

JOURNAL du Chemin de Fer



218

30^{ème} année
août-septembre 2017
bimestriel
prix: € 9,85



ACTUALITÉ

- FOCUS SUR LINEAS
- DU NOUVEAU CHEZ EUROSTAR!
- RAILS & PHOTOS

REPORTAGES

- LE REMPLACEMENT DE 12 KM DE TRAVERSES ENTRE SIGNEULX ET AUBANGE
- LA CHRONIQUE DES WAGONS

HISTOIRE

- UNE S252 SIEMENS À L'ESSAI EN BELGIQUE
- COCKERILL: 200 ANS DE PRÉSENCE À SERAING
- LE TYPE N DE LA SNCB (4)

P209609

21817 >



ISSN 0776-8109

9 770776 810004

Top nouveauté pour 2017. ESU-31281
Diesellok, H0, C66 Rail Feeding, orange, EP VI, Sound+Rook, DC/AC
Livraison prévue pour octobre 2017.



Exclusive via:

T	S	D
train	service	donckiaert

Loco stationnée à Anvers.



CHEMIN DE FER A VAPEUR
DES 3 VALLEES
MARIEMBOURG – TREIGNES



Découvrez notre région à toute vapeur !
Evénements 2017 :

- 10 & 11 Février : Train de la Saint Valentin (sur réservation)
- 10 Juin : Train restaurant « Barbecue » (sur réservation)
- 21 Juillet : Journée du Modélisme
- 23 Juillet : Journée spéciale « Photos »
- 15 Août : Marché Artisanal
- 2 Septembre : Train « Produits du Terroir » (sur réservation)
- 23 & 24 Septembre : **Festival de la Vapeur**
- 28 & 29 Octobre : Train Halloween
- 16 & 17 Décembre : Train du Père Noël



Ouvert : Du 1^{er} avril au 1^{er} novembre :
 Samedi, dimanche et jours fériés.
 Circulations intensives en juillet et août.

Renseignements & réservations :
 Tél : 060/31.24.40 ou 060/39.09.48
secretariat@cfv3v.eu
www.cfv3v.eu

Aerographie

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
 2860 sint katelijne waver
 015/55.61.97.

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

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

Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDBEBB

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie

redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

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

abo@metamediagroep.be

LICENCES & COPYRIGHTS

Vivian Tavernier

WEBMASTER

Luc Dooms

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye

info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Brussel

Aldipress bv Utrecht

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

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

Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

EDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

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

Membre de la Fédération de la
Presse Périodique belge



La valse des noms de gares

Récemment, la dénomination de certaines gares et points d'arrêt en Belgique a été modifiée : Jemelle est devenu Rochefort-Jemelle, Kontich est devenu Kontich-Lint, Louvain-la-Neuve-Université s'est raccourci en Louvain-la-Neuve et Cambron-Casteau (Pairi Daiza) est redevenu... Cambron-Casteau. Ces modifications apparemment anecdotiques sont pourtant bien plus qu'une simple valse d'étiquettes : tous les panneaux portant les anciennes dénominations ont – ou devront – être remplacés, ce qui a indiscutablement un coût. Sont-elles donc bien justifiées ? Nous n'en savons rien, mais certaines de ces modifications ne sont clairement pas anodines, jugez plutôt !

Le cas de Rochefort-Jemelle est sans doute le plus emblématique, quand on sait que l'actuel ministre de la Mobilité est également bourgmestre (empêché) de la ville de... Rochefort. Les plus anciens parmi nous se délecteront par ailleurs de voir remis au goût du jour l'appellation d'une gare disparue en... 1959.

Pour Kontich, une bourgade située le long de la ligne 25 entre Malines et Anvers, l'ajout de la dénomination de sa commune voisine de Lint est clairement un revirement. Dans un souci de simplification, la SNCB avait plutôt choisi de faire l'inverse, au cours de ces dernières décennies : Châtelaineau-Châtelet était devenu Châtelet, Luttre-Pont-à-Celles était devenu Luttre, et Liedekerke-Teralfene avait été réduit à Liedekerke, à l'époque où son bourgmestre était un certain monsieur Schoupe, celui-là même qui avait ordonné de rebaptiser Bruxelles-Quartier Léopold en Bruxelles-Luxembourg, créant ainsi une magistrale confusion entre le nom d'une gare et la relation sur laquelle elle se situe...

Mais la 'surprise du chef' est très certainement la suppression récente de la référence du parc animalier Pairi Daiza dans l'intitulé de Cambron-Casteau, un joli (mais petit) village situé le long de la ligne 90C Ath – Jurbise, où 99 % des voyageurs qui y descendent en saison se dirigent droit vers le parc : c'est tellement gros que ça sent le règlement de compte ! Rappelons-nous en effet qu'il y a quelques années, le point d'arrêt de Bierges, proche d'un parc d'attractions qui draine une très nombreuse clientèle qui y vient par train, avait très logiquement été rebaptisé Bierges-Walibi...

Plutôt que de passer son temps à ces 'toilettes douteux' de noms de gares, la SNCB ferait mieux de replacer partout et rapidement des 'box-lights', ces caissons lumineux qui affichaient clairement la nuit tombée le lieu où le train s'arrêterait, même dans le plus perdu des points d'arrêt du réseau... Dans un souci d'économies, ces caissons sont désormais souvent remplacés par de simples panneaux bleu foncé à lettres blanches, non éclairés la nuit, ce qui constitue un immense recul en termes de service à la clientèle, alors que paradoxalement, ces box-lights apparaissent désormais partout... dans les pays qui nous entourent ! A quoi sert-il en effet de changer le nom d'une gare, si on ne peut quand même pas le lire, la nuit tombée... ?

LA RÉDACTION

Adresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be



La 7789 de Lineas était pavoisée en ce vendredi 30 juin 2017, pour transférer vers le bassin Wielingen de Zeebruges le premier train Volvo en provenance de Chine, constitué de conteneurs contenant chacun trois nouvelles voitures: vous en lirez plus en page 6. Photo: Max Delie.

Prochain numéro

219

date de clôture de rédaction

13/09/2017

date de parution

13/10/2017

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

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

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

14



↑ DU NOUVEAU CHEZ EUROSTAR!

Eurostar a mis ses nouvelles rames e320 de construction Siemens en service entre Londres et Bruxelles: à lire en page 14.

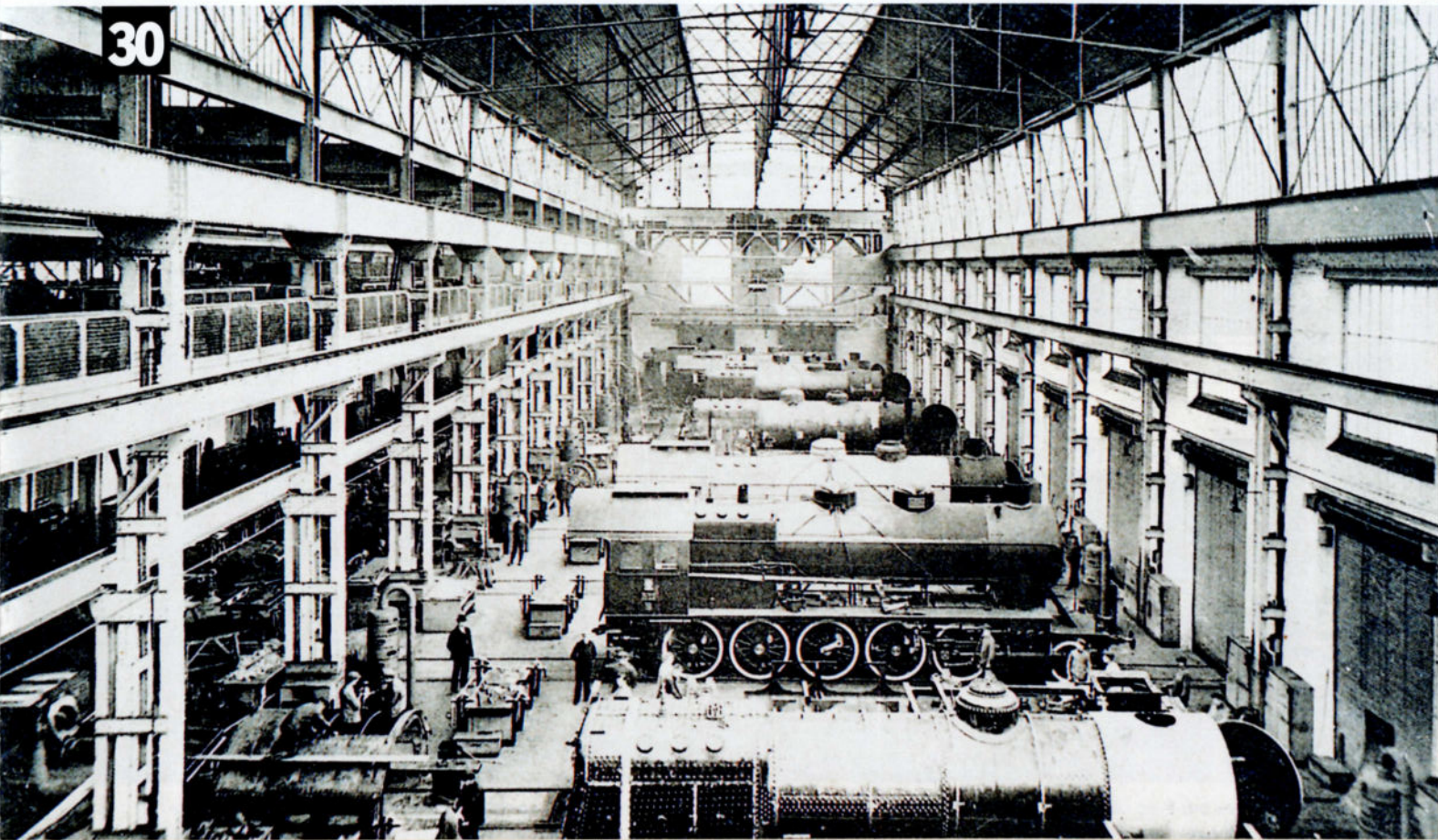
20



↑ DES TRAVAUX DE VOIE SUR L'ATHUS-MEUSE

Après un déraillement à Halanzy en mai dernier, 12 km de traverses et de câbles ont dû être remplacés sur l'Athus-Meuse: nous sommes allés voir la P811 à l'œuvre.

30



↑ COCKERILL: 200 ANS DE PRÉSENCE À SERAING

Cette année, Cockerill aurait eu 200 ans... Voici un bref aperçu historique de la société qui porte son nom, une firme qui fut réputée dans le monde entier pour ses locomotives.

48



↑ LE TYPE 'N' DE LA SNCV

La 4^{ème} partie de cette description des remarquables motrices du type N de la SNCV, les Chemins de fer vicinaux.

EN DÉTAIL

- 6 Focus sur Lineas
- 14 Du nouveau chez Eurostar!
- 20 Des travaux de voie sur l'Athus-Meuse
- 26 Une S252 Siemens à l'essai en Belgique
- 30 Cockerill: 200 ans de présence à Seraing
- 40 La chronique des wagons
- 48 Le type 'N' de la SNCV
- 58 Rails & Photos
- 82 Regards en arrière...



Allons droit au but avec cette photo de la dernière actualité en date concernant Lineas, qui nous est parvenue juste avant la clôture de ce numéro. La 'Traxx' E186 291 de Railpool (Bombardier-n°34840/2012) est prise en location depuis fin juin par Lineas et dispose du 'package' D-B-NL. Cette loco n'en remplace pas une autre, mais vient renforcer la flotte Lineas existante. La voici le 6 juillet 2017 lorsqu'elle quitte la zone portuaire de la rive gauche du port d'Anvers, par la ligne 10. Photo: Max Delie.

FOCUS SUR LINEAS

84

PAR: CARLO HERTOGS & MAX DELIE

Après le lancement de la nouvelle marque 'Lineas' le 27 avril dernier et la sortie des premières 'black beauties', à savoir les premières locomotives revêtues de la livrée Lineas, nous avons dû clôturer notre premier article consacré à cet opérateur ferroviaire belge désormais privé (voir JCF 217) avant même que toutes les locos prévues pour être revêtues de cette livrée soient sorties de l'atelier d'Anvers-Nord. Nous reprenons maintenant le fil là où nous l'avions laissé: la 'Traxx' E186 193 fut la première de ce type à sortir en nouvelle livrée, en date du 3 mai dernier. Cette même journée, la firme néerlandaise Van Strien s'activait à pelliculer la première Diesel: il s'agissait de la 7789, remise à disposition de Lineas dès le lendemain. L'équipe entama immédiatement le pelliculage de la suivante, à savoir la 7784, qui fut prête dans la soirée

du 9 mai. Ces deux locomotives partirent quasi immédiatement vers Charleroi pour y assurer un train de pierres à chaux d'Yves-Gomezée à Millingen (D) et en revenir avec un train vide le lendemain. A Anvers-Nord, les activités de pelliculage s'étaient entre-temps poursuivies, cette fois sur la 'Traxx' E186 255, sortie dans la livrée Lineas dans la soirée du 11 mai. Il s'agit de l'une des rares 'Traxx' de Lineas autorisée 'D-B-F', l'une des quatre locos Railpool arrivées à Anvers-Nord à la fin de l'année dernière en vue de remplacer les 29, ce qui ne s'est réalisé que partiellement, jusqu'à présent. Cette E186 255 noire sera donc surtout visible en tête de trains de et vers la France.

Ce fut ensuite le tour de la 513-10 (alias 266 037), une locomotive Diesel 'Class' 66 prise en location courant mars par B-Logistics,

chez Beacon Rail: son apparition en nouvelle livrée dans la soirée du 23 mai nous a permis de vous la présenter in extremis en couverture de notre numéro précédent, grâce au zèle de notre imprimeur. Bien qu'initialement, il était prévu que la 1313 soit la suivante sur la liste, c'est finalement la 1312 qui fut pelliculée. Cette dernière sortit en livrée Lineas le 2 juin, bien qu'elle fût déjà prête une semaine plus tôt: le bras d'un de ses pantographes avait été littéralement brûlé par une pluie d'étincelles qu'il avait nécessité une réparation, obligeant l'engin à séjourner plus longtemps à l'atelier.

Depuis début juin, ces six 'beautés noires' assurent donc quotidiennement la remorque de trains dans la livrée Lineas. Comme déjà dit, elles ne le font pas seulement sur le réseau Infrabel: la E186 293 tourne dans le



Le premier 'train de bière' arrivé à Ninove a évidemment été mis à quai au moyen d'une locomotive en livrée Linesas. Les firmes ayant collaboré à la concrétisation de ce train étaient affichées sur la locomotive. Photo: Linesas.



Trois pierres d'un coup: Hans Joosen a réussi ce cliché de trois locomotives en livrée Linesas le 28 juin, vues à proximité du stand d'approvisionnement en gasoil de l'atelier SNCB d'Anvers-Nord, avant qu'elles ne partent vers le faisceau 'A2'. Ce faisceau se trouve sur le 'Main hub' qui était officiellement remis en activité le même jour, bien qu'en pratique, il l'avait déjà été bien avant...



Le 14 juin 2017, notre photographe a eu de la chance, car il a pu 'saisir' les deux seules 77 actuellement pelliculées en livrée Lineas en tête d'un train entre Duffel et Kontich. Leur venue dans la région anversoise est plutôt rare, car ces engins sont généralement engagés en tête des trains de pierre à chaux au départ d'Yves-Gomezée. Photo: Max Delie.

roulement des '28', ce qui l'amène aux Pays-Bas et en Allemagne. Quant aux deux 77, elles font partie de la sous-série autorisée à circuler également aux Pays-Bas et en Allemagne: les 7784 et 7789 assurent principalement les trains de pierres à chaux déjà cités ci-dessus au départ d'Yves-Gomezée. Quant à la deuxième Traxx en livrée Lineas, elle est surtout visible le long des lignes 10, 59 et 75 entre Anvers et le nord de la France. La 513-10 est principalement active en tête d'un trafic de chaux, à savoir entre Hermalle-sous-Huy et Oberhausen (D), raison pour laquelle cette loco est souvent visible en Allemagne. Quant à la 1312, elle ne fait pas partie de la flotte 'Sibelit' et n'est donc pratiquement jamais visible le long de l'Athus-Meuse, mais bien entre Anvers et la France, comme la E186 255. Le lecteur doit toutefois savoir que ce qui précède est assez théorique et qu'en pratique, Lineas utilise parfois ces six locomotives comme 'fleurons' de sa flotte dans un but publicitaire. En outre, tout photographe ferroviaire sait depuis longtemps que les horaires des trains de marchandises ne sont pas une science exacte...

DU 'MODAL-SHIFT' À NINOVE

Développer le 'modal-shift' (c-à-d. le transfert des marchandises de la route vers le rail) est l'un des buts principaux chez Lineas. Cet opérateur essaye de concrétiser cela grâce à son réseau 'GXN' (voir notre numéro précédent). C'est la raison pour laquelle nous attendions avec intérêt la mise sur pied de la nouvelle relation de ce réseau. Grand fut notre étonnement lorsque nous avons pu lire le communiqué de presse de Lineas annonçant l'inauguration du 'Biertrein' (le 'train de la bière') la veille, en collaboration avec quelques autres partenaires et en présence de la presse et de quelques politiciens. Votre magazine favori n'ayant pas été invité à participer à cet événement, nous ne pouvons donc pas vous en rendre compte. Ce 'train de la bière' est une réalisation commune à Lineas, Delhaize, la brasserie AB inBev, la Province de Flandre Orientale et la firme de transport Remitrans de Ninove. Tous les jours, AB inBev approvisionne le grand centre de distribution Delhaize de Ninove au moyen de plusieurs camions chargés de la bière Jupiler bien connue. La

Province de Flandre Orientale a l'ambition de rendre son territoire propre du point de vue environnemental d'ici 2050. Dans cette optique, des projets concrets sont réalisés, notamment des solutions de logistique intelligente, comme le 'modal-shift'. Sous l'impulsion de la Province, un train de marchandises chargé de bière reprendra désormais la tâche précédemment dévolue aux camions. Inutile de faire un dessin: Lineas était fin prêt pour être l'opérateur d'un tel convoi. Concrètement, ce train n'aide pas seulement à concrétiser le transfert de mode de transport, mais la façon de transporter cette bière a aussi des effets positifs sur la circulation sur le Ring autour de Bruxelles, en diminuant les files et les émissions de CO₂: le rail émet huit fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier. L'entreprise de transport Remitrans de Ninove collabore à la réalisation de ces alternatives durables: il y a sept ans, cette firme fit l'acquisition d'un raccordement ferré à la ligne 90 et le rendit opérationnel sur ses fonds propres. Ce n'est toutefois que maintenant que ce raccordement va prouver son utilité.



Le viaduc de Moresnet reste un sujet de prédilection pour les photographes ferroviaires. Sur cette photo réalisée par Vincent Lempereur le 4 juillet 2017, on reconnaît la E186 293 en livrée Lineas.

La bière Jupiler tient son nom de la commune de Jupille (près de Liège) où se trouve la brasserie, le long de la ligne 40 et face à l'île Monsin. C'est là que des wagons à parois coulissantes sont chargés de palettes de bacs de bière. La gare officielle de départ de ce train est Bressoux et sa destination le raccordement privé de Remitrans à Ninove. Cette firme alimente ainsi Delhaize. Pour l'instant, ce 'train de bière' circulera trois fois par semaine, ce qui devrait éliminer de la route 5000 poids-lourds par an.

LA NOUVELLE 'ROUTE DE LA SOIE'

Le 30 juin, Lineas a une nouvelle fois attiré l'attention sur elle: une grande fête internationale se tenait au terminal ICO dans le port de Zeebruges, pour y marquer l'arrivée du premier train en provenance de la 'route de la soie'. C'est manifestement l'appellation consacrée pour les différentes relations par le rail qui se mettent rapidement en place entre la Chine et l'Europe et qui sont apparemment très appréciées dans le monde des affaires, même si elles sont encore considé-

rées comme étant peu sûres par beaucoup. Mais de quoi s'agit-il? Cela n'étonnera sans doute pas le lecteur de savoir que c'est surtout la Chine qui est la cheville ouvrière de cette nouvelle 'route de la soie'. Ce nouvel itinéraire doit être apprécié au niveau mondial et donc très largement. Vu de cette manière, il s'agit du projet d'infrastructure le plus important de l'Histoire: il concerne en effet la création de ports, de lignes de chemin de fer, d'oléoducs et d'autres infrastructures dans 65 pays environ! La Chine a libéré un budget de centaines de milliards de dollars pour ce gigantesque projet, qui doit relier l'économie chinoise de façon plus intense avec le reste de l'économie mondiale et ce, dans un laps de temps le plus court possible. Et le transport n'est qu'une des facettes de ce projet, car il s'agit en réalité de beaucoup plus. La 'route de la soie' relie entre elles la Chine, l'Inde, l'Europe, la Russie et même l'Afrique: cela signifie que 75 % environ du commerce mondial se déroule dans les régions où la Chine est pleinement active. Les responsables chinois doivent bien ricaner des

mesures protectionnistes d'un certain monsieur Trump, qui leur donne une occasion inespérée de se positionner comme grand concurrent des Etats-Unis et de lui rafler ainsi une bonne partie de son marché... L'idée de beaucoup d'Occidentaux selon laquelle la Chine aurait pour but de rafler leur marché et de plumer l'Europe est démentie avec force par les dirigeants chinois. Le fait que de nos jours, la moitié des trains qui arrivent en Europe par la 'route de la soie' en repartent chargés prouve bien selon les Chinois qu'ils veulent participer de façon très active au commerce mondial et ne pas agir comme des prédateurs, car ils perdraient rapidement leurs parts de marché à l'étranger. Vrai ou faux, la progression du transport par rail par la 'route de la soie' est en marche et les hommes d'affaires qui pensent à l'avenir vont en profiter et saisir les opportunités: Lineas ne sera pas la dernière à le faire.

