule d'un côté entre Gentbrugge Moscou et Muide (par le Korenmarkt) et de l'autre côté entre Gent UZ et Tolpoort (Muide) par la gare de Gand-St-Pierre. Un terminus en tiroir à une position pour les trams venant de Moscou a été aménagé dans le Voormuide, avec un quai provisoire situé en pleine chaussée.

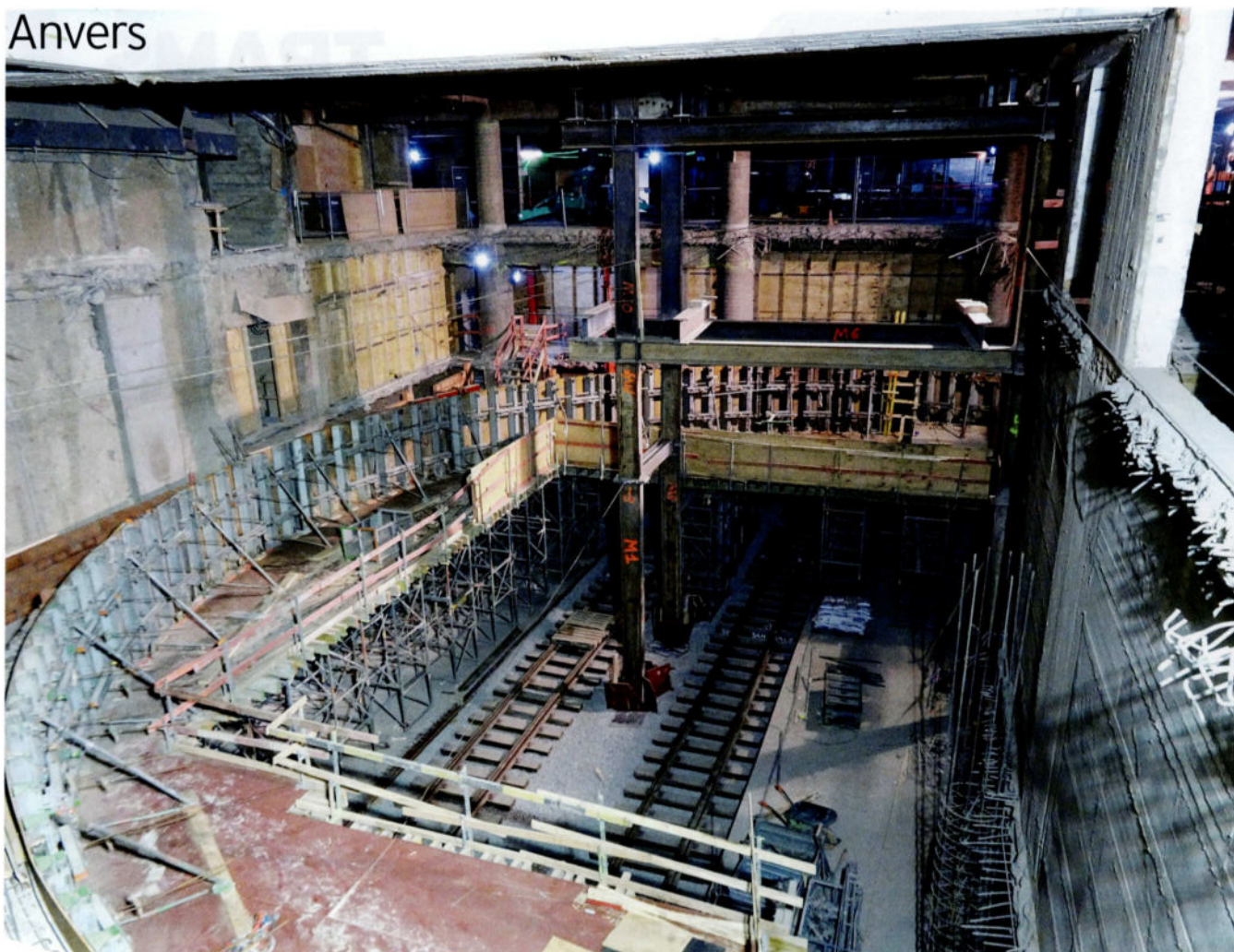
Au départ de ce terminus, la motrice Hermelijn 6340 effectue un départ vers Moscou, le 12 novembre 2016. Photo: Marc Grieten.