Le suédois Volvo, ce constructeur automobile qui attache beaucoup d'importance à la sécurité et à l'environnement, produit



Arrivée du premier train Volvo au terminal ICO de Zeebruges, en provenance de Chine. A l'avant, la 7784 était pavoisée de bannières chinoises, l'autre 77 en livrée Lineas (la 7789) étant placée en queue de ce convoi homogène. Les mentions des banderoles étaient bilingues, mais pas dans les langues auxquelles nous sommes habitués dans notre pays... Selon les nombreux visiteurs chinois présents à cette cérémonie, elle avait de l'allure: lorsque le train s'est immobilisé, ils se sont littéralement rués sur la 7789 pour se faire prendre en photos en sa compagnie...! Photos: Max Delie & Carlo Hertogs.





Une belle atmosphère vespérale dans le Waaslandhaven, le 15 juin 2017. La E186 255 a presque entièrement gravi la rampe de sortie du tunnel Antigone et franchit le canal de démergement. Le train de conteneurs 43832 Anvers-Nord (faisceau 'A1') - Madrid Abronigal haut en couleurs sera remorqué par cette 'Traxx' jusque Somain (F). Photo: Carlo Hertogs.

depuis six mois son luxueux modèle S90 dans l'usine flambant neuve de Geely à Daqing, dans le nord-ouest de la Chine. Les voitures de ce modèle destinées au marché européen étaient acheminées par bateau, jusqu'à ce que Volvo découvre à son tour la 'route de la soie' et passe au transport par rail entre la ville chinoise d'Heilongjiang et Zeebrugge. Le constructeur argumente cette décision par le fait que l'acheminement n'est pas seulement plus rapide, mais aussi plus respectueux de l'environnement. Dans un premier temps, deux trains par semaine vont circuler, mais cette fréquence devrait rapidement passer à quatre (voire à six) trains par semaine. Ces convois traversent la Chine d'est en ouest, la Russie et la Biélorussie, jusqu'à la frontière polonaise. Là, à Malaszewice, les conteneurs sont transbordés des wagons à voie large sur d'autres wagons à voie normale, qui traversent à leur tour la Pologne, l'Allemagne et la Belgique. Au sein du termi-

nal ICO de Zeebrugge, les conteneurs sont déchargés et les Volvo en sont extraites, afin de les acheminer ultérieurement vers les distributeurs en Europe. Comme le lecteur peut le voir sur les photos, ce sont des conteneurs ordinaires de 40 pieds qui sont utilisés. Chacun d'eux contient trois automobiles. Et à notre grand étonnement, elles sont prêtes à rouler! En principe, elles sont transportées de la même manière que sur les transports d'autos que vous croisez tous les jours sur la route. Les portes du conteneur étant ouvertes, on y place une sorte de traineau, comme ceux utilisés pour le transport de fret par avion. Une première Volvo est alors placée sur ce traineau. Ce dernier est pourvu d'une structure qui permet de disposer l'auto avec son capot vers le haut, afin de pouvoir placer la 2^{ème} partiellement sous la première. Ces deux autos, par ailleurs entièrement emballées d'un film plastique pour éviter toute dégradation lors du transport, sont fortement

arrimées. Le traineau est ensuite placé dans le conteneur et y est arrimé à son tour. Un second traineau est ensuite 'enfourné' dans le conteneur: non pourvu d'une structure, ce second traineau est arrimé au conteneur et au premier traineau. Une troisième auto y est alors placée et à son tour fermement arrimée. Les portes du conteneur sont refermées, plombées et le conteneur placé sur un wagon: le voyage peut commencer... Volvo table sur plus de 300 trains par an, qui achemineront chacun 175 autos, soit entre 30.000 et 40.000 véhicules par an. Lineas est l'opérateur ferroviaire responsable de la dernière partie du voyage, depuis la gare marchandises d'Aachen-West jusqu'au terminal ICO le long du bassin Wielingen, dans le port de Zeebrugge. Jusqu'à Zeebrugge-Formation, c'est une série 28 de Lineas qui assure la remorque du convoi. Ensuite, une 77 refoule la rame vers le terminal pour conteneurs. Dans un premier temps, cette opération se déroulera en deux



La BB 75036, une Diesel 'Prima' de fabrication Alstom, fait partie de la flotte Lineas France; elle sort ici des 'Ateliers des Flandres' le 3 juillet 2017, où l'engin a été pelliculé dans sa nouvelle livrée. Cette sortie s'est faite officiellement en présence du management de Lineas et d'autres invités, dont Didier Delattre pour Journal du Chemin de Fer. L'autre locomotive utilisée par Lineas France, la BB 75110, encore en livrée d'origine, devrait avoir reçu à son tour sa nouvelle livrée, le 10 juillet.



Une autre belle vue, qui nous est offerte par Wouter De Haeck: le 3 juillet, il a photographié près d'Hennuyères ce train inter-formation Anvers - Châtelet qui à sa grande joie, circulait avec un retard conséquent, ce qui lui a permis de le photographier dans ce joli panorama.

fois. Les conteneurs utilisés forment un bel ensemble, car ils sont tous peints uniformément en bleu. Les grandes lettres blanches et rouges, en caractère chinois, se détachent bien du fond. Ce convoi serait-il donc facile à reconnaître en ligne? Erreur, car d'autres convois du même type circulent aussi en Belgique: le train qui circule de nos jours de façon irrégulière entre la Chine et Londres est également constitué de conteneurs de 40 pieds. Sa remorque est assurée par ce qui est disponible, à savoir une série 13 ou une Traxx autorisée 'D-B-F'. Et jusqu'à présent, les wagons utilisés ne sont pas à deux essieux, mais à bogies. Mais comme vous le savez, ce qui est vrai aujourd'hui peut ne plus l'être demain. Dans les faits, ce train Volvo n'était donc pas le premier convoi opéré par Lineas en Belgique, mais bien la première liaison officielle directe par chemin de fer entre la Chine et la Belgique. Actuellement, on s'active encore pour trouver un chargement de retour vers Heilongjiang.

Cela étant, le train qui a été présenté aux invités et à la presse le 30 juin dernier à Zeebruges y était déjà arrivé... la veille. Il avait entamé son voyage en Chine en date du 13 mai. Quoiqu'il en soit, la volonté est de réduire la durée du voyage entre Heilongjiang et Zeebruges à 20 jours en moyenne: cela devrait réussir à condition qu'une certaine routine s'installe. Toutes sortes d'initiatives ont en outre été prises, au niveau politique. Les pays traversés par ces convois empruntant la 'route de la soie' ont ainsi signé récemment un accord de coopération visant à simplifier les formalités aux frontières, de façon à pouvoir réduire la durée totale du trajet de 3 à 4 jours supplémentaires. Les numéros de trains et les horaires de ces convois nous sont inconnus, et même s'ils étaient connus, nous craignons qu'il ne s'agisse que de simples indications et que ces trains circuleront rarement dans les sillons qui leur ont été attribués. Le premier train arrivé de Chine a par exemple

circulé dans le sillon du 47587, qui est normalement attribué à un autre train venant de Pologne...

Pour terminer, Lineas a une nouvelle fois réussi à nous surprendre lorsque le 3 juillet dernier, nous avons reçu des photos de la locomotive BB 75036 de Lineas France (ex OSR) en livrée Lineas. Lors de la conférence de presse du 30 juin, pas un mot n'avait filtré à ce sujet au cours de notre conversation avec les dirigeants, concernant leurs projets d'avenir... Cette locomotive Diesel du type 'Prima' fut pourtant présentée le même jour à la presse, après qu'elle ait été pelliculée aux 'Ateliers des Flandres' à Hazebroeck (F). Depuis lors, une de ses consœurs (la BB 75110) a pu également bénéficier de la nouvelle livrée. Laissons donc faire les hommes et les femmes de Lineas: ce ne sont pas les amateurs de trains qui s'en plaindront... Tout ce qui précède témoigne en effet du dynamisme dont Lineas fait preuve actuellement!



Assuré par la nouvelle rame 4018/4017, le train Eurostar 9114 London St. Pancras - Bruxelles-Midi passe à Tubize, à l'endroit où la LGV 1 se sépare de l'autoroute E429. Photo : Herman Van Esbroeck, le 5 juillet 2017.

DU NOUVEAU CHEZ EUROSTAR!

Le mardi 23 mai 2017, le 'Channel Terminal' rénové de Bruxelles-Midi était officiellement inauguré, tandis qu'une nouvelle rame Eurostar 'e320' (de construction Siemens) était présentée dans le terminal, en vue de la mise en service commercial de ce type de rames sur la relation Bruxelles - Londres dès la semaine suivante.

PAR: MICHEL VAN USSEL

LES RAMES 'E320'

Les nouvelles rames Eurostar du type e320, qui circulent déjà en service commercial depuis novembre 2015 entre Londres-St.

Pancras et Paris-Nord (et vice versa), sont également engagées depuis le 29 mai dernier sur la relation London St. Pancras -

Bruxelles-Midi (et v.v.). Ce type de rames offre une capacité supplémentaire de 20 % par rapport aux rames TMST d'origine



Les nouvelles rames Eurostar 4001/4002 (à gauche) et 4026/4025 (à droite) face aux heurtoirs des voies 1 et 2 du 'Channel Terminal' de Bruxelles-Midi. Bien que les rames e320 soient plus longues de 6 mètres par rapport aux e300, il y a encore 'du mou' avant lesdits heurtoirs, les concepteurs du terminal ayant manifestement anticipé un possible allongement des rames. Ce n'a pas été le cas par contre à Paris-Nord, où la mise à quai des e320 doit se faire à moins de 2 m du heurtoir, à l'aide... d'un miroir! Photo: Michel Van Ussel, le 20 juin 2017.

Deux nouvelles rames Eurostar 'e320' côte à côte au 'Channel Terminal' de Bruxelles-Midi, le 20 juin 2017: à gauche, la rame 4025/4026 ayant assuré le train 9116 venant de Londres (arrivée: 12h02); à droite, la rame 4002/4001 (première de la série) s'apprêtant à assurer le train 9133 (départ: 12h52) vers Londres. La partie supérieure des nez de deux engins est étonnamment sale, un problème qui serait dû à la forme très (trop?) aérodynamique des nez, qui rend leur nettoyage impossible aux stands automatisés de lavage... Photo: Michel Van Ussel.





A l'extrémité des deux voies en impasse du 'Channel Terminal', une plaque 'H' (signalant l'extrémité de la partie du quai accessible aux voyageurs) a dû être placée sur chacune des deux voies, pour éviter qu'un conducteur n'avance trop et que la première porte de la rame (située juste derrière la cabine de conduite) ne se retrouve bloquée par la balustrade visible à l'avant-plan! Derrière la paroi du fond se trouve une salle de réunion de l'hôtel Pullman: lors de la construction du bâtiment, les dispositions ont toutefois été prises pour permettre un éventuel prolongement des deux voies, en vue de les rendre passantes...
Photo: Michel Van Ussel, le 20 juin 2017.



Le poste de conduite de la rame 4002, qui est entièrement informatisé. Le compartiment voyageurs situé derrière le poste de conduite en est séparé par des armoires techniques, disposées de part et d'autre d'un couloir inaccessible à la clientèle. Fini donc la vue sur la voie comme à bord des rames ICE 3 qui assurent la relation Bruxelles - Francfort: la paroi vitrée séparant le conducteur des voyageurs n'a hélas pas été reconstruite sur les rames du type 'Velaro' de Siemens, sans doute par souci de précaution sécuritaire... Photo: Michel Van Ussel, le 20 juin 2017.



L'intérieur d'un compartiment de 1^{ère} classe, dénommée 'Standard Premier' ou Business Premier', cette dernière étant une sorte de 'super-première classe' qui se différencie de la 1^{ère} standard notamment par un meilleur service et des repas plus copieux... Remarquez les écrans vidéo au plafond, qui indiquent entre autres la vitesse du convoi lors de sa marche. Photo: Michel Van Ussel, le 20 juin 2017.



L'intérieur d'un compartiment de 2^{ème} classe, dénommée 'Standard' chez Eurostar. Tout comme en classe 'Premier', certains sièges souffrent de la 'trumite': ils ne sont pas à hauteur d'une fenêtre, mais d'un trumeau, c-à-d. une paroi aveugle... Cette faute de conception que l'on croyait propre aux TGV de construction française n'est sans doute pas gênante lors de la traversée du Tunnel sous la Manche, mais que dire pour le reste du voyage... Photo: Michel Van Ussel, le 20 juin 2017.

'EUROSTAR ODYSSEY'

Cet été, Eurostar vient de lancer une étonnante expérience de réalité virtuelle, disponible exclusivement à bord de ses nouveaux trains (e320 et e300 rénovés). Imaginée pour égayer le voyage, cette expérience, dénommée 'Eurostar Odyssey', est accessible grâce à un casque de réalité virtuelle, d'un simple smartphone ou encore d'une tablette. Les casques (en carton) seront distribués gratuitement aux familles voyageant à bord d'Eurostar, tout au long de l'été.

Il est donc à présent possible d'apercevoir des poissons depuis l'Eurostar, lors de la traversée du Tunnel sous la Manche : le toit du train virtuel se transforme en un plafond de verre, révélant le monde sous-marin environnant ! Pour vivre cette aventure – disponible en français, anglais et néerlandais – les voyageurs n'auront qu'à se connecter au système de divertissement gratuit d'Eurostar...

(Trans Manche Super Trains, rebaptisées 'e300'), soit 900 places au lieu de 750, grâce au fait que leurs deux voitures d'extrémité sont également accessibles aux voyageurs. Dérivées du modèle 'Velaro D' de Siemens et aptes à 320 km/h en service commercial, les rames e320 sont composées de 16 voitures à 2 bogies: il n'y a donc plus de 'pures' motrices en tête et en queue de ces rames, contrairement aux rames TMST d'origine. Les e320, construites au nombre de 17, seront toutes livrées à la fin de l'année 2017: elles seront numérotées 4001/4002



Les voyageurs embarquent à bord de la rame Eurostar 4002/4001 qui va assurer le train 9133 de Bruxelles-Midi vers London St. Pancras. Les 16 voitures à bogies qui constituent une rame e320 sont sensiblement plus longues que les 'remorques' des rames e300, qui reposent quant à elles sur des bogies communs (sauf en milieu de rame). Le repère '3' au pied du pilier à droite sert à indiquer aux voyageurs le numéro de la voiture. Photo: Michel Van Ussel, le 20 juin 2017.

à 4019/4020 (1^{ère} tranche) et 4021/4022 à 4033/4034 (2^{ème} tranche) ⁽¹⁾.

Les rames e320 sont toutes quadriréseau (1,5 kV et 3 kV CC, 15 kV et 25 kV CA) et équipées de l'ETCS, ainsi que des différents systèmes de sécurité et de signalisation propres aux réseaux ferrés britannique, français et belge. Dans un premier temps, seules les 7 rames de la seconde tranche (4021/4022 à 4033/4034) seront équipées de la version ETCS permettant en outre de circuler aux Pays-Bas.

À bord des e320, l'intérieur est sobre et chic; il a été conçu par la célèbre firme italienne Pininfarina. Une connexion wifi et une gamme de 300 heures de films, de séries, de documentaires, de jeux et d'informations sont disponibles sur smartphones, tablettes ou ordinateurs portables, grâce à une plateforme digitale gratuite, quelle que soit la classe empruntée.

LE TERMINAL RÉNOVÉ

Le 'Channel Terminal' (la nouvelle appellation du terminal Eurostar) situé dans la gare de Bruxelles-Midi, où tous les voyageurs Eurostar doivent au préalable s'enregistrer et subir les contrôles de police et de sûreté, a été rénové et rendu plus lumineux. Il a également été agrandi, en vue de la mise en service sur la relation Bruxelles - Londres des nouvelles rames e320, plus capacitaires. Après s'être enregistrés à l'un des cinq comptoirs, les voyageurs sont invités à passer d'abord par les dispositifs à rayons X et les détecteurs de métaux opérés par Securail, le service de gardiennage de la SNCB. La police fédérale belge et le service d'immigration britannique procèdent ensuite aux contrôles d'identité. Une nouveauté : les clients qui voyagent pour affaires (en 'Business Premier', la super-première classe) peuvent s'enregistrer à un comptoir qui leur est dédié, jusqu'à dix

minutes avant le départ du train. En outre, cinq nouveaux portillons électroniques seront mis en service dans le 'Channel Terminal' cet été: ils permettront un contrôle automatisé des voyageurs munis d'un passeport biométrique, grâce à des caméras à reconnaissance faciale.

ET VERS AMSTERDAM ?

Grâce à l'interopérabilité des rames e320, il est désormais possible à Eurostar de faire circuler ces nouvelles rames sur quasi tout le réseau européen à grande vitesse, notamment aux Pays-Bas, voire en Allemagne. Eurostar finalise précisément une nouvelle liaison Londres - Rotterdam/Amsterdam, dont le lancement est prévu en décembre prochain. Deux allers et retours par jour sont prévus dans un premier temps entre London St-Pancras et Amsterdam CS, le meilleur temps de parcours étant de 3h50 (sens Londres > Amsterdam). Il s'agira de

(1) Pour répondre aux normes de sécurité propres au Tunnel sous la Manche, les rames Eurostar TMST d'origine (rebaptisées désormais 'e300') étaient sécables en leur milieu, chaque demi-rame portant pour cette raison un matricule différent. Cette disposition technique n'a toutefois plus été reprise sur les nouvelles rames e320: difficile donc de comprendre pourquoi elles portent aussi un double matricule...



Seules 8 rames Eurostar 'TMST' d'origine (rebaptisées 'e300', car limitées à 300 km/h) seront renovées intérieurement, afin de les hisser au niveau de confort des nouvelles 'e320'. Fin juin 2017, trois de ces rames ont déjà été renovées et repeintes extérieurement. Voici l'une d'elles (la 3219/3220) assurant le train 9153 Bruxelles-Midi - London St. Pancras, au passage à Ruisbroek (L.96N), le 1^{er} juin 2017; elle vient de croiser une rame 'e320' assurant le train 9140 venant de Londres. Photo: Bertrand Montjobaques.

BON À SAVOIR...

- La flotte Eurostar se composera à terme de 25 rames : 17 nouvelles 'e320' et 8 'e300' (ex TMST) qui seront renovées, à savoir les 3007/3008, 3015/3016, 3205/3206, 3209/3210, 3211/3212, 3219/3220, 3221/3222 et 3229/3230, toutes les autres non citées (dont toutes les ex-SNCB 3101 à 3108) seront radiées ;
- Une rame Eurostar 'e300' compte 750 sièges, soit l'équivalent de deux avions Boeing 747;
- Le Tunnel sous la Manche a une longueur de 50 km et descend jusqu'à 75 mètres sous la mer;
- La traversée du Tunnel sous la Manche en Eurostar s'effectue en 18 minutes, à 160 km/h.

Quelques personnalités ou groupes célèbres qui ont déjà voyagé à bord d'Eurostar:

- Le roi Philippe et la reine Mathilde de Belgique ; la princesse Astrid ;
- Sa Majesté la reine Elisabeth II et le duc d'Edimbourg;
- Les premiers ministres britanniques Thatcher, Major, Blair, Brown et Cameron;
- Les présidents de la République française Mitterrand, Chirac, Sarkozy et Hollande;
- Les présidents des Etats-Unis d'Amérique Clinton et Obama;
- Henry Kissinger, Aung San Suu Kyi, Kylie Minogue, Jarvis Cocker, Take That, Coldplay, Oasis, Bon Jovi, Madonna, Sting, Paul McCartney, The Spice Girls, One Direction, Rihanna, P Diddy, Johnny Depp, Kate Moss, Grace Jones, Halle Berry, Pierce Brosnan, Roger Moore, Audrey Tautou, Thierry Henry, Andy Murray, Jamie Oliver, Jane Birkin, Eddy Merckx, Arno, David Beckham, Eden Hazard, Christian Benteke, Kirsten Flipkens, Bart De Pauw, Marouane Fellaini... etc.

deux trains ayant actuellement Bruxelles-Midi comme terminus, qui seront prolongés vers Amsterdam CS par la Jonction Nord-Midi de Bruxelles, donc sans pénétrer

dans le 'Channel Terminal'. Au-delà de la Jonction, ces trains poursuivront par les lignes 25N, 25 (sans arrêt à Anvers-Central), la LGV 4 et la HSL-Zuid, en ne s'arrêtant

tant qu'à Rotterdam CS et Amsterdam CS. Dans l'autre sens, les voyageurs subiront les contrôles de police et de sûreté à Amsterdam ou à Rotterdam, avant de pouvoir embarquer. Rien ne semble toutefois réglé actuellement pour les voyageurs voulant monter à bord de ces trains à Bruxelles-Midi, sauf à faire transiter ces derniers par la ligne 28 de ceinture 'ouest' de Bruxelles et de les faire pénétrer dans le Channel Terminal par le sud... Quelques précieuses minutes pourraient être gagnées si les deux voies du Channel Terminal étaient rendues passantes, ce qui permettrait aux Eurostar d'y accéder en venant par la Jonction Nord-Midi, mais pour ce faire, il faudrait prolonger les deux voies en impasse du terminal à travers... l'actuelle salle de réunion de l'hôtel Pullman, qui se trouve dans leur prolongement. Invraisemblable, nous direz-vous? Cette possibilité aurait bel et bien été prévue d'un point de vue technique lors de la construction de ce bâtiment!

Remerciements à Mme. Evelyn Van Cleven, Press Officer Benelux chez Eurostar.



Le train de renouvellement P811 à l'œuvre à hauteur de la gare d'Aubange, remorqué par les 6283 et 6237 d'Infrabel. On distingue devant la locomotive les dégâts causés aux traverses en béton par les roues du convoi déraillé...

Athus-Meuse

LE REMPLACEMENT FORCÉ DES TRAVERSES ENTRE SIGNEULX ET AUBANGE...

Un gros chantier dont Infrabel se serait bien passé !

PAR: MICHEL VAN USSEL (TEXTE) ET GÉRARD MARTIN (PHOTOS)

UN DÉRAILLEMENT HORS NORMES...

Le vendredi 19 mai 2017 vers 3 h du matin, l'avant-dernier wagon du train combiné 40378 Genk – Mortara (It) a déraillé en pleine voie le long de la ligne 165 à Saint-Rémy (BK 125 entre Virton et Athus), suite à un incident extrêmement rare: la rupture d'une roue. Le wagon concerné, un porte-conteneurs 'Sggmrs' construit en 2003, était chargé d'un conteneur-citerne, mais il ne

s'est pas renversé et a poursuivi sa route sur près de 14 km, en labourant de son bogie déraillé tout l'équipement de la voie parcourue: traverses, câbles, balises, circuits de voie et platelages de passages à niveau. A la trifurcation d'Aubange, le passage du wagon déraillé sur les aiguillages qui dirigeaient le convoi vers la France l'a déstabilisé, ce qui a eu pour effet d'arracher les boyaux d'air de la conduite de frein automatique et d'arrêter enfin le convoi.

UN CHANTIER IMPRÉVU

Quelques jours seulement après cet incident de grande ampleur (qui n'aura toutefois fait aucune victime), Infrabel s'est mis à l'œuvre: il apparut rapidement que toutes les traverses en béton de la voie A (sens normal Virton > Aubange) allaient devoir être remplacées entre Signeulx (vers la BK 127) et la trifurcation d'Aubange (BK 139), soit sur près de 12 kilomètres. Si au premier point visible du déraillement (à Saint-Rémy,



Le train P811 était précédé de deux pelleteuses rail-route dont la fonction était de 'dégarnir' le ballast de part et d'autre de la voie, afin d'alléger le travail du train de renouvellement.



Gros plan sur les dégâts occasionnés aux traverses par les essieux déraillés. A noter que si les traverses avaient été en bois, leur remplacement n'aurait sans doute pas été nécessaire: c'est l'un des (rares) avantages des traverses en bois sur celles en béton...



Le train P811 à hauteur de l'ancien bâtiment de gare d'Aubange. Les traverses chargées sur les wagons plats sont celles qui ont déjà été enlevées, qui se reconnaissent à leur teinte grisâtre. Remarquez les panneaux additionnels jaunes 'ETCS1' sur les signaux, indiquant l'origine d'une zone de ligne équipée de l'ETCS de niveau 1.



Le train P811 sur le passage à niveau en gare d'Aubange. Remarquez les barrières levées, alors qu'un train occupe toute la largeur du passage: la circulation routière y était interdite en amont par des barrières routières. Lors du passage d'un train sur la voie non occupée par le P811, les feux rouges fonctionnaient et les barrières s'abaissaient toutefois, à l'adresse des piétons... Les deux 'transbordeurs' de teinte jaune qui passent d'un wagon à un autre dans un ballet incessant alimentent la machine en traverses neuves, tout en assurant aussi l'évacuation des traverses avariées.

Nous approchons de la 'bête': la machine qui effectue la substitution des traverses. Les deux rails sont d'abord désolidarisés de leurs traverses et écartés de part et d'autre de l'engin.



Tandis qu'un grappin saisit les anciennes traverses en partie basse du train P811 et les dépose sur une chaîne sans fin qui les amènera sur le wagon situé à droite, les nouvelles traverses (plus blanches) arrivent par le dessus...

...et sont déposées une par une à l'écartement voulu, à l'emplacement laissé libre par les anciennes traverses.



Une vue prise au même endroit, mais de l'autre côté de l'engin: on voit bien le 'tapis' de traverses arrivant du haut de la machine...



En queue de la machine, les deux rails sont reposés sur les nouvelles traverses.

vers la BK 125), les marques des boudins de roues étaient encore à peine visibles sur les traverses, l'entaillage du béton à partir de l'ancienne gare internationale de Signeulx ⁽¹⁾ devenait tel que le remplacement systématique des traverses s'avérait inévitable. Infrabel s'est d'abord attaché à remettre en service la trifurcation d'Aubange, en y remplaçant les traverses et les appareils de voie qui le nécessitaient. Ce faisant, la continuité de l'itinéraire était rétablie entre Virton et Athus, Rodange (L) ou Mont-St-Martin (F), grâce à l'utilisation alternée de la voie B (sens normal Aubange > Virton) de la ligne 165. Un des deux trains P811 d'Infrabel servant au renouvellement des traverses a ensuite été dépêché vers le Sud-Luxembourg et a

(1) Gare d'origine de la liaison avec la Compagnie privée du Chemin de Fer de Gorcy (F).



Derrière le train P811, toute une équipe s'affaire à poser les clips de fixation des rails aux traverses et à les fixer: ces opérations doivent encore se dérouler manuellement.

Lorsque la machine rencontre des traverses en bois (à hauteur de circuits de voie, par exemple), ces dernières doivent être retirées transversalement, un boulot assuré par quelques gars costauds!...



Tandis que le train P811 opérait sur la voie A, la voie B était utilisée dans les deux sens pour le trafic régulier, témoin cette UM de 13 remorquant un train de marchandises en direction de Virton. Au loin, l'épais 'brouillard' est le résultat des poussières provoquées par les pelleteuses sur rails, qui enlèvent du ballast... Remarquez également la différence de teintes entre les traverses neuves (à l'extrême gauche) et les avariées, plus sombres.



La trifurcation d'Aubange, où le convoi déraillé s'est finalement immobilisé. Au premier plan, la liaison 165/2 menant vers Mont-St-Martin (F), dont les traverses et le ballast ont également dû être remplacés. L'aiguillage au second plan mène soit vers Athus (par la voie en courbe vers la gauche), soit vers Rodange (L), via la liaison 165/1. A l'arrière-plan, le terminal pour conteneurs d'Athus.



Les deux wagons déraillés, qui ont été hissés à l'aide d'une grue routière spécialisée sur la butte du PED (Pôle Européen de Développement) surplombant la trifurcation. A l'avant-plan, l'essieu qui a causé cette catastrophe: observez ce qui subsiste de la roue cassée, après qu'elle ait entaillé près de 14 km de traverses! On aperçoit en contre-bas une 'Desiro' assurant un train régulier Libramont - Arlon, qui se dirige vers Athus.



Le passage à niveau n° 31 de Saint-Rémy (entre Virton et Signeulx), près duquel les premiers signes de déraillement apparaissent sur les traverses. A droite, un train complet de coils file à contrevoie vers Aubange.

entrepris dès le mardi 30 mai le remplacement intégral des traverses de la voie A entre Signeulx et la trifurcation d'Aubange. Originalité: le convoi, tracté par deux 62 d'Infra-bel, circulait au pas sur la voie avariée, qui avait préalablement été dégagée de tout obstacle, afin d'être parcourable.

Le chantier de renouvellement a duré trois semaines, tandis que la repose des câbles, des circuits de voie, des pédales et autres dispositifs au sol se déroulait dans la foulée. La voie 'A' a finalement été rouverte au trafic régulier le lundi 17 juillet, en début de service.

Cette opération de substitution de grande ampleur fut une occasion assez unique de voir fonctionner de près un des trains de renouvellement d'Infra-bel; c'est ce qu'a fait Gérard Martin, dont nous vous proposons le reportage-photos, réalisé les 16 et 19 juin 2017.



Avant d'entamer ses essais en solo, la S252 a d'abord subi quelques tests statiques, réalisés le 11 juin 1992 en gare d'Ath. Photo: Max Delie.

UNE S252 SIEMENS

à l'essai en Belgique

PAR: CARLO HERTOGS

Revenons il y a 25 ans, à une époque où les informations ferroviaires n'étaient pas disponibles sur internet et où chaque amateur gardait ses petits secrets pour lui... Pour un amateur de trains, ce n'était pas simple de trouver l'information correcte pour faire des photos sur ce qui était encore à l'époque le réseau de la SNCB. Grande fut donc notre surprise lorsque nous avons appris que des parcours d'essais se dérouleraient en juin 1992 avec une locomotive 'étrangère'. Le lecteur doit savoir qu'à la fin du siècle dernier, seul des locomotives de fabrication belge circulaient en Belgique, à part une exception: la série 18, cousine des CC 40100 de la SNCF. Dans un roulement commun, ces locos assuraient la remorque des trains internationaux de et vers Paris, via deux itinéraires bien précis en Belgique. Ces deux séries de locos avaient été conçues et construites par la firme française Alsthom (devenue Alstom). A l'époque, il était exceptionnel qu'une locomotive étrangère assure des trains réguliers sur le réseau belge: inu-

tile de dire à quel point nous étions curieux de voir de quoi ces parcours d'essais seraient faits...

Un second élément tout aussi important qui contribua à hisser notre niveau de curiosité au plus haut fut le fait que les chemins de fer se trouvaient alors devant un dilemme. Dans le domaine de la traction électrique, les moteurs triphasés semblaient être promis à un brillant avenir et parallèlement, un réseau européen de relations rapides allait être construit dans les 20 années qui suivraient. Ce réseau constituerait la colonne vertébrale sur laquelle des trains de voyageurs circuleraient à grande vitesse. Dans cette optique, on rêvait déjà de pouvoir disposer de nouvelles locomotives puissantes, capables de remorquer des trains de voyageurs à plus de 160 km/h, mais aussi des trains de marchandises lourds sur des lignes classiques au profil accidenté, grâce à leur universalité. Les constructeurs ferroviaires français et allemands étaient tous deux fiévreusement

occupés à concevoir une telle locomotive et espéraient secrètement pouvoir conquérir le marché européen. L'industrie française travaillait à cette nouvelle locomotive sur base de la 'Sybic', qui avait fait ses preuves. Quant à l'industrie allemande, elle avait pris la BR 120 comme base pour ce nouveau projet. Pour des raisons compréhensibles, ni la SNCB ni les constructeurs belges n'avaient voix au chapitre. Suite à la présence du 3000 V (en courant continu) sur le réseau belge (les lignes à grande vitesse n'existaient pas encore et l'axe Athus-Meuse n'était pas encore électrifié), le champ d'utilisation d'une locomotive pour courant alternatif était trop réduit en Belgique pour justifier les frais élevés de conception d'un tel modèle. Et se lancer dans la conception d'une locomotive polycourant pour toute l'Europe eut été encore plus risqué, suite à la concurrence de nombreuses entreprises étrangères, bien plus importantes. La SNCB était donc dans l'expectative, mais put saisir l'opportunité qui se présentait.



Lors du deuxième parcours de retour le mercredi 17 juin 1992, le train de mesures file à grande vitesse sur la ligne 75, en direction de Gand. Cette vue a été prise à deux kilomètres environ au sud de De Pinte. Photo: Carlo Hertogs.



Vu depuis la ruelle dénommée 'Langs de spoorweg' ('Le long du chemin de fer') à Sint-Martens-Latem, voici le 3^{ème} passage en vitesse vers Courtrai, réalisé le 17 juin 1992. La voiture de mesures est classée juste derrière la loco, afin de recueillir les données des mesures. Photo : Carlo Hertogs.



↑ Après les parcours d'essais du vendredi 19 juin 1992, la 2341 a repris l'ensemble de la rame d'essais et l'a transférée à Forest-Voitures, où les deux I10 ont été dételées. Le parcours s'est ensuite poursuivi jusqu'à Louvain, où la loco Siemens a été abritée. Voici le transfert de cette rame entre Zaventem et Nossegem, avant le quadruplement de la ligne 36: la ligne 36N et la courbe entre Nossegem et l'aéroport étaient encore dans les cartons... Photo: Carlo Hertogs.

→ Lors de l'essai mené le dimanche 21 juin 1992 en tête d'un train de marchandises, le convoi fut garé à Mont-St-Guibert (L.161 entre Ottignies et Gembloux), sous une pluie soutenue... Photo: Max Delie.



C'est alors que le constructeur allemand Siemens demanda vers le milieu de l'année 1991 de pouvoir tester en Belgique sa nouvelle locomotive: la S252. Il n'existe en Allemagne aucune ligne alimentée sous en 3000 V (CC); or, cette locomotive avait été conçue (entre autres) pour le réseau espagnol à voie large, car commandée par les chemins de fer espagnols (la Renfe) dont le réseau à voie large est électrifié en 3000 V. La SNCB saisit cette opportunité et demanda de réaliser son propre programme d'essais. Mais encore avant que ces essais ne débutent, la Renfe exigea la mise à disposition immédiate des locomotives qui avaient déjà été construites. Mais ce ne fut que partie remise, car toutes les S252 n'étaient pas uniquement destinées à la Renfe, mais aussi à AVE (la société gérant le réseau des lignes

à grande vitesse et à voie normale en Espagne), qui en avait commandé 20 unités. Un peu plus tard, les CP (les chemins de fer portugais) commandèrent également une série de ces locomotives, dont deux furent testées de façon approfondie sur le réseau des CFL (Chemins de fer luxembourgeois). La S252 avait-elle entamé sa conquête de l'Europe? Plus tard, la SNCB demanda directement à Siemens de pouvoir tester une de ces locos et le constructeur allemand marqua cette fois son accord, flairant une vente potentielle...

C'est ainsi que la 252 001 apparut en Belgique le 9 juin 1992, remorquée au sein d'un train de marchandises à destination de Kinkempois. Cette loco venait de l'Allemagne et y avait été spécialement adaptée en vue des essais.

Le vendredi 12 juin, la loco fut testée afin de voir si elle ne provoquait pas d'harmoniques sur le réseau belge: ceci se déroula au moyen de parcours en solo sur la ligne 94 entre Ath et Silly, où une zone d'essais aménagée dans ce but est toujours utilisée de nos jours par tout nouvel engin de traction appelé à circuler par ses propres moyens sur le réseau belge. Ces harmoniques peuvent provoquer des anomalies de fonctionnement des circuits de voies servant aux signaux et aux passages à niveau et sont donc susceptibles de menacer la sécurité. Mais la S252 n'occasionna aucun problème, ce qui permit de faire débuter le programme de tests proprement dit. Pour ce faire, la loco AVE fut d'abord remorquée par une locomotive Diesel vers l'atelier de traction de Merelbeke, où la loco espagnole fut équipée d'un nouveau pantographe. Le



Au cours de la journée du dimanche 21 juin, le temps était encore plus mauvais à Grupont (L.162 entre Jemelle et Libramont). On distingue à l'arrière-plan à gauche le bâtiment de gare; le convoi circule ici à contrevoie vers Libramont, afin de laisser passer un train de voyageurs à voie normale. La voie située le plus à droite servait au garage des trains, il y a 25 ans: elle a été déposée depuis. Lors de ces essais, on n'avait apparemment pas osé y garer le convoi, au risque qu'il ne puisse plus redémarrer... Les wagons sont du type 'Belval'. Ces trains de minerais circulaient quotidiennement entre le port d'Anvers et le Grand-Duché de Luxembourg; ils étaient composés de 20 wagons, soit 1600 tonnes. Sur la ligne du Luxembourg, ils étaient remorqués en unités multiples. Pour les essais, cette rame avait toutefois été réduite à dix wagons. Photo: Max Delie.

train d'essais fut alors formé à l'atelier. Il était constitué de trois voitures: la voiture de mesures n° 13 et deux I10 (encore en livrée Eurofima à l'époque), adaptées aux grandes vitesses.

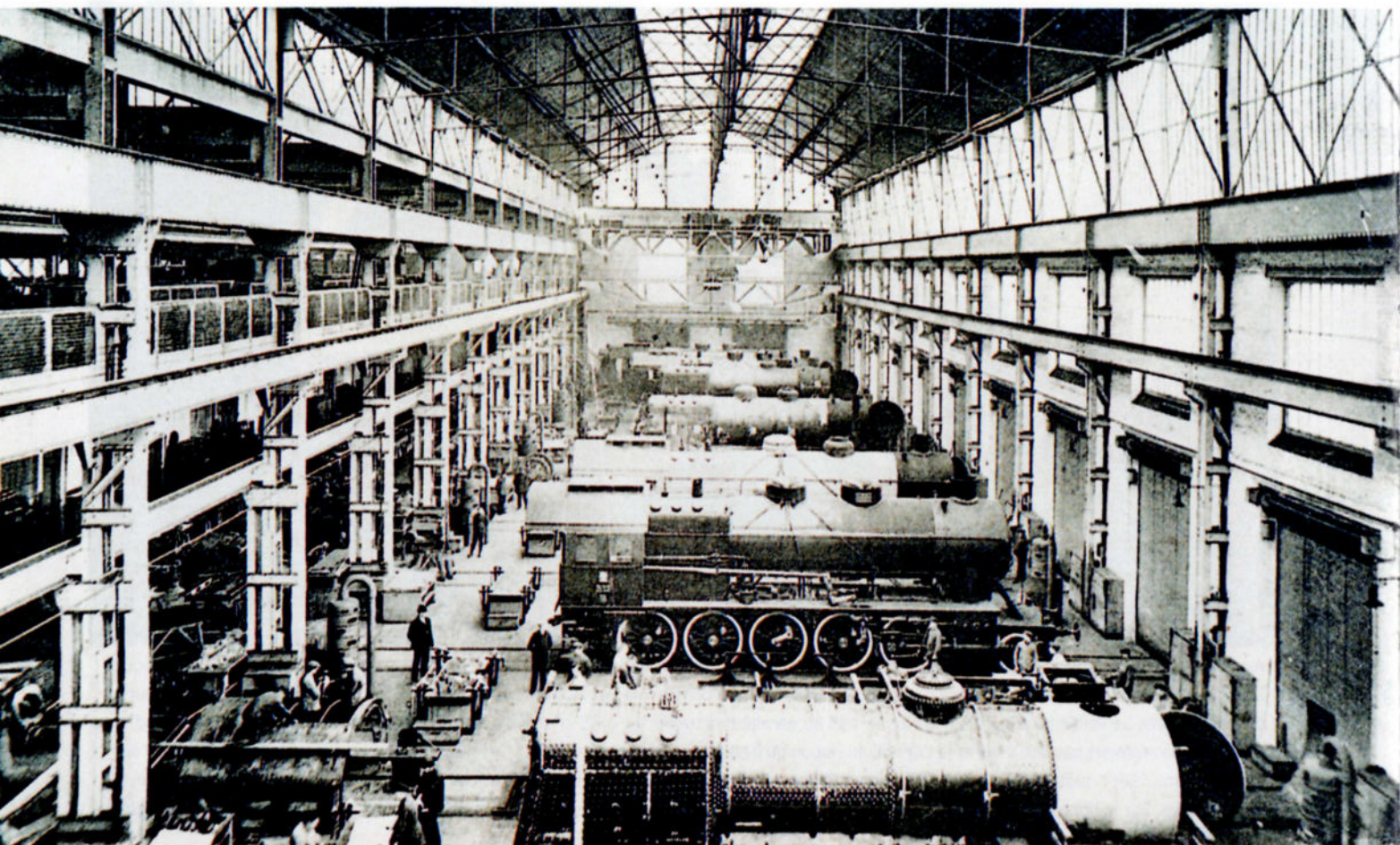
Le 17 juin fut la journée de vérité. Trois allers et retours furent effectués entre Gand et Courtrai, afin de tester le confort en cabine et le comportement de la loco sur les voies. Ce tronçon de la ligne 75 avait été choisi car il présente de longues sections en ligne droite qui se prêtent à la grande vitesse. Les tests avaient lieu exclusivement dans le sens nord > sud et une vitesse maximale de 160 km/h était prévue. Elle fut atteinte avec beaucoup de facilité, à telle enseigne qu'elle put être portée par paliers à 170 km/h. Et bien que dans l'autre sens, aucune mesure n'était effectuée, les parcours avaient également lieu à vitesse élevée. Les résultats de ces essais furent très positifs. Une même série d'essais fut menée le 19 juin entre Hal et Mons, la ligne y présentant un relief un peu plus accidenté. Deux allers et retours furent assurés et à nouveau, les relevés furent effectués dans le sens nord > sud. Les conducteurs surtout étaient enthousiastes au sujet du comportement et du confort de la locomotive. L'équipe de la voiture de mesures put même mettre une plume à son chapeau en détectant

quelques petits problèmes que le constructeur lui-même ignorait... Après la dernière arrivée à Hal, la 2341 prit en charge l'entièreté de la rame d'essais et l'amena dans un faisceau de garage à Forest, où les I10 furent dételées. La 2341 poursuivit ensuite en remorquant la S252 et la voiture de mesures jusque Louvain, où la loco espagnole fut garée à l'intérieur du dépôt, qui était encore en service à cette époque. La 2341 reprit alors la voiture 13 pour l'acheminer à Schaerbeek, sa gare d'attache. Mais l'épopée belge de la S252 n'en était pas encore finie pour autant...

Le 21 juin, un autre spectacle nous attendait, en effet: un essai de puissance. Il avait été expressément prévu de le réaliser un dimanche et de plus, il pleuvait à verse ce jour-là, ce qui permit de tester l'adhérence de la S252 dans des conditions dégradées. A Louvain, la loco fut attelée à un train de minerais de 750 tonnes à destination du Grand-Duché de Luxembourg. La loco titulaire du train – la 2011 – fut disposée comme véhicule en 2^{ème} position dans le train, prête à intervenir en cas de problème le long de l'itinéraire prévu, à savoir Ottignies et les lignes 161 et 162 jusque Libramont. Mais ce fut inutile, car la Siemens fut retirée comme prévu de la tête du train à Libramont – le point le plus élevé du réseau ferré belge – et s'en retourna à vide

vers Louvain. Le lendemain, le même essai fut reconduit, cette fois avec un train de 850 tonnes, la vaillante espagnole restant en tête du train jusqu'à Arlon. Et pas plus que la veille, la locomotive 'planton' ne dut intervenir. Au départ d'Arlon, la S252 prit alors en charge le train 296 'Edelweiss' jusque Bruxelles, la loco titulaire du train – la 2002 – étant disposée comme véhicule en 2^{ème} position. A l'arrivée à Bruxelles-Midi, la S252 se rendit à vide à l'atelier de Forest, les essais étant terminés. Nous ignorons par contre quand et comment elle a quitté le réseau belge...