Charleroi

← Une gestion irresponsable et surréaliste, un gaspillage éhonté d'argent public, une implantation irréfléchie des stations de métro et une guéguerre de territoires entre deux sociétés de tramways: ce ne sont que quelques causes qui ont mené il y a trente ans à ce tableau apocalyptique, photographié le 19 mars 2017 lors d'une excursion réalisée à bord du convoi SM 9148 + 9309 (ex SNCV) de l'ASVi sur l'antenne de Châtelet. Cette antenne du MLC (Métro Léger de Charleroi) est quasi entièrement achevée depuis près de 30 ans jusque Montignies-sur-Sambre (entre les stations 'Waterloo' et 'Centenaire'), mais ce tronçon n'a jamais été mis en service, alors qu'il est parfaitement parcourable... jusqu'à l'endroit illustré, car au-delà, la caténaire... a été volée! Photo: Willy Pattyn.

Anvers



↑ La station Opéra entre la gare centrale et le centre historique d'Anvers est fermée au public depuis début septembre 2016. Les trams des lignes 3, 5, 9 et 15 sur l'axe Est-Ouest la traversent toutefois encore, mais sans y marquer l'arrêt. Cette station fait l'objet de très importants travaux pour permettre l'ouverture au niveau -3 de l'axe Sud-Est; la station sera éclairée par un puits de lumière. Voici ce puits vu du niveau -1; au niveau -2, des panneaux ferment le quai de l'axe Est-Ouest vers Linkeroever, tandis qu'au niveau -3, on peut déjà voir les nouvelles voies de l'axe Sud-Est, qui sera exploité par la ligne 8 prolongée par un tunnel existant depuis la station Astrid et par la ligne 10 mise en tunnel. Photo: Marc Grieten, le 25 février 2017.



← Un court tunnel pour trams et une nouvelle trémie sont en cours d'équipement sous la Frankrijklei pour permettre aux trams des lignes 8 et 10 (qui circuleront au niveau -3 de la station Opéra en venant de la station Astrid) de rejoindre la surface et les nouvelles voies aménagées sur les Leien. Un wagon et une grue rail-route assurent le ballastage des voies. La photo montre également un tram de la ligne 12 circulant sur une voie provisoire vers le sud, alors qu'à droite de la trémie, l'espace libéré est destiné à une nouvelle ligne de tram qui poursuivra en surface sur les Leien, en direction du nord de la ville. Cette photo (comme la précédente) a été rendue possible grâce à une visite du chantier organisée le 25 février 2017 par l'association Vebov. Photo: Marc Grieten.



← Des voies provisoires ont été aménagées sur la Frankrijklei pour contourner les zones de travaux faisant partie du grand projet 'Noorderlijn'. Complémentairement au tunnel pour trams qui permettra de rejoindre la station Opéra par les Leien côté 'sud', un tunnel routier est en cours de construction pour franchir deux importants carrefours.

La motrice 7246 du type 'Hermelijn' sur la ligne 12 passe devant l'opéra en direction de la Bolivarplaats, le 25 février 2017. Lorsque les lignes 8 et 10 passeront par le niveau -3 de la station Opéra, les lignes 12 et 24 seront redirigées vers le centre de la ville (Melkmarkt) depuis la place Franklin Roosevelt. Photo: Marc Grieten.



← Pour permettre des travaux au pont sur le Ring, la ligne 10 a délaissé un court tronçon de surface à la Turnhoutsepoort: depuis le 25 février, elle est déviée par les lignes 24, 8 et les voies de service de la Ruggevelddlaan. Dès la fin des travaux et de ceux visant à équiper un tronçon de tunnel de pré-métro construit dans les années '70 (le 'Reuzenpijp' entre la station 'Zegel' où circule déjà la ligne 8 depuis le 18 avril 2015 et la trémie à hauteur de l'arrêt Hof ter Loo –voir JCF 215, page 82), la ligne 10 roulera en tunnel jusqu'au-delà de la station Opéra.

Le 24 février 2017, dernier jour de circulation sur ce tronçon, la 7344 vers Deurne et Wijnegem circule sous le pont des lignes 12 et 27 Infrabel, tandis qu'un train de citernes se dirige vers le port. Photo: Marc Grieten.



← Le réseau de trams d'Anvers a décidé ment le vent een poupe, comme l'illustrent les photos qui précèdent. Autre projet anversoïis qui devrait bientôt être réactif: la liaison entre Deurne-Noord et Deurne-Zuid. Entamé il y a près de 40 ans, ce tracé est parsemé de quelques rares tronçons de voie et de passages à niveau déjà réalisés, mais qui ont tous été abandonnés. Par manque d'espace dans le parc, cette ligne serait établie en grande partie à voie unique et sans caténaires (!). Quinze motrices hybrides (électriques/Diesel) du type Flexity 3 seraient acquises chez Bombardier pour y circuler.