Bien que cette S252 ait brillamment montré ce dont elle était capable et qu'elle constituerait clairement une acquisition de choix pour la SNCB, ces essais ne furent suivis d'aucune commande. Plusieurs raisons en sont la cause, l'une d'elles étant sans aucun doute la crise économique du moment qui avait fait chuter quasi du jour au lendemain le trafic des trains de minerais et de charbon, rendant l'acquisition de nouvelles et lourdes locomotives pour trains de marchandises moins prioritaire. Et quelques temps plus tard, la SNCB dut se réorganiser suite aux exigences européennes, les branches d'activité 'voyageurs' et 'marchandises' étant scindées, rendant du coup l'acquisition de locomotives universelles totalement inutile...



Les locomotives à vapeur de fabrication Cockerill se sont vendues dans le monde entier. Voici la chaîne de montage de 25 locos 'Décapod' (disposition d'essieux 1-5-0) destinées à l'Etat polonais et qui furent livrées en 1923. Ces machines à deux cylindres à simple expansion et à surchauffe pour trains de marchandises avaient un poids total en service de 93,3 tonnes et des roues motrices de 1,45 m de diamètre. Photo: SNCB - Train World Heritage.

COCKERILL

200 ans de présence à Seraing!

En cette année 2017, le nom de Cockerill résonne en Belgique (et dans le monde) depuis maintenant 200 ans. S'il ne reste plus grand-chose désormais des activités industrielles qui ont fait le renom de cette société dans le passé, ses successeurs ont toutefois su la faire évoluer au fil du temps, pour en faire le fleuron technologique qu'elle est devenue. Ce court article s'attachera simplement à mettre en lumière certains aspects (parfois peu connus) des activités de Cockerill dans le secteur du ferroviaire et d'évoquer la relève assurée de nos jours par la firme CMI (Cockerill Maintenance & Ingénierie), une des héritières de l'entreprise Cockerill.

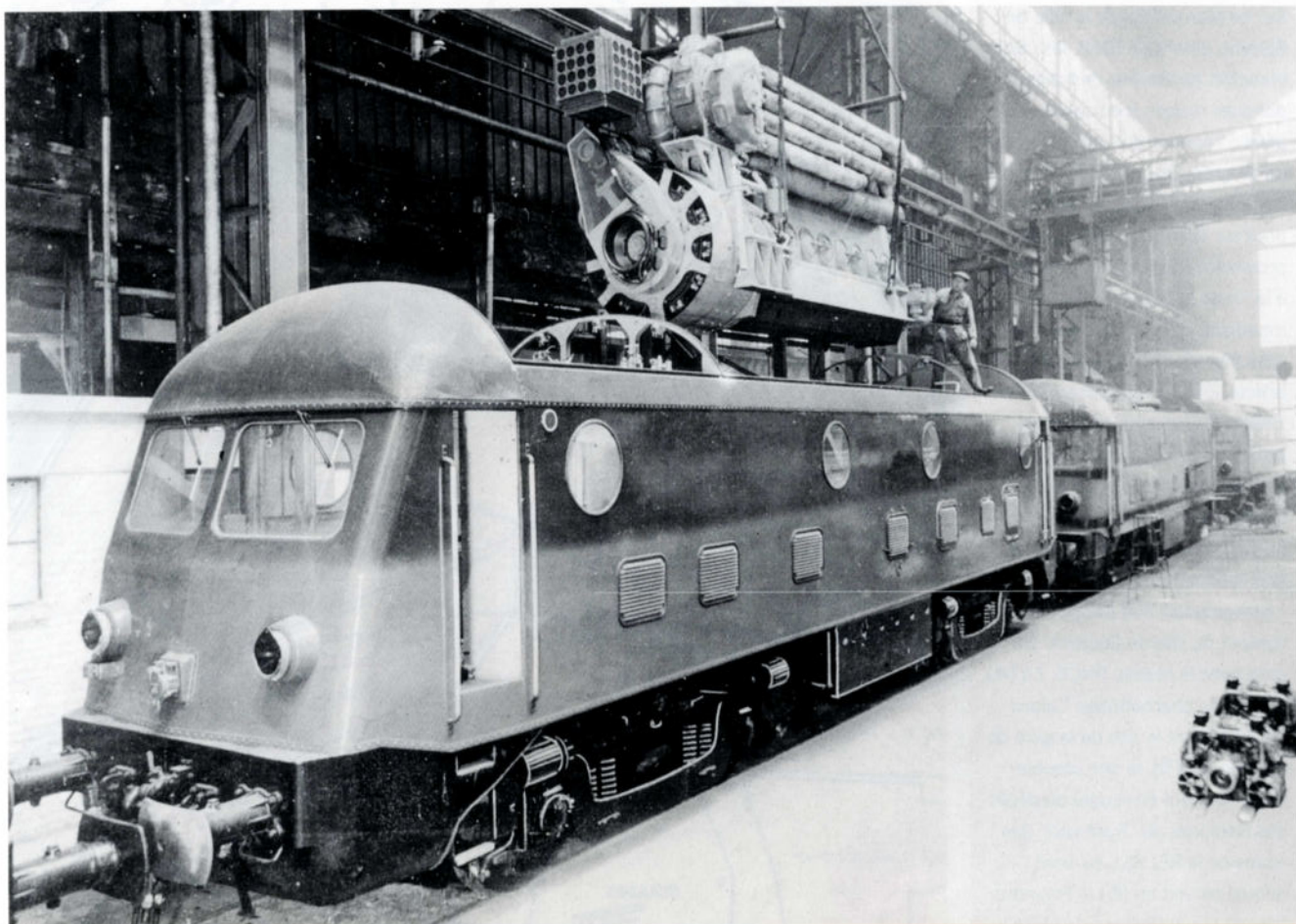
PAR: MICHEL VAN USSEL

COCKERILL ET LES LOCOMOTIVES

John Cockerill était un homme d'affaires anglais qui, par les vicissitudes de l'existence, arriva au début du 19^{ème} siècle à Seraing (dans la région liégeoise), où il entreprit dès 1817 de moderniser et d'industrialiser l'industrie sidé-

rurgique. Mais tout en menant ses activités industrielles dans le domaine du fer et de l'acier, John Cockerill se tenait également au courant des avancées anglaises dans le domaine des... locomotives. En 1829, la 'Compagnie du chemin à ornières de fer de Liverpool à Manchester' lança un concours pour la construction

d'une locomotive: c'est George Stephenson qui le gagna, avec sa machine 'The Rocket'. Conscient de l'intérêt de cette invention pour son usine, Cockerill proposa alors une ligne de chemin de fer entre Anvers et la Meuse. La Révolution de 1830 porta un coup d'arrêt au projet, mais le 1^{er} mai 1834, le gouvernement



Autre chaîne de montage, plus récente: les 55 locos Diesel du type 201, qui furent parmi les premières locomotives de ligne commandées par la SNCB, ont également été assemblées à Seraing par Cockerill-Ougrée, en 1954/'55. Autour du moteur Diesel Baldwin 608A (un 8 cylindres en ligne à 4 temps de 1280 kW) dont il avait acquis la licence, Cockerill conçut entièrement une Bo'Bo' de 87 tonnes, tout en confiant la fabrication des caisses aux 'Ateliers Métallurgiques' de Nivelles pour 29 unités et à 'Baume et Marpent' à Morlanwelz pour les 26 autres. La transmission électrique, la génératrice principale et les moteurs de traction furent livrés par les ACEC. L'assemblage final des 55 locomotives fut réalisé à Seraing, la première d'entre elles étant mise en service le 22 décembre 1954.

La chaîne de montage des 201 chez Cockerill-Ougrée, en 1954/'55: un ensemble constitué du moteur Diesel et de la génératrice principale est en cours de pose dans la caisse d'une future type 201 de la SNCB. Photo: Cockerill - Collection: Max Delie.

belge promulguait une loi décidant la création des chemins de fer en Belgique. Une première ligne reliant Bruxelles à Malines fut inaugurée le 5 mai 1835, et c'est... Cockerill qui en fournit les rails. Et si c'est George Stephenson qui construisit les cinq premières locomotives du réseau ferré belge (dont l'Eléphant, qui fut construite par le sous-traitant Tayleur, Charles & Co), c'est Cockerill qui fournira la 6^{ème}, dès décembre 1835: construite à Seraing, elle sera appelée 'Le Belge'. Son succès fut immédiat: quatre autres locomotives furent rapidement commandées. Ce sera le point de départ d'une activité industrielle qui fera connaître Cockerill dans le monde entier: la construction de locomotives à vapeur à Seraing fut à son apogée en 1939, lors de la sortie des six fameuses Type 12 carénées, destinées à la SNCB.

John Cockerill mourut en 1840, à l'âge de 50 ans. Avec près de 8000 personnes occupées dans ses ateliers, la question de la poursuite des

activités de la firme se posa brutalement. Les successeurs transformèrent l'entreprise en S.A. (Société anonyme); ils sauront la stabiliser, la rationaliser, l'internationaliser et la faire grandir.

En juillet 1896, le roi Léopold II invite en Belgique Li Hong Zhang, le vice-roi du Zhili (une province de l'Est de la Chine). La Chine était déjà à cette époque un partenaire privilégié des établissements Cockerill, qui y avaient construit un complexe sidérurgique à Han Yang, à partir de 1892. Cockerill participa ensuite à la construction de la première grande ligne de chemin de fer en Chine (longue de 1214 km), qui reliera Pékin à Hankou en 1904. Cockerill y réalisa une véritable prouesse technique: la construction d'un pont de plus de 3 km au-dessus du Fleuve Jaune.

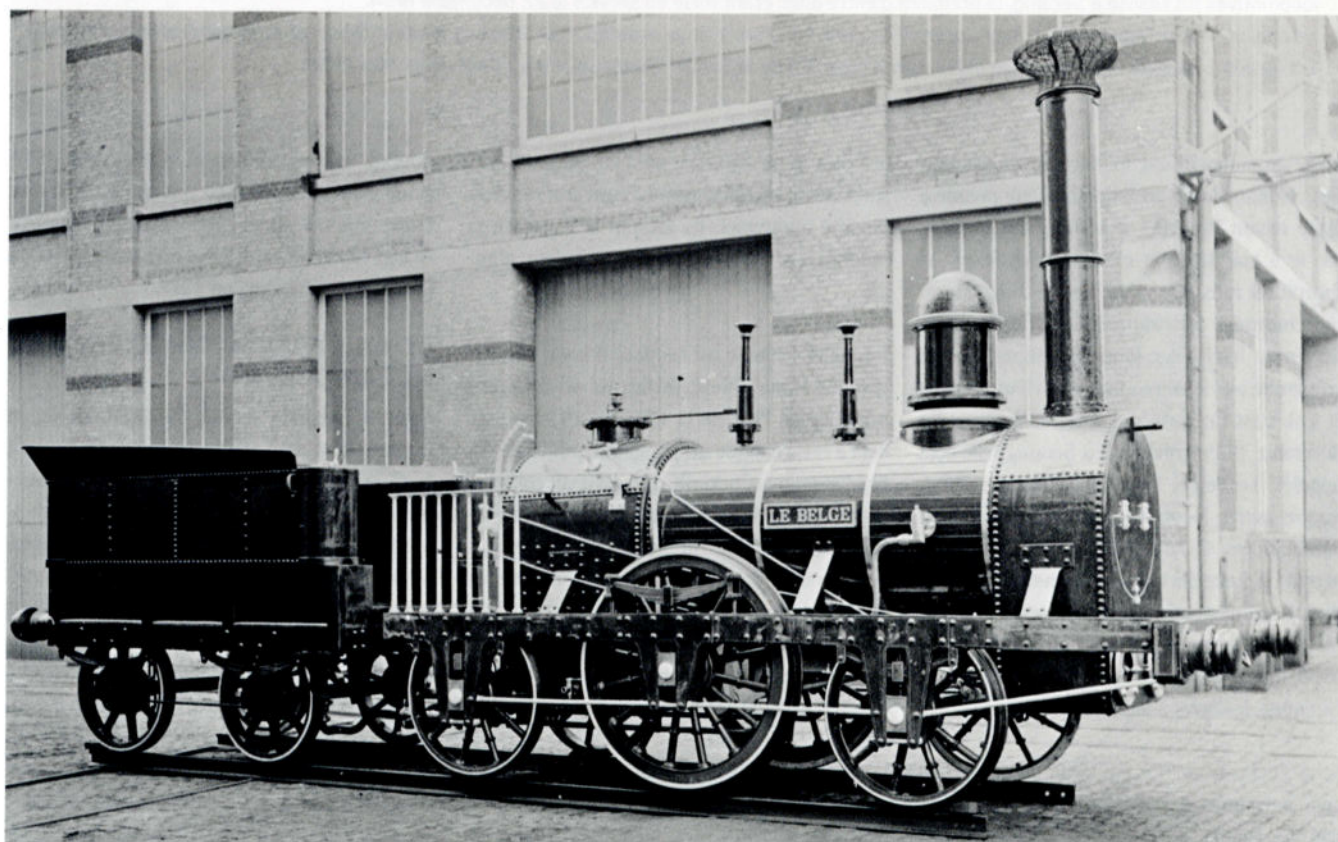
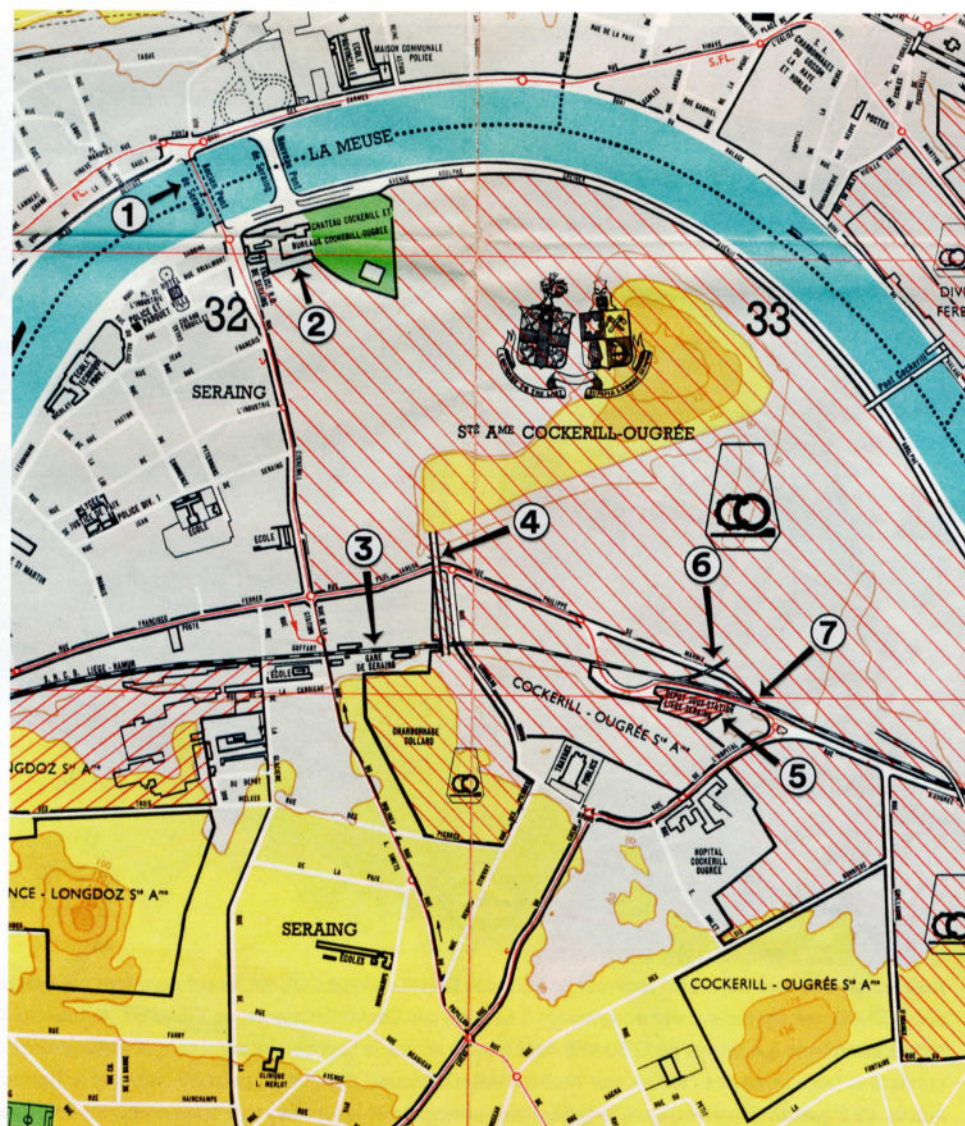
Cockerill participera également au développement de la sidérurgie en Russie, en y construisant des cokeries, des hauts-fourneaux, des

aciéries et des laminoirs. Cette formidable expansion internationale prit toutefois fin en Chine lors du déclenchement de la Première Guerre mondiale en 1914 et en Russie lors de la Révolution d'Octobre, en 1917.

DE LA DIVISION 'CONSTRUCTION MÉCANIQUE' À CMI

Dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle, la construction mécanique de Cockerill s'ouvrit à de nouveaux marchés: les centrales électriques, hydrauliques, thermiques et nucléaires, ainsi que l'équipement d'usines métallurgiques. Mais malgré sa réputation mondiale, ce département fut peu à peu délaissé: suite aux fusions et absorptions successives dans le secteur, la sidérurgie devint l'activité maîtresse de Cockerill, la construction mécanique étant reléguée à un rôle secondaire. En 1982, la division 'Construction mécanique' de Cockerill devint une société filiale du sidérurgiste Cockerill-Sambre et prit le nom de CMI (Cockerill Mechanical Industries).

Sur ce plan partiel de la ville de Seraing datant de 1958, les zones blanches hachurées de traits obliques rouges sont celles occupées à l'époque par la S.A. Cockerill-Ougrée. On peut y voir notamment en (1) l'emplacement du 3^{ème} pont sur la Meuse, soit le pont provisoire construit plus en amont à la fin de la Seconde Guerre mondiale, en remplacement de celui illustré par ailleurs dans cet article. En (2), l'emplacement du 'château' Cockerill, siège de la Direction, dans le prolongement du 'nouveau pont', c'est-à-dire l'actuel et 4^{ème} pont sur la Meuse. En (3), la gare SNCB de Seraing (sur la ligne 125A Flémalle-Haute - Kinkempois), l'un des points de contact du site de Cockerill-Ougrée avec le réseau SNCB. En (4), le pont du charbonnage Colard qui enjambait le site de la gare de Seraing. En (5), le site (doublement hachuré en rouge) du dépôt des Béguines du 'Tram vert' (les trams de la RELSE), au nord duquel on voit en (6) le PN industriel de la rue Philippe de Marnix et plus à droite en (7) le PN SNCB des 'Béguines' (Extrait du plan édité par les TULE - Collection: JH Renard).



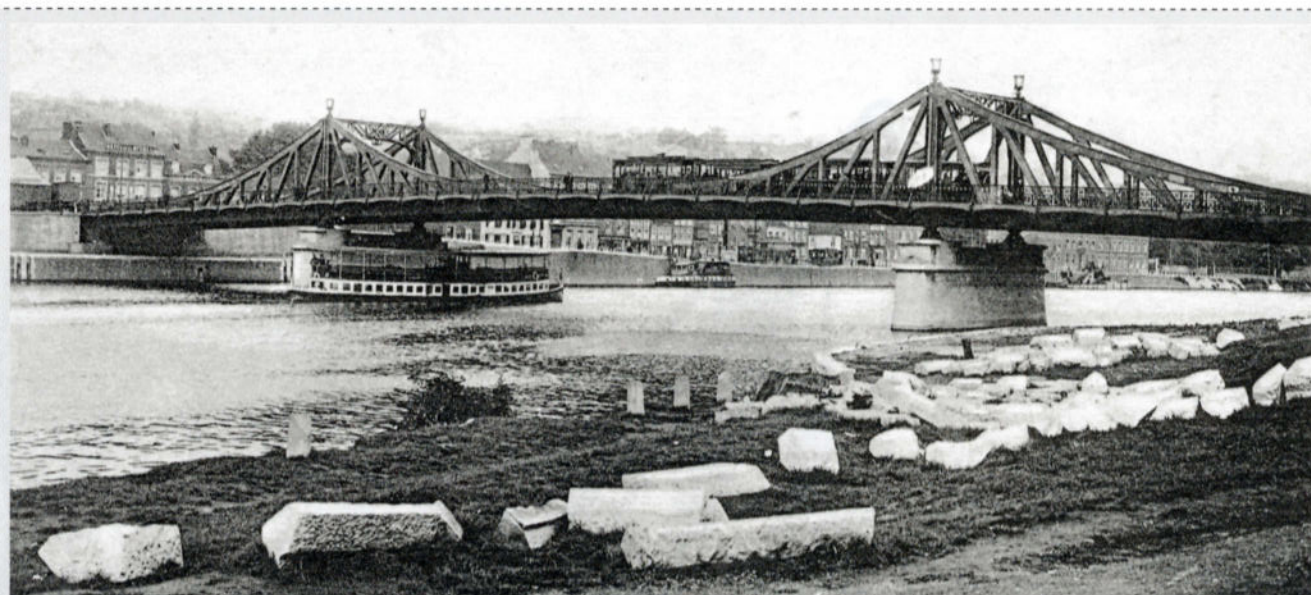


Au début des années '30, les grands réseaux français (qui seront repris par la SNCF, le 1^{er} janvier 1938) mirent progressivement en service des voitures à voyageurs entièrement métalliques, à la fois plus sûres, mais aussi plus lourdes: elles atteignaient parfois les 50 tonnes. Tout comme en Belgique, les grues de relevage alors disponibles en France provenaient principalement des surplus de la Première Guerre mondiale, d'origines britannique ou américaine. Leur capacité de relevage était limitée: de 32 à 54 tonnes. Désireux dès 1932 d'acquiescer une grue d'une force de 130 tonnes, les réseaux français eurent vent de l'existence d'une telle grue... en Belgique. Depuis 1927 en effet, Cockerill à Seraing utilisait sur la cour de ses ateliers une grue à vapeur d'une capacité de levage de 125 tonnes. Le groupement des réseaux français passa donc commande chez Cockerill d'une telle grue de relevage (d'une force portée à 130 tonnes), sa construction étant réalisée en partie par Fives-Lille (F). Autonome (à petite vitesse), cette grue était montée sur deux bogies à quatre essieux, dont l'un d'eux pouvait être désolidarisé et poussé sous le châssis de la grue, afin de permettre l'élargissement du rayon d'action de la grue. Après des essais sous charge effectués en novembre 1938, la grue Cockerill de 130 tonnes fut mise en service en janvier 1939 au dépôt SNCF de Juvisy (Sud-Ouest). Le 23 mars 1944 (en pleine guerre), elle se retrouva sous le feu des bombes dans la zone de Creil, alors qu'elle était occupée à un relevage. Fortement endommagée, elle fut expédiée en réparation aux ateliers de Tours, où... elle se retrouva à nouveau sous les bombes, le 20 mai 1944. Elle fut finalement remise en état par les ateliers de Fives-Lille (au moyen de pièces commandées chez Cockerill), cette restauration étant terminée en juin 1947. Cette grue fut encore utilisée par la SNCF jusqu'à la fin des années '60, après quoi elle fut expédiée à Epierre, chez un démolisseur attitré de la SNCF. Ce dernier l'aurait toutefois revendue à une entreprise italienne... En 1945, Cockerill livra quatre autres grues de relevage à la SNCF, mais d'une capacité de levage plus réduite de 85 tonnes; l'une d'elles est préservée de nos jours comme patrimoine historique.

La grue Cockerill de 130 tonnes lors d'essais de réception menés le 14 novembre 1938 à Brétigny-sur-Orge (F); la charge d'essai était constituée de rails d'un poids total de 156 tonnes! Photo: Cockerill - Collection: GTF.

Contrairement à la Grande-Bretagne où la locomotive 'The Rocket' de 1829 est exposée dans le Science Museum à Londres, les Chemins de Fer belges n'ont légué à l'Histoire que des maquettes en grandeur réelle de leurs premiers 'remorqueurs' ('L'Eléphant' et 'Le Belge'), à défaut des véritables engins, trop tôt ferrailleurs. Au cours du temps, plusieurs répliques en bois à l'échelle 1/1 de la locomotive 'Le Belge' furent réalisées, en vue de participer à diverses commémorations et expositions. Pour l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1935, Cockerill en fabriqua un exemplaire, qui prit place au sein de la 'gare modèle' de l'Expo, devant les répliques des premières voitures à voyageurs. Nous reviendrons sur la véritable saga de ces différentes maquettes du 'Belge', mais sachez déjà que la maquette actuellement présentée à Train World (à la sortie, dans le book-shop) n'est pas celle de 1935, sauf pour le tender!

La réplique en bois de la locomotive 'Le Belge' réalisée par Cockerill en vue de l'Expo de 1935, à sa sortie d'usine. Photo: Cockerill - Collection: GTF.



LE PONT DE SERAING

Entre autres activités, la Société John Cockerill a construit des ponts et des charpentes, et même des ascenseurs hydrauliques comme ceux du Centre, à la machinerie écologique avant l'heure, puisque mue exclusivement grâce à l'eau.

Un des ponts les plus emblématiques construits par Cockerill fut sans conteste la partie métallique du pont de Fragnée à Liège, réalisé pour l'Exposition Universelle de 1905, et reconstruit à l'identique après la Seconde Guerre mondiale. Classé, il a été magnifiquement restauré à la fin du 20^{ème} siècle. Moins connu sans doute était le pont de Seraing. A la fin du 19^{ème} siècle, il n'y avait d'autre possibilité pour franchir la Meuse de Seraing vers Jemeppe que d'emprunter un pont-passerelle suspendu, à l'usage exclusif des piétons et des charrettes. La société 'RELSE' (Railways économiques de Liège-Seraing et extensions), fondée en 1881 et appartenant au groupe d'Edouard Empain, souhaitait élec-

trifier sa ligne à traction vapeur reliant Liège-passerelle à Jemeppe, ouverte le 9 mai 1882. Le Ministre de l'Agriculture (compétent à l'époque) déclarera la RELSE concessionnaire des lignes de tramways électriques de Liège (Théâtre) à Jemeppe et à Seraing, aux conditions du cahier des charges arrêté le 17 juillet 1903. Ce document imposait la mise à l'écartement normal du tramway de Seraing (Rive Droite) à Lize – alors qu'elle avait été ouverte à voie métrique en 1900 – et surtout, la construction aux frais du concessionnaire (la RELSE, en l'occurrence) d'un pont devant se substituer à la passerelle suspendue, qui devait comprendre trottoirs et chaussée (ouverte à tous trafics) comportant deux voies pour le nouveau tramway. La construction du pont et de ses abords fut confiée à la société John Cockerill : il était métallique et reposait sur deux piles posées dans le fleuve. Il fut inauguré en grande pompe le 10 mai 1905. La ligne de tramway électrique de Liège vers Seraing fut mise en service quelques semaines plus tard,

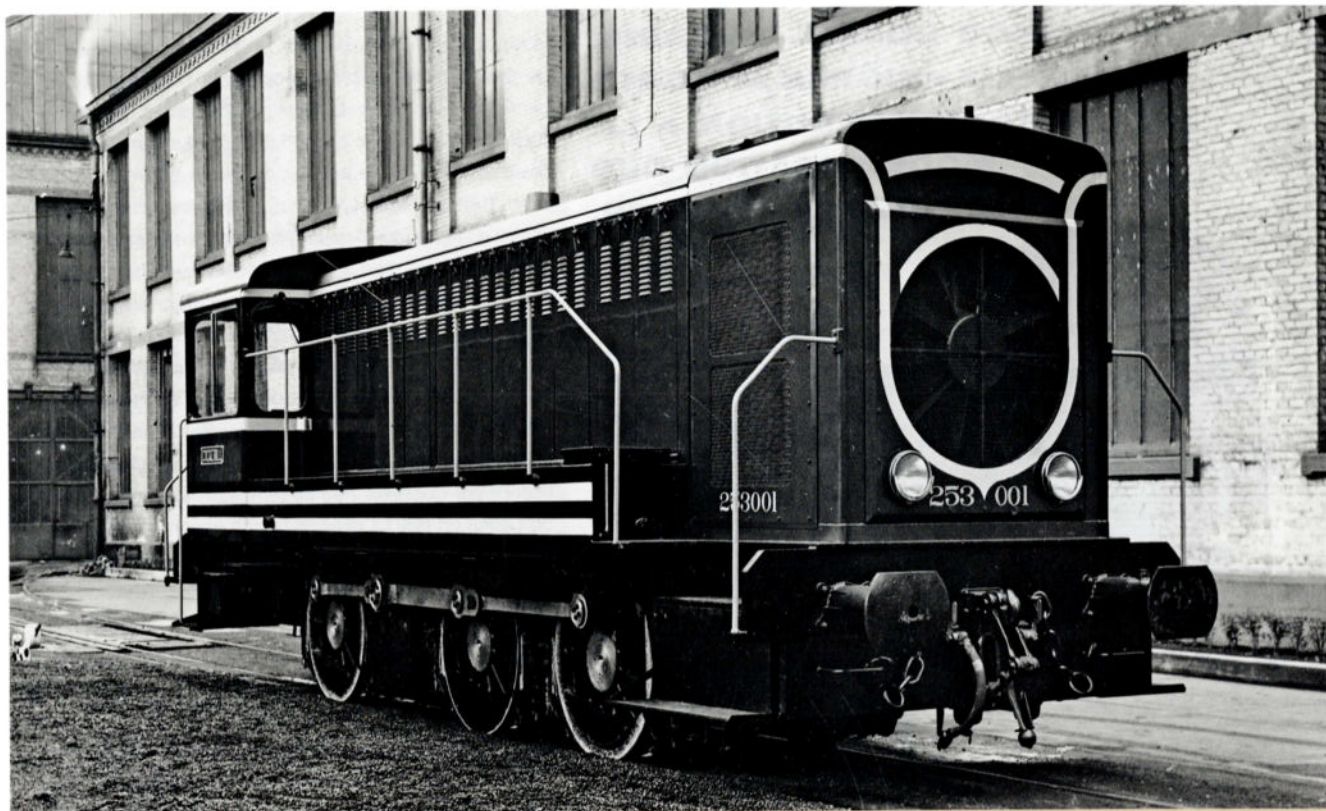
Cette vue du 2^{ème} pont de Seraing (avec un bateau-mouche à vapeur, le long d'une des piles du pont) illustre également une motrice à deux essieux tractant trois remorques vers Liège. En arrière-plan, le quai des Carmes à Jemeppe-sur-Meuse (Rive Gauche) où se trouvait à droite en contre-bas la gare du tramway (à ne pas confondre avec le point d'arrêt de la L.125) du 'Pont-de-Seraing', lieu de la bifurcation entre les lignes de tram vers Jemeppe et vers Seraing. Collection : JH Renard.

par tronçons successifs. Ce pont devint de facto la propriété de l'Etat, un titre officiel de garantie étant établi par la Société John Cockerill. Il fut détruit au matin du 12 mai 1940 par les troupes du Génie belge, qui tentaient d'enrayer ainsi l'avance rapide de l'armée allemande, entrée en Belgique deux jours auparavant.



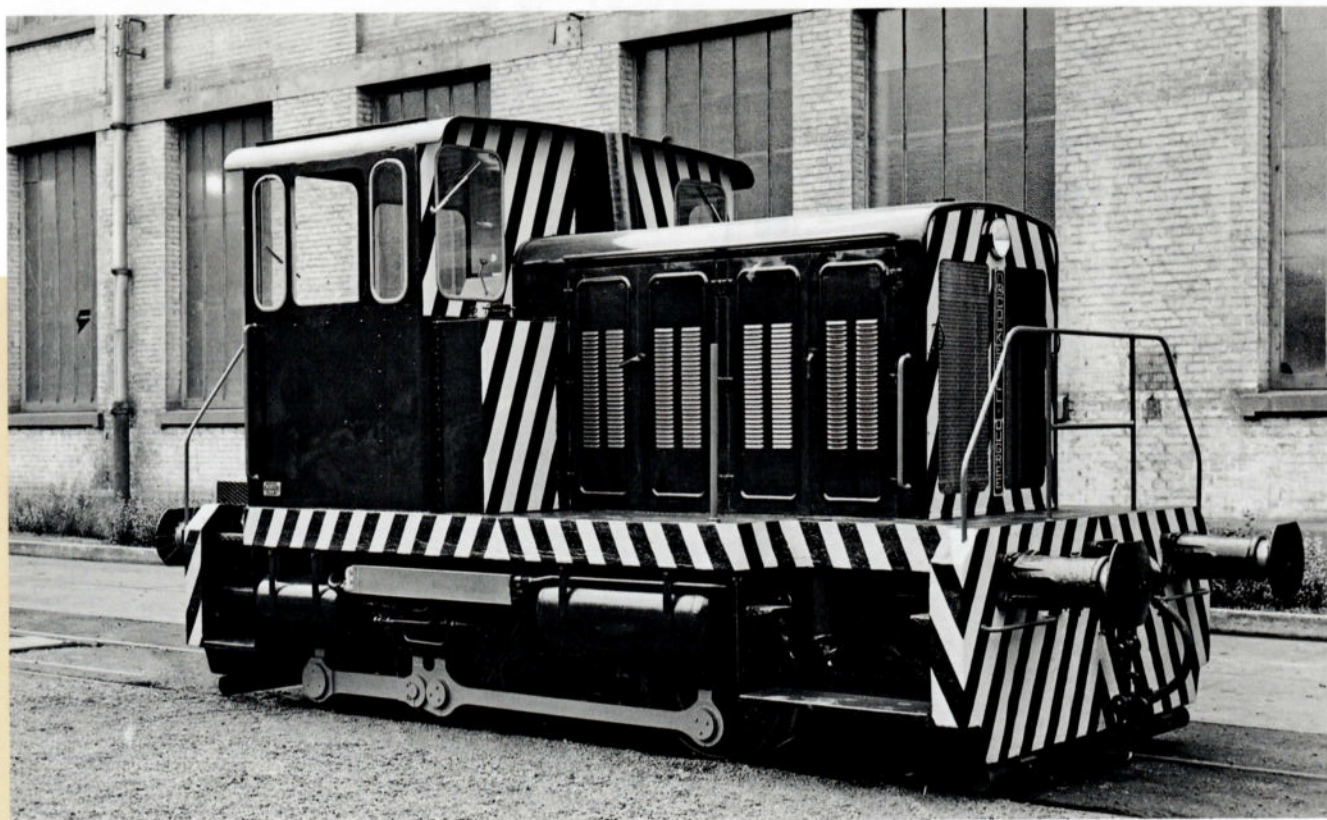
A l'époque de la traction vapeur, Cockerill était réputé pour ses petites locomotives à vapeur à chaudière verticale et à faible empatement: les locomotives 'Bouteille'. Après la Seconde Guerre mondiale, il devint manifeste que ces locomotives coûtaient cher, tant en exploitation qu'en entretien; les conditions de travail de leur personnel étaient en outre pénibles. La société Cockerill était bien placée pour en juger, puisque son service 'Traction' utilisait journalièrement jusqu'à 50 engins sur son réseau interne! La division 'Construction Mécanique' de Cockerill étudia alors une version à motorisation Diesel, en conservant les avantages et la simplicité des petites 'Bouteilles', dont notamment un faible empatement et la solidarisation des deux essieux par bielles. La firme de Seraing manifestait ainsi sa volonté de conserver le marché des engins destinés à l'industrie et aux petits raccordés au chemin de fer. Dès 1951, Cockerill proposa un type de locotracteur à deux essieux, apte à circuler sur des courbes de très faible rayon (50 m). Ces engins étaient équipés d'un moteur Diesel d'une puissance de 220 à 500 ch., de marque Cummins, Cockerill ou General Motors, au choix du client. En 1971, Cockerill avait livré 483 exemplaires de ce type de locotracteur, à la satisfaction de 84 utilisateurs répartis dans 11 pays différents! Les 60 locotracteurs du type 230 (futurs séries 90 et 91) de la SNCB en étaient dérivés; ils avaient la particularité de posséder deux gammes de vitesse. En vue de réduire les frais d'exploitation, une télécommande fut conçue ultérieurement pour permettre la conduite et les manœuvres de ces locotracteurs Cockerill par un seul agent au moyen d'un émetteur sécurisé, porté sur la poitrine.

L'un des nombreux locotracteurs Cockerill à 2 essieux lors de sa sortie d'usine, à une date inconnue. Portant le numéro de fabrication 3511, il était équipé d'un moteur de 300 ch. et était destiné à un raccordé privé. Photo : Cockerill - Collection : GTF.



Dans le cadre de la diésélisation de ses services de manœuvres, la SNCB commanda en 1954 un lot de 85 locomotives à trois essieux, équipées d'un moteur de 405 kW. La construction de 25 d'entre elles fut confiée à la S.A. Cockerill-Ougrée à Seraing, tant pour la partie 'caisse' que pour la motorisation. Cockerill équipa ces engins d'un moteur 695SA (sous licence Hamilton), un 6 cylindres en ligne et à 4 temps, complété d'une turbo-transmission Voith L 37 U. Dénommées type 253 (future série 83) à la SNCB, ces locomotives de manœuvres furent mises en service entre le 28.11.1955 et le 21.09.1956. Après un bref passage par Kinkempois, ces engins furent affectés ensuite aux ateliers de traction de Merelbeke et d'Haine-Saint-Pierre, l'ensemble de la série étant regroupé à l'atelier de Monceau à partir de 1961. Quelques mises hors service intervinrent en 1986, 1987 et 1988, mais c'est entre 1992 et 1994 que la série fut amortie, la majorité des locos étant démolie en 1996. La 8319 (ex 253.019) fut préservée dans un premier temps par la SNCB, au titre de patrimoine historique. Après l'ouverture du musée Train World à Schaerbeek, cette loco a été cédée au CFV 3V.

La 253.001 à sa sortie d'usine chez Cockerill, peu de temps avant sa mise en service, fin novembre 1955. Photo : Cockerill - Collection: GTF.



ES

AU CONGO COMME AILLEURS, COCKERILL-UGREE APPORTE SA CONTRIBUTION A LA MODERNISATION DES CHEMINS DE FER.



Dans les conditions climatiques les plus rudes et par un itinéraire montagneux allant de Matadi à Léopoldville, ces locomotives diesel-électriques de 1.750/1.600 ch roulent jour et nuit sur la voie à trafic intense de l'OTRACO.

Conçues spécialement pour le transport des voyageurs et des marchandises, les types diesel-électriques COCKERILL-UGREE sont construits sous licence Baldwin Lima-Hamilton Corporation dans une gamme complète de puissances allant de 600 à 2.000 ch.

COCKERILL-UGREE construit des locomotives qui, dans n'importe quelles conditions de climat ou de terrain, remplissent économiquement et sûrement les services que vous en attendez.

COCKERILL-UGREE est aussi spécialisée dans la construction de locomotives diesel-hydrauliques de puissance comprise entre 200 et 800 ch.

C 11/593



COCKERILL-UGREE
SERAING (Belgique)

Lorsque le Congo était encore une colonie belge, la ligne de chemin de fer Matadi - Léopoldville était exploitée par la société Otraco. Longue de 400 km, cette ligne était établie au gabarit standard, l'écartement des rails étant de 1,067 m. La ligne fut diésélisée en trois étapes entre 1950 et 1960. Après huit premières locomotives Diesel de ligne fournies par l'industrie américaine (des Co'Co' équipées d'un moteur de 1030 kW et construites par Alco & General Electric), 16 locomotives supplémentaires furent fournies en 1953/'54 par l'industrie belge: 8 par 'Baume et Merpent' et 8 autres par Cockerill. Ces dernières étaient également des Co'Co', dérivées du modèle 'road-switcher' de Baldwin; elles étaient équipées d'un moteur 608A Baldwin de 1280 kW, construit sous licence par Cockerill. Peu de temps avant l'indépendance du Congo en 1960, Cockerill fournit encore 4 unités supplémentaires, en abandonnant toutefois le concept 'road-switcher' pour les caisses. Ces locos n'étaient en outre pourvues que d'une seule cabine de conduite, car elles étaient utilisées en permanence par deux, couplées 'dos à dos' en unité multiple.

← Une 'pub' vantant les mérites de ces lourdes locomotives Co'Co' diesels-électriques construites par Cockerill à la fin des années '50 et destinées à l'Otraco, au Congo belge. Document Cockerill - Collection: GTF.

↓ La locomotive 139 neuve destinée à l'Otraco pose sur la cour du constructeur, peu de temps avant d'être expédiée au Congo. Photo: Cockerill - Collection: GTF.

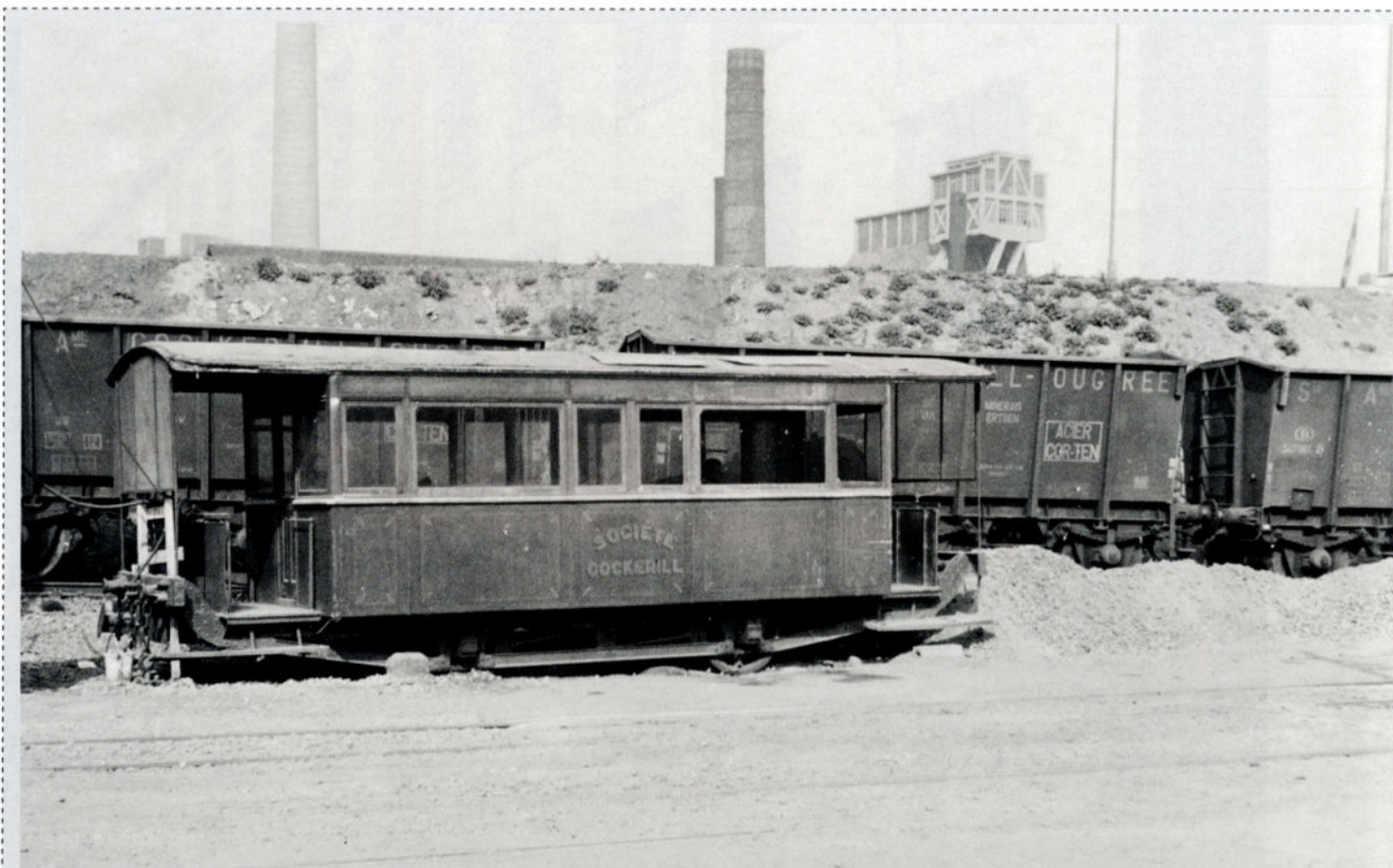




En 1982, La Division 'Construction Mécanique' de Cockerill devient une société filiale du sidérurgiste Cockerill-Sambre et prend le nom de Cockerill Mechanical Industries (CMI). Voici une des six unités de traction (composées d'un locotracteur et d'un 'veau', un élément motorisé sans cabine de conduite) pour voie normale, construites par CMI en 1985 pour l'Octra (le 'Transgabonais', les chemins de fer du Gabon). Photo: CMI - Collection: GTF.