Un passage à niveau à Deurne, sur la liaison entre Noord et Zuid, avortée il y a 40 ans: la nature y a clairement repris ses droits... Photo: Hans Joosen, le 1^{er} avril 2017.



↑ Les travaux de rénovation des voies du tronçon sud des lignes 25 et 94 à Ixelles ont repris après ceux de l'avenue Buyl le long de l'avenue du Derby, entre la place Marie-José et la gare de Boondael. Avant le renouvellement des rails et la pose d'un tapis antivibratoire, les impétrants renouvellent leurs équipements. Le 31 janvier 2017, le tram 3038 de la ligne 25 vers le terminus tout proche de la gare de Boondael (revêtu d'une publicité intégrale pour les jobs de la STIB) traverse le chantier ouvert par le distributeur d'eau Vivaqua, avant le renouvellement des rails qui s'effectuera par étapes. Photo: Marc Grieten.

↓ Un tram du type 2000 sur la ligne 55 n'est franchement pas courant; c'est pourtant arrivé ponctuellement en semaine pendant le congé de Carnaval, suite à la coupure des lignes 3, 25, 32, 55, 62 et 93 à cause des travaux de renouvellement des courbes de petit rayon au triangle de voies du tunnel Thomas et de la rue du Progrès. Pour éviter des manœuvres fastidieuses, les lignes 25 et 93 ont été mariées à la ligne 55 (et 32 en soirée) à la place Liedts à Schaerbeek, ce qui explique la présence de la 2004 arrivée en 93 depuis 'Legrand' et poursuivant en 55 jusqu'à 'Da Vinci', le 3 mars 2017. Photo: Marc Grieten.





↑ Le Musée du Tram de Woluwe utilise régulièrement la motrice prototype articulée 7500 (voir JCF 214, page 79) pour des sorties sur le réseau de la STIB. Le 5 février 2017, la voici au carrefour de l'avenue du Roi et de l'avenue Fonsny, en marche arrière vers le dépôt de l'avenue du Roi; unidirectionnelle, cette motrice est alors conduite debout, depuis un petit poste aménagé à l'arrière. A droite de la photo, une 7900 de la ligne 81 débouche de la rue Théodore Verhaegen à Saint-Gilles pour se diriger vers la gare du Midi. Photo: Marc Grieten.

↓ Les travaux à la porte de Ninove se poursuivent (voir JCF 214 et 215): le nouveau triangle de voies était en cours de pose le 5 février 2017, tandis que la 7922 sur la ligne 51 circulait sur les voies qui seront prochainement désaffectées, en direction de la gare du Midi et d'Uccle. Les nouvelles voies vers la droite seront celles de la ligne 82, qui circule actuellement hors chantier sur une voie unique temporaire; les voies de gauche permettront d'accéder au dépôt de la rue d'Enghien à Molenbeek. Photo: Marc Grieten.



CMN/BN REEKS/SÉRIE 21



Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-52-8, format couché de 21,5 cm x 30, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 128 pages, prix: 29 euro.

En ce début d'année, nous avons à nouveau reçu trois nouvelles éditions de la Nicolas Collection. La collection complète traitera de toutes les séries de la SNCB: c'est cette fois le tour de la série 21. Les locomotives de cette série sont pratiquement identiques à celles de la série 27: des deux séries, un effectif total de 60 locos a été fabriqué par CFM/BN à Nivelles au cours de la période 1984-1988. La puissance des séries 21 était plus réduite, ce qui les cantonnait à la remorque de trains plus légers. Elles étaient monotension 3 kV DC.

Comme d'habitude pour les livres de cette collection, chaque matricule est illustré au moyen de plusieurs photos. A l'exception de quelques-unes, elles sont toutes en couleurs et imprimées en pleine page. Une de ces locos - la 2109 - fut repeinte dans une livrée unique dite 'Technorame', toutes les autres ayant conservé leur livrée d'origine. Un des points positifs de ce livre est le fait qu'outre les locomotives, il illustre également des rames tractées: le modéliste à la recherche d'exemples de compositions des époques IV et V y trouvera certainement l'inspiration voulue. (GVM)

TYPE 253 & 250 & 252 REEKSEN/SÉRIES 83 & 84 & 85



Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-51-1, format couché de 21,5 cm x 30, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 208 pages, prix: 36 euro.

Dans cette édition, trois séries de locomotives de manœuvres SNCB sont traitées. Les premières sont les 25 locos du type 253 (future série 83). Suit les types 250.0, 250.1 et 252.0, future série 84 qui avec 70 unités, constitue la plus grosse série illustrée dans cet ouvrage. Enfin, les 25 locos du type 252 (future série 85). Les dernières locos de ces séries ont été mises définitivement hors service il y a 15 ans déjà.