Un locotracteur à voie de 1,067 m d'écartement destiné aux ZR (Zambia Railways), vu à sa sortie de l'usine CMI de Seraing, au cours des années '80. Ces engins étaient encore utilisés il y a quelques années dans la région de Lusaka, où ils assuraient indifféremment des trains locaux de marchandises ou de voyageurs, pour autant que des voitures soient disponibles... Photo: CMI - Collection: GTF.



LE 'TRAIN DES VISITEURS'

En vue de faire découvrir ses usines aux visiteurs de marque, la société John Cockerill a vraisemblablement fait circuler un véritable train de voyageurs sur son réseau ferré interne de Seraing, dès la fin du 19^{ème} siècle. Remorqué par une de ses locomotives à vapeur, ce convoi privé Cockerill partait de la cour intérieure du 'château', siège de la Direction. Tombée sans emploi, une des voitures de ce train a terminé sa carrière à proximité de la rue Philippe de Marnix à Seraing, sur le terrain situé entre l'ancien passage à niveau des voies du réseau interne de Cockerill et le passage à niveau dit des 'Béguines', situé sur la ligne 125A de la SNCB (sur le plan publié dans cet article, l'emplacement de cette voiture se situe juste au-dessus de la zone hachurée 'Dépôt sous-station Liège-Seraing').

Courant des années '60, ce site était alors en plein bouleversement, suite à la construction d'un remblai devant supporter les nouvelles voies Cockerill qui mèneraient à un nouveau pont (privé) enjambant aussi bien la ligne 125A que la route longeant cette dernière entre 'Les Béguines' et Ougrée-gare. Ce pont donnerait ultérieurement accès à l'aciérie LD et aux 'Ateliers Centraux'. Durant ces travaux, cette voiture du 'train des visiteurs' servait d'abri au personnel gardant l'accès au site Cockerill situé à cet endroit. Au bout d'un certain temps, des béquilles durent être ajoutées à cette voiture: comme elle y avait été posée sur ses essieux, ces derniers s'enfonçaient dans le sol meuble! A l'époque, ses flancs portaient encore la mention 'Société Cockerill', comme en témoigne cette photo prise le 1^{er} septembre 1963 par Robert Temmerman (Collection: Jean Evrard); on aperçoit à l'arrière-plan des wagons 'Cocke-

rill-Ougrée' destinés au transport de charbon. Cette voiture a été démolie ultérieurement, à une époque inconnue.

UNE AUTRE VOITURE COCKERILL!

Une autre voiture ancienne à caisse en bois a bien été récupérée, mais plus tard: elle se trouvait dans un hangar ayant appartenu au charbonnage Colard (propriété de Cockerill) à Seraing, dont la fermeture est intervenue vers 1975. Cette voiture fut proposée en 1986 au 'Musée des transports en commun du Pays de Liège', établi à Natalis (Liège). Son gestionnaire de l'époque la fit transférer dans un hall du Centre d'entretien STIL de Robermont (Liège). Le 14 janvier 1991, elle fut transférée dans le hall jouxtant le musée de Natalis. Au début de ce siècle, cette voiture fut à nouveau déménagée, cette fois dans le tunnel du Quai de la Batte (au centre de Liège), un des ouvrages souterrains réa-

Son slogan de lancement était révélateur: "Une nouvelle société qui a 160 ans d'expérience". En 2002, CMI se sépara de sa maison-mère. Depuis 2004, l'entreprise s'appelle toujours CMI, ce qui signifie désormais 'Cockerill Maintenance et Ingénierie'. Elle connaît depuis lors une forte croissance, grâce à une diversification géographique et technologique. L'Afrique est un de ses meilleurs clients: CMI a signé en 2016 le plus gros contrat de son histoire, portant sur la fourniture et la maintenance de

matériel ferroviaire en République démocratique du Congo.

Tout à fait récemment (en juin 2017), CMI a même racheté 82 % de la filiale 'Transurb' de la SNCB, un bureau d'études créé conjointement par la SNCB et Tractebel en 1973 et dont le but est de fournir une assistance technique lors de projets à caractère ferroviaire partout dans le monde, les derniers projets en date étant situés en Algérie et en Afrique

du Sud. Suite à ce rachat, la participation de 33 % que Transurb détenait dans l'organisme Belgorail – l'organisme belge de certification ferroviaire – a également abouti dans la corbeille de CMI, ce qui pourrait peut-être modifier la donne lors de la certification de futurs nouveaux matériels roulants en Belgique...

UNE EXPOSITION À VOIR

Une intéressante exposition se tient actuellement depuis le 2 juin jusqu'au 17 septembre



lisés dans le cadre du futur métro de Liège, projet entretemps abandonné. Le transfert de cette voiture historique s'est toutefois effectué sans que le TEC Liège-Verviers (héritier de la STIL) ni/ou les gestionnaires du Musée ne prennent les précautions nécessaires pour sa conservation. Préalablement au transfert de cette voiture dans ce tunnel, un relevé des traces de peinture (les liserés de décoration et la mention Cockerill) avait toutefois été effectué sur la caisse.

A priori, on ne connaît rien de l'histoire de cette voiture. On peut juste relever le faible empattement du châssis (évalué à 1,5 m), le millésime '1860' porté sur un des couvercles de boîtes d'essieu, le type de ressorts de suspension et la présence d'un lanterneau en toiture. La longueur de cette voiture est d'environ 6,1 m et son plancher se situe à 1,15 m. Par ces

différentes données, on peut supposer une date de construction se situant entre 1860 et 1885: on note en effet quelques similitudes avec les premières voitures à 1,8 m d'empattement (construites par les ateliers 'La Métallurgique' de Nivelles) du tram à vapeur de la ligne Liège-Jemeppe des RELSE, mise en service en 1882. Le faible empattement des essieux de cette voiture (encore inférieur à celui des locomotives 'Bouteille') pouvait la rendre apte à circuler sur les voies à faible rayon de courbure du réseau interne de Cockerill. On suppose donc que cette voiture aurait pu servir à la Direction de Cockerill pour effectuer les visites de ses installations sidérurgiques sur son réseau interne de Seraing.

Dans le tunnel cité ci-dessus, plusieurs autres véhicules sauvegardés pour le 'Musée des transports en commun de Wallonie' sont actuelle-

ment entreposés ; ils sont loin d'être à l'abri des vandales et autres squatteurs, comme on peut l'imaginer. Personne ne semble toutefois s'en émouvoir et pourtant, plusieurs pièces historiques (dont cette voiture Cockerill) ont une grande valeur historique, du point de vue patrimoine de l'ère industrielle...Au vu de ce qui précède, cette voiture Cockerill serait en effet la voiture de type 'chemin de fer' la plus ancienne existant encore à l'heure actuelle en Belgique! Il ne suffit pas en effet de 'publier des listes', mais il faut aussi assurer la pérennité de ce qui a été sauvegardé et a minima, dans l'état dans lequel on l'a reçu...

Un document rare et inédit: la voiture Cockerill, lors de son arrivée au Centre d'entretien TEC de Robermont (Liège), en juillet 1986. Photo: J-P Rixhon - Collection: Jean Evrard.

au Parc de la Boverie (www.cockerill200.com). Organisée par CMI, cette expo 'John Cockerill, 200 ans d'avenir' retrace l'épopée de la révolution industrielle en Wallonie en proposant un parcours à la découverte des inventions qui ont marqué son histoire. On peut y voir notamment une carte interac-

tive de l'évolution du paysage de la région liégeoise à travers les âges et y vivre une immersion dans la mythique locomotive Type 12: non pas la 12.004 qui est restée à Train World ⁽¹⁾, mais par un effet de décor et d'ambiance sonore. Par contre, la petite maquette au 1/10^{ème} de la locomotive 'Le

Belge' provient bien de Train World: elle a été prêtée par la SNCB, le temps de l'expo!

Remerciements à MM. JH Renard & Michel Thiry, pour leur aide précieuse apportée à la réalisation de cet article.

(1) Selon certaines sources, la firme CMI de Seraing aurait proposé à la SNCB en 2012 de faire remettre en état de marche - à ses frais - la fameuse 12.004, actuellement exposée à Train World (le musée des chemins de fer belges), en prévision de l'anniversaire des 200 ans de Cockerill en 2017. Cette proposition fut toutefois sèchement refusée par la SNCB, car 'la Douce' (surnom de la 12.004 donné par François Schuiten, le scénographe de Train World) était déjà prévue de longue date pour servir de 'figure de proue' dans ce musée et il fut jugé inconcevable qu'elle n'y figure pas...



Encore un véritable wagon 1415 A3, immatriculé 31 RIV 88 (SNCB) 530 2 441-8, garé devant l'atelier des wagons d'Anvers-Nord. Le code d'interopérabilité 31 signifie que ce wagon est pourvu de bogies et qu'il est apte au trafic international. CHW d'Anvers-Nord, le 19 mai 1997.

LES WAGONS FAS

du type 1415 G8, ex Eaos 1415 A3

TEXTE ET PHOTOS: BART LUYTEN

L'HISTORIQUE DU TYPE 1415 A3

C'est en 1983 que la SNCB commanda à la firme Brec de Lot (au sud de Bruxelles) une série (à l'origine) de 750 wagons 'Eaos' du type 1415 A3 (qui n'existe plus), des wagons tombereaux à parois hautes, numérotés 11 88 530 2 000 à 749. Leur tâche était de transporter des marchandises qui ne devaient pas être protégées des intempéries, comme de la ferraille, du minerai, du charbon, du coke, du gravier, des troncs d'arbre, de la pulpe de bois, des betteraves, parfois des tuyaux et d'autres objets encore. On a pu rencontrer naguère ces wagons dans toute l'Europe. Le type 1415 A3 était aussi

le seul qui présentait deux portes doubles par flanc, ses parois d'about n'étant pas mobiles, rendant le wagon impropre au déchargement par basculage. Ce wagon à quatre essieux fut pourvu de bogies Y25 C_{ss} et offrait une contenance de 74 m³ et une surface utile de 35,5 m². Le rayon minimal de courbure pouvant être emprunté était de 35 m.

Son régime de frein était O-GP, avec les limites respectivement de 24 t/42 t et 48 t. Sur son marquage, on pouvait lire la masse maximale autorisée par type de ligne: A:

42 t/ B1: 48,5 t/ B2: 50 t/ C: 58 t. Pour les wagons équipés d'un frein à main, ces valeurs étaient: A: 42 t/ B1: 49 t/ B2: 50 t/ C: 58 t. La masse moyenne d'un tel wagon était de 21,6 t pour ceux démunis de frein à main et de 22 t avec frein à main. En novembre 1996, il fut décidé de réduire le volume de chargement autorisé à 71,3 m³ et de les équiper d'autres bogies, du type Y25 C_s. Le régime de frein devint KE-GP-A et la masse maximale freinée 58 t. Le plus étonnant fut le fait qu'à partir de 1966, deux codes d'opérabilité différents apparurent sur ces wagons: 11 88 530 2 000 à 749 ou



Ce wagon 1415 G8 avec plateforme de serre-frein a bénéficié d'un petit entretien à FUG (Gentbrugge) le 8 mai 2014; il porte le numéro 31 RIV 88 B-(SNCB) 673 4 698-9. Les couvercles des boîtes d'essieux sont de teinte orange; le wagon appartient à Xpedys. Le logo de B-Cargo a été enlevé, mais le wagon a conservé son ancien matricule, sans mention 'BLX'. CHW Anvers-Nord, le 18 janvier 2016.



Le wagon 31 RIV 88 B-(SNCB) 673 4 651-8 portant encore l'ancien logo de B-Cargo. Les couvercles des boîtes d'essieux sont encore noirs. Ekeren, le 2 juillet 2010.



Le wagon 31 RIV 88 B-BLX 6734 619-5 a reçu son grand entretien chez 887 (ZOS à Trnava). Il est recouvert d'une bâche, car il était fortement chargé. Ekeren, le 3 mai 2017.

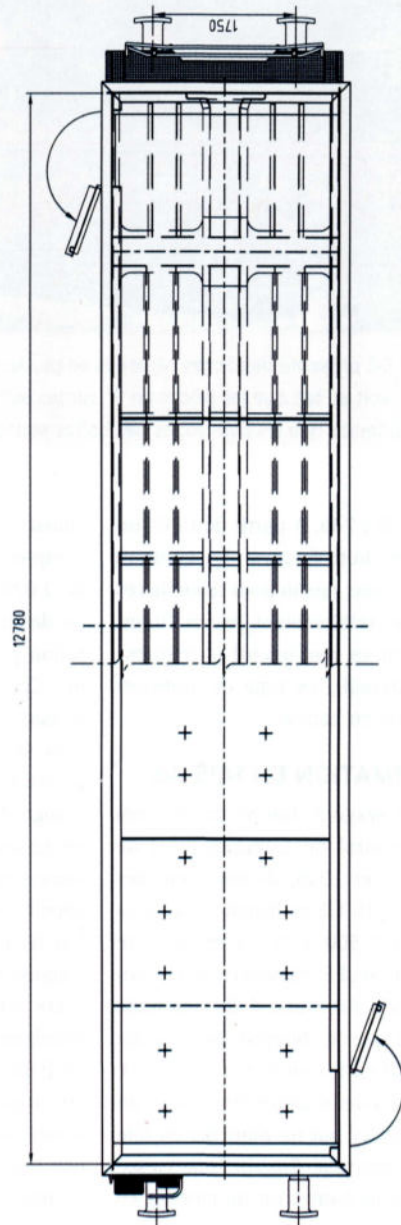


Un wagon pour transport de vrac du type 1415 G8 récemment révisé: il est immatriculé 31 88 B-BLX 6734 542-9. Des nouveaux essieux résistants à l'échauffement lui ont été montés. Port d'Anvers, le 21 mars 2016.

Wagon pour transport de ferraille
avec passerelle et frein à main

A	B1	B2	C
S	364	438	444
120	00.0		

★★



max. 52t



Ce wagon 1415 G8 présente des zones réparées en plusieurs endroits: il s'agit du wagon 31 RIV 88 B-(SNCB) 673 4 622-9 Il est lourdement chargé: cela se voit au fait que les pièces en 'T' sur les boîtes d'essieu sont situées très en hauteur. Ce wagon est pourvu d'essieux résistants à l'échauffement, tandis que les couvercles des boîtes sont en orange Xpedys. Ekeren, le 24 janvier 2014.

31 88 530 2 000 à 749. A partir de 1997, on enregistra une chute énorme des volumes transportés en vrac, raison pour laquelle ces wagons encore relativement jeunes furent transformés (en les renforçant) pour transporter de la ferraille, ce type de transport étant par contre en hausse.

TRANSFORMATION EN 1415 G8

Au total, 213 wagons furent transformés par l'atelier central de Cuesmes (près de Mons) en 2005 et 2006; ils devinrent des 'Fas' du type 1415 G8 et furent renumérotés 31 88 673 4 500 à 713. Lors de cette transformation, seul le châssis et tout ce qui y était suspendu fut réutilisé (la timonerie de frein, ainsi que les bogies), mais la superstructure fut entièrement renouvelée. Le plancher en bois dut d'abord être enlevé du châssis et remplacé par un plancher en tôle de 12 mm d'épaisseur. Ensuite, une caisse renforcée à parois hautes fut montée sur ce

châssis. Auparavant, la hauteur de la caisse comptée à partir du plancher en bois était de 2.020 mm; elle fut portée à 2.203 mm au-dessus du plancher en tôle. Cette opération porta la contenance du wagon à 77 m³. Ces wagons furent également équipés d'essieux pour 22,5 T de charge maximale. Lors de leur livraison, ces wagons furent peints dans la livrée verte de B-Cargo, avec le logo de ce dernier. De nos jours, on peut les rencontrer en plusieurs livrées, dont la toute dernière livrée de Xpedys, désormais appelé 'Lineas' depuis début mai 2017. Sur la livrée Xpedys, seul le matricule des wagons concernés a été adapté: le logo 'B' a été remplacé par les lettres BLX et les matricules légèrement modifiés en 31 RIV 88 B-BLX 6734 500 à 713, l'adresse email du propriétaire du wagon (maintenance@xpedys.be) étant reprise sans logo. Jusqu'à nos jours, aucun 1415 G8 ne porte encore un numéro modernisé ou un logo.

De nos jours, ces wagons 1415 G8 sont principalement visibles dans des trains inter-formation; ils transportent surtout de la ferraille et sont utilisés de concert avec les wagons de ferraille français Ermewa et les 'Eaos' de la DB. Ils transportent aussi sporadiquement de la pierre à chaux entre Marche-les-Dames et Namèche. Ces wagons sont principalement visibles sur les sites des usines ArcelorMittal à Liège, à Genk ou dans les ports d'Anvers et de Gand. On peut aussi les rencontrer en France et en Allemagne. Les grands entretiens des wagons du type 1415 G8 et leurs semblables sont réalisés depuis 2015 par la firme Zos à Trnava, en Slovaquie. Les petits entretiens, mais surtout les réparations sont assurés par l'atelier des wagons d'Anvers-Nord.

CARACTÉRISTIQUES DU WAGON 1415 G8

Sur chaque flanc de ce wagon, on trouve du côté gauche une porte étroite de 1.788



Le wagon à plateforme de serre-frein 31 RIV 88 B-(SNCB) 673 4 708-6 dans la courbe bien connue d'Ekeren, le 7 février 2012. Son chargement est indiqué à la craie: 18/8 cu.

mm de hauteur et de 900 mm de largeur. La grande ouverture de chargement de 12.780 mm de long sur 2.768 mm de large permet l'utilisation d'une sauterelle, d'une tour de déchargement ou d'une grue à grappin. Dans la plupart des cas, c'est une grue qui est utilisée, tant pour le chargement que le déchargement. Les petites portes servent à éliminer le matériau qui n'a pas pu être déchargé mécaniquement. Treize œillets métalliques placés de chaque côté et deux autres sur les parois d'about permettent le placement de filets, afin de protéger la perte ou la chute d'une partie du chargement. Chaque roue est pourvue de quatre grands blocs de frein, soit au total 16 blocs de frein par bogie.

Dès leur transformation en 2005, les wagons du type 1415 G8 portèrent la lettre-code 'Fas' et furent renumérotés (sur papier) 31 RIV 88 B-NMBS 673 4 500 à 899, ou 35 RIV 88 B-NMBS 673 4 500 à 899.

Tare moyenne (sans frein à main): 27,3 T
Tare moyenne (avec frein à main): 27,6 T
Capacité: 77 m³
Masse maximale freinée: 52 T
Rayon minimal de courbure: 35 m
Type de bogie: Y25 Cs (année de construction: 1983)
Masse maximale autorisée par type de ligne (sans frein à main): A: 36,7 t/ B1: 44,1 t/ B2: 44,7 t/ C: 52,7 t;
Masse maximale autorisée par type de ligne (avec frein à main): A: 36,4 t/ B1: 43,8 t/ B2: 44,4 t/ C: 52,4 t.

En 2006, on remarquera rapidement qu'un nombre moins élevé de wagons que prévu pourrait être transformé, raison pour laquelle leur nombre fut ramené à 213 unités, avec les matricules déjà mentionnés ci-dessus.

La masse maximale autorisée par type de ligne fut également modifiée: A: 36,7 t/ B1: 42,9 t/ B2: 44,7 t/ C: 52,7 t pour les wagons

sans frein à main et A: 36,5 t/ B1: 42,7 t/ B2: 44,5 t/ C: 52,5 t pour ceux équipés d'un frein à main.

SIGNIFICATION DU CODE-LETTRES 'FAS'

F = wagon pour chargements en vrac, d'un type spécial;

a = à 4 essieux;

s = apte à la vitesse de 100 km/h.



Sur ce wagon numéroté 31 RIV 88 B-BLX 673 4 645-0, on a essayé d'effacer le logo B-Cargo, mais la couche de peinture est trop fine... Les parois de ce wagon montrent des traces d'utilisation intensive; la plupart du temps, ces wagons sont chargés à la grue. Port d'Anvers, le 10 mai 2017.

SIGNIFICATION DU MARQUAGE PORTÉ PAR LE WAGON IMMATRICULÉ 31 RIV 88 B-BLX 673 4 645-0

De la gauche vers la droite:

A1: Repère pour le levage en atelier.

A2: Numéro d'ordre de la roue, pour le visiteur (ici, de 1 à 8). Lors d'une révision, les roues sont mesurées et vérifiées; il s'agit ici de l'essieu 1, numéro d'ordre de la roue: 1.

A3: Marquage sur les longerons (dessus et dessous) correspondant avec les longueurs indiquées. Dans ce cas: 'c'.

A4: Le matricule complet du wagon et son code-lettres, qui renseigne sur les possibilités du wagon.

A5: indication des catégories de lignes et des charges maximales autorisées y afférentes. Les lignes de tous les réseaux ferrés sont réparties par catégories en fonction de la masse maximale par essieu et de la masse

maximale par mètre courant admises. Ce wagon porte le cadre suivant:

	A	B1	B2	C	
S	36,4	43,8	44,4	52,4	**
120	00,0				

A6: Longueur entre tampons exprimée en mètres (ici: 14,29 m);

A7: Pour les wagons pourvus d'un frein à main sur plateforme: le nombre supérieur est la tare du wagon (27.600 kg) encadrée de blanc, tandis que le chiffre inférieur est le poids-frein du frein à main (20 t), encadré de blanc. Juste en-dessous, l'atelier ayant effectué la dernière vérification de la tare du wagon: LCS (AC Cuesmes), le 18/04/07.

A8: La superficie du plancher du wagon: 35,3 m².

A9: Un accord spécial a été conclu pour un régime d'échange particulier avec la société ferroviaire indiquée:

		D
SNCB	100	54,8

A10: Matricule du wagon.

A11: Marquages sur les longerons (au-dessus et en dessous); ici: 'b'.

A12: Essieu n° 2 avec numéro d'ordre de la roue: 3.

B1: Marquages sur les longerons (au-dessus et en dessous); ici: 'a'.

B2: Indications des charges maximales en fonction de la longueur du chargement:

- 1) Marquages des longueurs de surface portante des masses concentrées ou distance entre supports.
- 2) La distance en mètres entre repères.



3) La valeur maximale en tonnes pour des masses concentrées.

4) La valeur maximale en tonnes pour des masses reposant sur deux supports.

Pour ce wagon, ces données sont les suivantes:

1	2	3	4
m	-	t	.-
a-a	3	23	26
b-b	5	27	30
c-c	9	39	52,4

B3: Au-dessus est mentionné le régime de frein et en dessous, la masse maximale freinée. Dans ce cas, le régime est KE-GP-A et la masse maximale freinée 52 t.

KE: frein Knorr du type KE;

GP: régime de freinage G ou P;

A: réglage automatique en fonction de la charge.

B4: Repères sur les longerons (en dessous et au-dessus); ici: 'a'.

C1: Repères sur les longerons (en dessous et au-dessus); ici: 'b'.

C2: L'ancien logo B-Cargo a été recouvert d'une petite couche de peinture verte, mais réapparaît...

C3: Essieu 3 et numéro d'ordre de la roue: 5.

C4: Repère sur les longerons (au-dessus et en dessous); ici: 'c'.

C5: Empattement entre essieux extrêmes, exprimée en mètres. Ici: 9,00 m.

C6: Numéro de type de série à laquelle ce wagon appartient.

C7: Le cartouche d'entretien, avec:

1^{ère} case: la période de validité, exprimée en années. Ici: 3 ans;

2^{ème} case: 'REV', indiquant qu'il s'agit du cartouche d'entretien;

3^{ème} case: l'appellation symbolique de l'atelier responsable de l'exécution des travaux d'entretien. Dans ce cas: LNC (Monceau);

4^{ème} case: la date de réalisation des travaux, en jour/ mois/ année. Dans ce cas: 07/04/14.

C8: Essieu 4, numéro d'ordre de la roue: 7.

C9: Repère pour levage en atelier.



La 10485 flambant neuve exposée lors de l'Expo '58 dans le Pavillon des Transports et équipée pour la circonstance d'un pantographe de Louvain. Remarquez les flancs transparents dans la seconde moitié des longs-pans de la caisse, ainsi que l'étonnante teinte des bogies. Le contact de la liaison par câble électrique (utilisé lors de dépannages) est placé sur le montant droit (vu de l'intérieur) du poste de conduite, et non à côté de la boîte à films, comme sur les autres types N. Cette belle motrice existe toujours et a reçu une place de choix au sein du Musée du Tram de Woluwe. Photo: Frank Hunt, LRTA London Area collection (Courtesy Online Transport Archive).

LE TYPE N DE LA SNCV (4^{ÈME} PARTIE)

Les motrices 10420 à 10484 (suite) et la 10485

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

L'EXPO '58, UN GRAND MOMENT !

Les motrices du type N – et les lignes vicinales du Groupe de Brabant, en général – vécurent un grand moment lors de l'Exposition Universelle de 1958. Cette 'Expo 58' fut organisée sur le plateau du Heysel ⁽¹⁾ autour d'un Atomium flambant neuf et fut accessible au public pendant six mois. On s'attendait à ce que la majorité des visiteurs de cette expo s'y rendent en tram, car pas moins de sept portes d'accès du site étaient directement desservies par des lignes de tram régulières de la SNCV, comme par exemple la 'Porte des Attractions', la 'Porte

du Folklore' (qui donnait accès au village folklorique 'La Belgique Joyeuse') et la 'Porte mondiale', toutes trois situées le long de l'avenue Houba de Strooper (ligne W) ; la 'Porte du Benelux' près de la place Saint-Lambert (lignes G, H, L et S) et la 'Porte de l'Esplanade', le long de l'avenue de Meise de l'époque (ligne L). En prévision de cet événement, l'infrastructure des lignes vicinales menant vers le Heysel avait d'ailleurs été partiellement améliorée.

C'est ainsi par exemple que le terminus en impasse de l'avenue du Boulevard à proximité de la place Rogier ⁽²⁾ avait été remplacé dès le 11

octobre 1957 par une boucle de retournement et que des voies de liaison supplémentaires avaient été posées le long du Boulevard Léopold II, à la bifurcation des lignes A¹ et B et à la bif. des lignes F et M. La boucle existante située à proximité de l'héliport de l'époque à la place de l'Yser fut également réaménagée en 1957, en étant déplacée à l'endroit où se situait auparavant la gare de Bruxelles Allée-Verte, qui avait été fermée en 1954 et démolie ensuite.

Une nouvelle gare pour tramways (dotée d'une boucle de retournement et de trois voies de garage pour des services spéciaux) fut construite à

(1) Une Exposition Universelle avait déjà trouvé place sur le plateau du Heysel en 1935.

(2) Suite à l'ouverture au trafic de la Jonction Nord-Midi (de la SNCB), la gare du Nord se situait un peu plus loin depuis 1952, à hauteur de la rue du Progrès.



Le 12 juillet 1958, la 10439 assure un parcours sur la ligne F barré (spécialement créée à l'occasion de l'Expo) entre La Roue (ou Zuun) et le Heysel (également connu sous l'appellation 'Centenaire'). Elle vient d'arriver au terminus 'Benelux' (à proximité de la Place St-Lambert) au Heysel et est suivie d'une type N de la ligne S Gare du Nord - Het Voor. Sur l'autre voie se trouve la 10477, prête à assurer un parcours de renfort vers la gare du Nord (Place Rogier), comme H barré. L'arrêt illustré ici est desservi de nos jours par les trams à voie normale des lignes STIB 7 et 19. Photo : Jacques Bazin - Collection GTF.

proximité de la place Saint-Lambert. Cette gare fut raccordée à un tunnel long de 520 m ouvert en 1957 et qui passait sous le site de l'Expo, remplaçant ainsi un joli tronçon en site propre tracé à travers le Parc de Laeken. A l'intérieur de ce tunnel, une halte souterraine avait été aménagée : dénommée 'Laeken Parc Royal - Laken Koninklijk Park', elle desservait la 'Porte du Parc' et la 'Porte des Nations'. Les sorties de ce tunnel se situaient à hauteur de l'avenue de Meise de l'époque (actuellement: avenue de Madrid) pour la ligne L et juste après le passage sous l'autoroute A12 pour les lignes G, H et S avec l'arrêt 'Gros Tilleul', établi en tranchée (à ciel ouvert) et commun avec l'arrêt des lignes urbaines de la STIB, à proximité immédiate de la 'Porte des Nations'.

En d'autres endroits de la ville aussi, d'importants travaux furent réalisés au cours de la même période. Un nouveau terminus à trois voies (avec boucle de retournement) fut ainsi aménagé sur le boulevard Jamar, à proximité immédiate de la gare du Midi. Après la mise en service de ce nouveau terminus - sans doute à

l'occasion de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires du 31 mai 1958 ⁽³⁾ - uniquement aux heures de pointe les trams continuèrent encore jusqu'à la place Rouppe, où une boucle de retournement avait par ailleurs été aménagée le 10 septembre 1958 ⁽⁴⁾.

Outre les services normaux et supplémentaires assurés sur les lignes existantes qui desservaient le site de l'Expo (les lignes G, H, L, S et W), de nombreuses lignes partielles ou spéciales furent prévues pour renforcer les dessertes existantes. Au début, il s'agissait des lignes suivantes :

F barré	Zuun/La Roue	'Benelux'
H barré	Gare du Nord	'Benelux'
L barré	Gare du Nord	'Esplanade' ^(a)
M barré	Dilbeek	'Benelux'
W barré	Gare du Nord	'Folklore' ^(b)
Ex	Gare du Midi	'Benelux' ^(c)
-	Zellik	'Benelux' ^(d)
-	Ganshoren	'Benelux' ^(d)

^(a) Via 'Benelux'; avec maintien des parcours de renfort existants entre la Gare du Nord et Drij Pikkell, Meise ou Wolvertem.

^(b) Jusqu'à la boucle de retournement (partiellement réaménagée) à proximité du Stade (actuellement: Stade Roi Baudouin).

^(c) Via Scheut.

^(d) Avec un film de ligne blanc et une plaque de destination.

Certaines de ces lignes ne circulaient que pendant les heures de pointe ou au cours de l'après-midi ; d'autres ne circulaient même uniquement que les dimanches. A partir du 11 mai 1958, la ligne A barré vint encore s'y ajouter entre Anderlecht ('Bon Air') et la Porte du Benelux. Pendant les weekends, des relations directes à plus long parcours étaient également prévues, à savoir les lignes A¹ Alost - Asse - 'Benelux', H Leerbeek - Hal - 'Benelux', L Leerbeek - Lennik - 'Benelux', Ni Ninove - 'Benelux' et W Wavre - 'Benelux'. Une partie du trajet parcouru par ces services directs était donc commun avec d'autres lignes portant les mêmes indices, notamment les lignes H (Humbeek), L (Londerzeel) et W (Wemmel) ! Toutes ces lignes étaient desservies par des motrices modernes des types N

(3) Les nouvelles voies de la SNCV situées au boulevard Jamar furent mises en service le 17 décembre 1957, mais d'après des coupures du journal Le Soir des 12, 18 mars et 29 avril 1958, on peut en déduire que toutes les lignes de tram concernées avaient encore leur terminus à la place Rouppe à ce moment.

(4) A partir du 3 février 1961, tous les services ayant comme terminus le Midi continuèrent à nouveau jusqu'à la place Rouppe. C'était d'ailleurs déjà le cas depuis deux ans pour les services en soirée, après 19 heures.



Pendant l'Expo '58, la 10453 assure le 27 avril 1958 un service de renfort entre la gare du Nord et le Stade du Heysel ('Folklore'), sur la ligne W barré. Cette motrice se trouve sur la boucle près du Stade, plus exactement au début de l'avenue des Magnolias. A l'arrière-plan, on aperçoit à droite le triple café-restaurant 'Les Caves Romaines/ Wiener Café/ Le Danube bleu' et le village folklorique 'Hawaïian Village' à gauche. A hauteur de la flèche avant de la motrice, on peut également voir la silhouette d'un hélicoptère Vertol 44A loué à la Sabena et qui s'apprête à atterrir sur l'héliport de l'Expo. Photo : E. Bouwman. Négatif : archives du Vlaams Tram- en Autobusmuseum (ViaTAM), Berchem-Anvers.

et S, quelques motrices Standard assurant le complément. En principe, tous les trams desservant l'Expo portaient une plaque ronde décorée du logo de l'Expo 58 et de la mention 'Benelux' (plaque bleu clair), 'Benelux-Esplenade' (plaque bleue et verte) ou 'Folklore' (plaque rouge). Signalons encore que pendant la durée de l'Exposition, la firme Tedesco exploitait une ligne entre la 'Porte des Grands Palais' (le long de la Chaussée romaine) et les parkings pour autocars au moyen de quelques rames Standard de la SNCV et de son personnel ; cette ligne passait notamment sur deux viaducs provisoires, réalisés pour l'occasion !

UNE 'PETITE DERNIÈRE' POUR L'EXPO !

Certaines familles doivent parfois faire face à l'arrivée d'un 'petit dernier' inattendu, mais la 10485 n'était vraiment pas un incident de la nature...

A l'Expo '58, outre la 'Gare internationale' et ses trains venus de plusieurs pays d'Europe, un Pavillon des Transports avait également

été prévu, où la nouvelle PCC 7155 de la STIB (entre autres) serait exposée. La SNCV disposait également d'un stand au sein de ce pavillon et voulut tout naturellement y exposer une de ses propres créations. A cette époque, l'atelier SNCV de Cureghem était en train de construire une petite série de motrices à quatre moteurs du type SE. Elles ressemblaient aux motrices du type S (avec une caisse identique à celle des types N), mais à part le frein pneumatique, elles étaient également dotées d'un frein électrique, utilisable comme frein de service. L'intérieur de ces voitures était un peu plus riant, grâce à leurs banquettes de teinte verte au lieu de brune. Comme le type N était plus moderne du point de vue technique, il fut décidé en 1957 de construire une motrice du type N supplémentaire spécialement pour l'Expo, dotée d'un intérieur de teinte verte comme celui des types SE, à savoir un revêtement de sièges vert et des mains courantes de teinte laiton. Cette motrice fut évidemment pourvue de bogies 'élastiques' (les mêmes dont

les 10420 à 10484 avaient été dotés entre 1955 et 1958) avec suspension en caoutchouc, roues élastiques, freins à disque commandés pneumatiquement et freins à patins électromagnétiques.

Les deux contrôleurs de cette motrice étaient du type ML5 et les deux moteurs (fixés sous la caisse) du type MTV 315², chacun d'une puissance unihoraire d'environ 60 kW. La caisse correspondait à celle des motrices SE assemblées à la même époque, raison pour laquelle elle était pourvue d'une petite imposte coulissante dans les deux fenêtres latérales de chaque poste de conduite. Les essuie-glaces étaient toutefois placés au milieu de chaque montant droit du pare-brise (vu de l'intérieur), contrairement aux essuie-glaces des types SE (placés au-dessus et au milieu du pare-brise) et à ceux des autres types N (placés dans le coin supérieur gauche des pare-brises).

Quelques motrices bruxelloises du type N furent aussi progressivement modifiées de cette manière ⁽⁵⁾.

(5) D'après certaines photos, les motrices suivantes (notamment) ont été équipées de nouveaux essuie-glaces, comme pour la 10485 : les 10421, 10433, 10439 (renumérotée plus tard 10446), 10440, 10441, 10444, 10448, 10453, 10454, 10458, 10459, 10463, 10465, 10467 et de 10473 à 10484. Quant aux 10439 et 10484, elles ont été photographiées déjà en 1958 en étant équipées de ces essuie-glaces.



Le petit dépôt du Vivier d'Oie le long de la chaussée de Waterloo à Uccle (une dépendance du dépôt 'principal' de Cureghem) hébergeait également des motrices du type N, comme cette 10428 vue le 2 mai 1963 et qui s'apprête à assurer un trajet sur la ligne V vers Dilbeek. Cette ancienne remise est de nos jours le magasin de meubles Quatuor (ex Porte d'Orient). Originalité : les voies à l'avant-plan existent encore en partie ! Photo : E. Bouwman. Négatif : archives du Vlaams Tram- en Autobusmuseum (ViaTAM), Berchem-Antwerpen.

La nouvelle motrice type N reçut le matricule 10485. En vue de sa présentation dans le Pavillon des Transports, une moitié seulement de sa caisse fut assemblée normalement : l'autre moitié était constituée de panneaux transparents dans les longs-pans et le plancher, qui laissaient entrevoir les 'merveilles de la technique SNCV' à un large public international... Et pour montrer que le tout fonctionnait parfaitement, cette motrice avait été placée sur rouleaux ! Comme par ailleurs, la perche de prise de courant – typiquement bruxelloise – avait été jugée d'aspect un peu trop vieillot, cette motrice avait été pourvue pour l'occasion d'un pantographe louvaniste, prêté par l'atelier SNCV de Kessel-Lo. Après l'Exposition Universelle, la caisse de cette voiture et son intérieur furent parachèvés, les longs-pans étant pourvus de baguettes antichocs à cette occasion. Les panneaux transparents furent bien entendu remplacés. La 10485 se retrouva prête pour le service normal en décembre

1958 et fut mise en service début 1959 sur le réseau vicinal bruxellois, avec... deux perches de captation. Suite à sa présence à l'Expo 58 et à ses sièges de teinte verte, elle fut parfois dénommée officieusement 'type NE' (N Expo) par certains amateurs de trams...

LE VER EST DANS LE FRUIT

Un flux est toujours suivi par un reflux : les lignes de tram vicinales n'ont pas échappé à cette règle. La prospérité croissante provoqua une forte augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle et une migration en masse de la ville vers la périphérie, dans des nouveaux quartiers très souvent non desservis par le tram. Le ministre des Communications de l'époque vit les chiffres de fréquentation de 'ses' lignes de tram plonger de plus en plus dans le rouge, tandis que son collègue des Travaux Publics lorgnait avec insistance vers les sites propres des lignes de tram vicinales (et vers les pistes cyclables...) afin d'élargir

les routes et d'augmenter les places de parking. Le réseau vicinal électrique du Groupe de Brabant de l'époque (le réseau 'à perches') resta toutefois encore intact jusqu'en 1961. Au cours de cette année, le tronçon Grimbergen – Humbeek disparut, ainsi que l'antenne entre la chaussée de Waterloo et l'Observatoire, entraînant la suppression des lignes H (Humbeek) et O (Observatoire). La dernière journée d'exploitation de ces deux lignes fut le 17 février 1961 pour la ligne O et le 31 octobre 1961 pour la ligne H.

DESSERTE PAR UN SEUL AGENT

Afin d'une part réduire les coûts d'exploitation sur les lignes de tram subsistantes et d'autre part gérer la pénurie toujours plus grande de personnel (il était très difficile de recruter du personnel de tram au cours des années '60), une desserte partielle à 1 agent fut instaurée le 4 novembre 1963 sur la ligne L Gare du Nord – Londerzeel⁽⁶⁾. Ce fut ensuite le tour de la ligne

(6) Dès le service d'hiver de 1958, la desserte à un seul agent fut instaurée sur les trams-navettes entre le Monument Gordon (Mont-Saint-Jean) et Wavre (de l'autre ligne W). Ces services étaient toutefois exclusivement assurés au moyen de motrices des types S et SE. En outre sur les lignes vicinales bruxelloises, un autre système fut progressivement mis en marche à partir du 1^{er} septembre 1962 sur les trams avec remorques (ou 'trains', dans le jargon SNCV). La motrice de ces trains (du type S, SE ou Standard) était dorénavant entièrement réservée aux détenteurs d'un abonnement. Ces derniers devaient monter à l'avant et montrer leur abonnement au conducteur. Quant aux voyageurs payants, ils devaient prendre place dans les remorques, où un receveur était encore présent. De tels trams circulaient également avec une plaque ronde '1 Agent'.



En janvier 1973, les motrices rescapées du type N (dont la 10433 visible ici) furent toutes pourvues de nouveaux films de ligne au format autobus : comme les indications étaient un peu plus petites que les boîtes à film, un bord blanc apparaissait au-dessus et en-dessous de chaque film affiché... Entretemps, la montée à l'avant avait été introduite sur les lignes G et G barré (ex S), bien qu'un receveur fut souvent présent à bord ! Depuis ce moment, ces motrices portaient un disque avec la mention bilingue '1 Agent' et une petite plaque verte additionnelle 'Ingang Entrée' à côté de la porte d'entrée. Gare vicinale de Grimbergen, en 1975. Photo: Michel Van Ussel.

W Gare du Nord – Wemmel. Pour ce faire, les motrices N 10472 à 10483 et la 10485 furent transformées en 1964 en 'one man car'. Leurs postes de conduite furent équipés d'une table de perception du côté droit du conducteur, tandis que seule la première demi-porte avant s'ouvrait encore. Les postes de receveur furent maintenus, de manière à ce que ces motrices puissent encore être desservies par un receveur. Afin d'augmenter le niveau de sécurité, chaque poste de conduite fut équipé d'une pédale d'homme mort : en la lâchant, la traction était interrompue et le frein à air était actionné. A l'usage des voyageurs, un frein d'urgence au fonctionnement identique était disponible au milieu de la voiture. Le 'service one man car' (selon le jargon SNCV) devait être instauré le 18 août 1964 sur quelques services de la ligne W (Wemmel). Comme il ne s'accompagna pas de l'octroi de la moindre prime aux conducteurs concernés, il s'en suivit un mouvement de grève qui dura plusieurs jours, à telle enseigne que le premier 'one man car' n'apparut réellement que le 28 août 1964. Les motrices utilisées en one man car sur les lignes L (principalement des Standard modernisées du type Eugies) et W (des types N modifiées) étaient reconnaissables à leur plaque ronde portant l'indication '1 AGENT', d'abord de teinte jaune, ensuite également de teinte rouge orangée :

il s'agissait vraisemblablement des mêmes plaques qui avaient servi en 1958 pour signaler les trams à destination de l'Expo... Les mentions peintes 'Entrée à l'arrière' et 'Ingang achterkant' à côté des portes étaient recouvertes de petites plaques amovibles portant elles-mêmes la mention 'Entrée Ingang' (plaque verte) à côté de la porte avant et 'Geen ingang Entrée interdite' (plaque crème à lettres en rouge vin) à côté de la porte arrière. Comme il était difficile pour les conducteurs de maintenir la pédale d'homme mort enfoncée du pied gauche tout en se tournant à droite pour servir les voyageurs lors des arrêts, cette pédale était parfois secrètement mise hors service en retirant le fusible... Le réarmement du dispositif nécessitait en effet quelques manipulations, qui prenaient du temps. Quant au frein d'urgence à disposition des voyageurs, fonctionnait-il encore dans ce cas?...