Les archives de la Nicolas Collection pour la période d'avant 1971 sont très réduites: à peine quelques photos datent de la période de l'ancienne numérotation à six chiffres. La série 83 fut essentiellement utilisée au départ de Monceau: pour les Flamands, il s'agit d'une loco quasi inconnue. Les photos de locomotives de manœuvres prises dans l'environnement industriel de Monceau parlent toutefois à l'imagination. La série 84 par contre a été utilisée quasi dans tout le pays et même en tête de trains de travaux, lors de leurs dernières années d'existence: de l'inspiration à gogo pour les modélistes... La série 85 est à nouveau un type de locos peu connu (cette fois en Wallonie): elles ont passé une grande partie de leur carrière à Anvers-Dam. Ce livre est à conseiller aux amateurs de locomotives de manœuvres et restitue une bonne image de ce que le transport des marchandises était au cours de l'époque IV, lorsque ces trains étaient encore souvent composés de wagons de types différents. (GVM)

**FÊTE DU TRAIN À VAPEUR
DU CHEVAL AU TRAIN À VAPEUR**

Gare de Maldegem
29-30 avril & 1 mai 2017

Trains à vapeur de Maldegem à Eeklo

Trains à vapeur à voie étroite avec wagonnets découverts

Bourse ferroviaire avec livres, DVD et jouets

Restauration sur place - Ouverts de 10-18h

Correspondance avec les trains SNCB Gand - Eeklo



- Samedi 29/04 et lundi 01/05: évocations historiques avec calèches et trains à vapeur
- Dimanche matin 30/04: défilé de calèches
- Dimanche après-midi 30/04: promenades en tramway hippomobile et calèche bâchée

VZW STOOMCENTRUM • STATIONSPLEIN MALDEGEM (B) • TEL. 050 71 68 52

www.stoomcentrum.be • info@stoomcentrum.be

Le Rail Rebecq Rognon
fête ses 40 ans
les 3,4 et 5 juin 2017

circulations en train à vapeur
exposition de trains miniatures
bourse d'échange
bar et petite restauration

Tarif
12€ par adulte
10€ par enfant
Gratuit en dessous de 7 ans
Recevez votre pins collector

Infos:
Facebook/rail rebecq rognon
Ou
www.rail-rebecq-rognon.eu

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

Séries 83-84-85, Série 21 et Série AM 80 'Break' sont les trois nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, une série où chaque livret est consacré à un type précis d'engin moteur. L'auteur en est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous les livres de la Nicolas Collection sont bilingues, à couverture souple et au format allongé de 29 cm x 21.



CODE SÉRIE 83 :
Types 253-250-252 - Séries 83-84-85,
208 pages
Prix lecteur: € 40,10
(€ 32,40 + € 7,70 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE SÉRIE 21:
BN série 21,
128 pages
Prix lecteur: € 33,80
(€ 26,10 + € 7,70 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE SÉRIE BREAK:
Types AM 80 - série 301-410,
224 pages
Prix lecteur: € 41
(€ 33,30 + € 7,70 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).



◀ **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 'REEKS 12' ▶
Série 12, 96 pages
Prix lecteurs: 30,20 euro
(22,50 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).

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

COMMENT COMMANDER ?

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

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

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

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

Notre modèle club 2017:

Une grande nouveauté

Clôture des commandes: 30 avril 2017



Un chef-d'œuvre de l'histoire du chemin de fer allemand

Pour la première fois avec mécanicien mobile en fonction du sens de marche, avec jardin de toit conforme au modèle réel et comme longue 103 au 1/87.

Procurez-vous dès maintenant votre modèle club exclusif 2017:
www.marklin.fr/fr/clubs.html

Highlights:

- Conception entièrement nouvelle
- Le long 103 à l'échelle 1:87 selon le modèle.
- Nouveaux pantographes unijambistes finement détaillés
- Châssis et superstructure de la locomotive en métal



La nouveauté pour l'exploitation du train miniature: Un mécanicien qui change de poste de conduite en fonction du sens de marche.

märklin
HO

TRIX
HO



39170 Locomotive électrique BR 103.1

€ 399,99 *



Vous trouverez un coffret de voitures voyageurs assorties sous la réf. 43856. Ce coffret est proposé exclusivement aux membres Insider.



22932 Locomotive électrique BR 103.1

€ 399,99 *



Vous trouverez un coffret de voitures voyageurs assorties sous la réf. 23475, exclusivement réservé aux membres du club Trix.