Un receveur accompagnait parfois certains parcoures sur une partie du trajet. Comme les voyageurs ne savaient plus alors s'ils devaient monter à l'avant ou à l'arrière, la montée à l'avant fut généralisée et une plaque '1 AGENT' fut placée en permanence aux deux extrémités de la motrice. A côté des portes arrière, la mention 'Entrée avant – Ingang voorkant' fut peinte, la plaquette 'Entrée – Ingang' disposée à côté de la porte avant étant maintenue. A partir de ce

moment, le receveur éventuel prenait place au poste de receveur avant. Le 14 février 1972, la montée à l'avant fut également instaurée sur toutes les motrices des lignes S vers Het Voor et G vers Grimbergen. Les motrices concernées présentèrent dès cet instant systématiquement des plaques '1 AGENT', même... si un receveur se trouvait à leur bord. La desserte à agent seul sur ces deux lignes n'était en effet uniquement d'application que lorsqu'il y avait trop peu de receveurs disponibles et en principe uniquement pendant les heures creuses. Cette façon d'agir avait déjà été d'application quelques fois avant le 14 février 1972.

L'ÈRE DES AUTOBUS

A partir de 1965, les suppressions de lignes de tram se suivirent les unes après les autres jusqu'au 1^{er} septembre 1972, dernier jour de circulation de la longue ligne L vers Leerbeek. Trois lignes vicinales relativement courtes ne subsistèrent plus qu'ensuite : la ligne G Gare du Nord – Grimbergen, la S Gare du Nord – Het Voor (presque entièrement commun avec la G) et la ligne W Gare du Nord – Wemmel. Ces lignes étaient desservies par les dépôts de Grimbergen et de Wemmel. Afin d'effectuer les révisions périodiques et les grandes réparations des motrices concernées, l'atelier SNCV de Cureghem était toutefois resté raccordé au



Le dépôt de Wemmel, en 1976. De la gauche vers la droite, on peut voir les motrices N renumérotées 9284 (ex 10481), 9285 (ex 10482), 9277 (ex 10474) et 9282 (ex 10479). Toutes ces motrices ont été transformées en one man car et deux d'entre-elles sont déjà pourvues de nouveaux phares. Les films de la ligne BW, apparus en janvier 1973, étaient alors identiques à ceux des autobus de la même ligne, bien que ces derniers suivaient un itinéraire différent de celui des trams ! A l'extrême gauche, on aperçoit une type S (avec boyaux de frein).
Photo : Michel Van Ussel.

- 17-02-1961: O	Place Rouppe	Observatoire	
- 16-05-1965: A	Place Rouppe	Anderlecht (- Itterbeek / Dilbeek)	(a)
- 16-09-1966: F	Gare du Nord	Het Rad (- Zuun ou Vogelenzang)	
- 16-09-1966: M	Gare du Nord	Moortebeek (- Dilbeek)	
- 16-09-1966: Z	Place Rouppe	Zuun	(b)
- 29-06-1968: G	Grimbergen	Meise	(c)
- 19-12-1969: R	Dilbeek / Place Rouppe	Rhode St-Genèse	(d)
- 20-02-1970: D	Porte de Ninove	Dilbeek (- Eizeringen)	(e)
- 20-02-1970: V	Dilbeek	Saint-Job	(f)
- 20-02-1970: S	Place Rouppe	Moortebeek (- Dilbeek)	
- 26-06-1970: B	Gare du Nord	Zellik	

^(a) Depuis la mi-juin 1963, la ligne A ne circulait plus que pendant les heures de pointe et uniquement entre la place Rouppe et Anderlecht 'Bon Air', à l'exception des parcours de et vers le dépôt de Dilbeek.

^(b) La ligne Z ne fut plus desservie que pendant les heures de pointe à partir du 1^{er} octobre 1961. Après la suppression complète de la ligne Z (dernier jour d'exploitation le 16 septembre 1966), l'indice 'Z' barré fut encore utilisé pour des parcours entre la gare du Midi (ou la place Rouppe) et le dépôt de La Roue.

^(c) La desserte par tramways fut fortement réduite dès l'apparition des autobus sur la ligne Gare du Nord - Humbeek, via Meise et Grimbergen.

^(d) Sur la ligne R, plusieurs parcours furent assurés en autobus à partir du 18 octobre 1969. Le 21 décembre 1969, un tram réapparut toutefois exceptionnellement sur un tronçon de la ligne R, les autobus éprouvant des problèmes suite au verglas.

^(e) Après la suppression de la ligne Ni (dernier jour d'exploitation le 28 juin 1968), quelques parcours de la ligne D furent prolongés au cours des heures de pointe jusque Eizeringen (et vice versa). Ces parcours étaient généralement assurés par une type S et des remorques.

^(f) Quelques parcours sur la ligne V étaient déjà assurés par autobus depuis décembre 1969.

réseau ferré subsistant, via le trajet de l'ancienne ligne N. Les lignes G et S empruntaient le tunnel du Heysel, ce qui était sans doute la raison majeure de leur survie... A gauche vous trouvez un récapitulatif des derniers jours d'exploitation des lignes vicinales urbaines et suburbaines de Bruxelles (y compris la petite ligne-navette Grimbergen - Meise) qui furent supprimées entre 1961 et 1970.

VERS LA CÔTE ET LE HAINAUT...

Suite à la suppression de plusieurs lignes vicinales du Brabant, un grand nombre de motrices du type N se retrouvèrent sans emploi dès 1965/66. La 10424 fut alors transformée à titre d'essais en remorque pour le réseau vicinal d'Ostende (la ligne de la Côte), une opération effectuée par l'atelier de Cureghem en 1965, allant de pair avec sa renumérotation en 19693. Le résultat fut jugé positif, après quoi Cureghem transforma dix autres motrices en 1966/67 (les 10420, 10421, 10426, 10431, 10432, 10437, 10440, 10450, 10454 et 10457) pour la ligne de la Côte, suivies en 1967/68 par dix motrices N supplémentaires (les 10422, 10423, 10434, 10445, 10448, 10449, 10451, 10455, 10456 et 10458) : ces remorques furent numérotées 19694 à 19713. La renumérotation exacte et leur carrière ultérieure vous seront décrites dans un prochain article.

Finalement en 1973, cinq motrices N furent encore transformées en remorques par l'atelier de Cureghem (les 10436, 10438, 10459, 10460 et 10470), cette fois pour le réseau vicinal du Hainaut. Elles furent renumérotées 19714 à 19718; nous les décrirons également dans un prochain article.

...ET MÊME VERS L'ESPAGNE

En 1965, les 10425, 10447 et 10484 furent revendues à la société ferroviaire espagnole 'Ferrocarril de Carreño SA' pour sa ligne à voie métrique Gijón - Avilés. La 10484 fut toutefois fortement endommagée lors d'un accident en juin 1965 et fut revendue comme mitraille en 1966; c'est la 41008 qui prit sa place pour partir vers l'Espagne. Celle-ci était une type N de Gand, utilisée depuis 1957 à Bruxelles. Les trois motrices précitées furent transformées en... motrices du type S par Cureghem en 1965/66, en recevant des bogies, moteurs, contrôleurs ACEC et freins Westinghouse à blocs provenant de motrices Standard déclassées, les perches étant déposées par la même occasion. Après ces modifications, ces motrices partirent d'Anvers par bateau vers leur nouvelle destination : le 27 avril 1966 pour les 10425 et 41008 et le 13 juin 1966 pour la 10447. Une quatrième type N aurait également dû être transformée en type S, mais afin d'accélérer la livraison, c'est une 'vraie' type S qui fut expédiée en Espagne, à savoir la 10070. Pour ne pas mélanger l'histoire compliquée des types N avec celle (encore plus compliquée) des types S, nous avons l'intention de décrire la suite de l'histoire des motrices citées ci-dessus dans une future publication ayant trait aux types S...

...OU MÔRES POUR LA DÉMOLITION

Avant même que le démantèlement du réseau vicinal bruxellois ne débute, la 10443 fut mise définitivement hors service en 1959 et ferrailée, suite à un accident. La 10430 et la 10484 déjà mentionnée furent quant à elles revendues comme ferraille en 1966. Après la suppression de la ligne R en 1969 et des lignes D et V en 1970, dix-sept motrices N furent mises hors service; parmi cet effectif, les motrices suivantes furent démolies en 1970 : 10427, 10428, 10429, 10435, 10442, 10444, 10452, 10453, 10461, 10464, 10465, 10466, 10468 et 10469. Fin 1971, les 10439, 10462 et 10471 furent à leur tour vendues comme mitraille. Au cours de cette période, la 10446 fut endommagée lors d'un accident. Afin de remplacer cette motrice, la 10439 déjà déclassée fut réactivée fin 1972 (ou début 1973) et renumérotée 10446. En d'autres termes, la 10439 fut déclassée 'sur papier' (comme prévu ini-



Sur les nouvelles bobines de films de 1973, on trouvait également la mention 'Sce Special Extradienst' en pur style autobus, comme l'affiche ici la 10467 dans la gare vicinale de Grimbergen, en 1975. A droite, une remorque du type Cureghem. Photo: Michel Van Ussel.

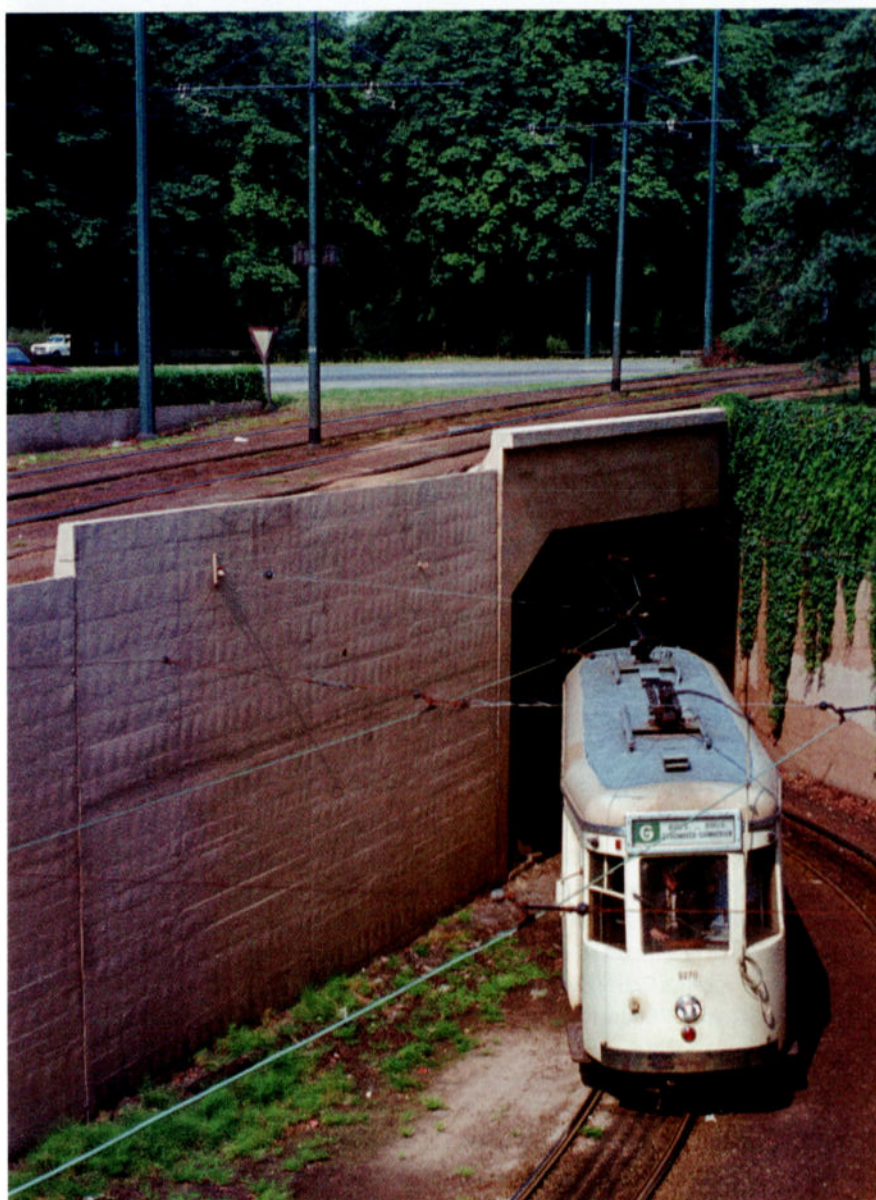
tialement), mais en réalité, c'est bien la 10446 d'origine qui fut démolie en 1972 ⁽⁷⁾.

Les 18 motrices rescapées du type N, à savoir les 10433, 10441, 10446 (ex 10439), 10463, 10467, 10472 à 10483 et la 10485, ainsi que quelques motrices S et SE et quelques remorques du type Cureghem, furent concentrées dans les dépôts de Grimbergen et de Wemmel pour servir sur les lignes G (Grimbergen), S (Het Voor) et W (Wemmel). Notons que deux motrices du type N desservirent ces lignes depuis le dépôt de Dilbeek (!) jusqu'au 2 juin 1971 inclus : il s'agissait d'ailleurs des seuls services 'trams' encore assurés par ce dépôt.

DES NOUVEAUX FILMS DE LIGNE DE STYLE 'AUTOBUS'

Les 11 et 12 janvier 1973, les films de ligne existants furent tous remplacés par des nouvelles bobines qui - signe des temps (?) - avaient été réalisées au moyen des pochoirs pour films d'autobus, avec en outre pas mal de fantaisies... C'est ainsi que la ligne W devint la BW et reçut les mêmes indications que celles reprises sur le film de la ligne (existante) du bus BW, qui circulait entre la gare du Nord et Wemmel Village (et au-delà), mais qui suivait un autre itinéraire que celui du tram à partir du stade du Heysel! La cou-

(7) De telles permutations de matricules (parfois uniquement 'sur papier' pour l'un des véhicules concernés) n'étaient pas exceptionnelles à la SNCV, sans doute pour ne pas devoir modifier certains documents.



La 9270 (ex 10433), déjà pourvue de nouveaux phares, assure un service sur la ligne G entre la gare du Nord et Grimbergen... sans plaque '1 Agent', en 1976. Elle débouche ici du tunnel du Heyssel (côté 'avenue de Meise') et vient de passer sous les voies des lignes 52 et 92 de la STIB. Ce tunnel est de nos jours emprunté par les trams des lignes 7 et 19 de la STIB, tandis que les voies au-dessus le sont par les véhicules de la ligne 3. Photo : Michel Van Ussel.

leur du film resta verte. Les parcours partiels entre la gare du Nord et le stade du Heyssel n'étaient pas indicés 'BW barré', mais... 'W_L barré', avec les teintes blanc/blanc au lieu de blanc/vert ! La ligne G fut la seule à conserver son indice de ligne d'origine, mais la lettre émigra vers l'extrémité gauche du film et fut placée sur un fond vert, l'indication du trajet effectué étant maintenue sur le fond blanc d'origine. La ligne S vers Het Voor devint la ligne 'G barré', avec la lettre G placée au centre du film (sur fond blanc), le film devenant blanc et vert, au lieu de rouge et rouge. A noter que les mentions reprises sur ces nouveaux films étaient légèrement trop petites pour les boîtes à films de tram,

ce qui faisait apparaître un bord blanc au-dessus et en-dessous de chaque film affiché... A cette époque également, le remplacement des phares d'origine par des exemplaires plus modernes (mais légèrement plus petits) avait commencé : un anneau métallique peu élégant venait alors masquer l'ouverture ainsi créée dans la caisse autour des nouveaux phares. Pour les trams aussi, la beauté s'amoindrit avec l'âge...

UNE NOUVELLE NUMÉROTATION EN 1976

Le 1^{er} janvier 1976, la SNCV instaura un nouveau schéma national de numérotation de son matériel roulant. Tous les trams sub-

sistants alors furent renumérotés par type et par réseau. Curieusement, cette nouvelle numérotation chevauchait en partie l'ancienne, ce qui fut résolu par la SNCV de façon élégante (?) en soulignant d'un trait le premier chiffre de tous les nouveaux matricules ! En accord avec la sacro-sainte logique vicinale, il fut évidemment tenu compte des véhicules-musées, qui conserveront leur ancien matricule, pour des raisons historiques évidentes. C'est ainsi que dans la nouvelle numérotation, il n'existait pas de véhicule portant les matricules 9004 ni 9019 : ces derniers étaient portés par d'anciennes motrices à deux essieux qui se trouvaient à cette époque au musée du Tram de Schepdaal. Pour la même raison, on ne trouvera pas non plus le matricule 9073 dans la nouvelle numérotation. En outre, la numérotation par 'réseau' fut très rapidement bouleversée, principalement par la mutation de motrices vicinales bruxelloises vers les réseaux d'Ostende et du Hainaut ! Des 66 motrices N de la tranche 10420 à 10485, 26 avaient entretemps été transformées en remorques pour la ligne de la Côte et pour le Hainaut, deux autres avaient émigré en Espagne et 20 de ces motrices avaient déjà été démolies, tout ceci faisant que lors de la renumérotation, 18 motrices N à peine étaient encore présentes. Elles furent renumérotées dans la nouvelle tranche 9270 à 9287 selon le schéma suivant :

10433 = 9270	10476 = 9279
10441 = 9271	10477 = 9280
10446 = 9272	10478 = 9281
10463 = 9273	10479 = 9282
10467 = 9274	10480 = 9283
10472 = 9275	10481 = 9284
10473 = 9276	10482 = 9285
10474 = 9277	10483 = 9286
10475 = 9278	10485 = 9287

L'application de ces nouveaux matricules se déroula d'une façon très négligée : l'ancien matricule fut simplement recouvert d'une couche de peinture crème (la différence entre l'ancienne et cette nouvelle teinte était clairement visible), le nouveau matricule étant peint par-dessus. A noter que les 9275 à 9287 étaient les motrices N transformées en 1964 pour l'exploitation à un seul agent.

VAINCUES PAR LA POLITIQUE...

L'exploitation des trois lignes vicinales brabançonnaises subsistantes devint de plus en plus malaisée. Début 1973, la liaison avec l'atelier SNCV de Cureghem fut définitivement mise hors service, après quoi les motrices devant subir une grande révision ou d'importants



La 9287 (ex 10485) n'était pas seulement reconnaissable à ses banquettes de teinte verte, mais aussi à ses impostes dans les deux fenêtres latérales des postes de conduite et au contact électrique placé dans le montant droit (vu du poste de conduite). Lors des festivités organisées à l'occasion des 25 ans de règne du roi Baudouin en juin 1976, cette motrice assure un service de renfort sur la ligne W_L barré entre la gare du Nord et le stade du Heysel (dont on aperçoit un pylône d'éclairage à l'arrière-plan à gauche). La motrice porte le logo conçu pour ces festivités sur son butoir et trois autocollants semblables sur la fenêtre droite du poste de conduite. On peut voir à gauche la voie de la boucle établie dans l'avenue des Magnolias et de la rue des Pivoines. La 9287 poursuit pourtant tout droit jusqu'à la Limburg Stirumlaan, pour aller changer de sens à hauteur de l'avenue Armand Burvenich à Wemmel (juste après le Ring) au moyen d'une liaison entre les deux voies : la voie de la boucle était en effet souvent impraticable suite à la présence d'autos mal garées ! A remarquer encore que l'application des nouveaux matricules s'était déroulée d'une façon particulièrement négligée, comme on peut le voir ici... Photo : Michel Van Ussel.

travaux de réparation durent être transférées par camion⁽⁸⁾ jusqu'à l'atelier SNCV de... Jumet, dans le Hainaut ! Certaines réparations effectuées précédemment par Cureghem furent toutefois possibles ensuite à Grimbergen, comme le reprofilage des roues, par exemple. Les services sans remorques assurés sur les lignes G et G barré furent assurés le plus possible par des motrices du type N, afin de réduire la fréquence de remplacement des blocs de frein sur les types S ; pour rappel, les types N étaient équipées de freins à disque. Autre problème : les travaux de réalisation du métro entre la place Bockstael à Laeken et le Heysel allaient nécessiter de très coûteux déplacements de voies. Dès 1974, la SNCV avait émis le souhait de remplacer les trams par des autobus sur les trois lignes concernées, ce qui suscita des protestations de la part de certaines communes situées hors de l'Agglomération bruxelloise. La STIB (la société exploitante bruxelloise) proposa même de reprendre les lignes vers Wemmel et Grimbergen (cette der-

nière déviée par Het Voor) et de les reposer à l'écartement standard, afin de compléter son propre réseau ! Mais c'était sans compter la politique, au cours d'une période où d'intenses discussions étaient menées en vue de réformer la Belgique en un Etat fédéral (cfr. le Pacte d'Egmont). Le ministre des Communications de l'époque opta finalement pour des bus flamands plutôt que pour des trams bruxellois, bien que la STIB ait même promis que ces lignes auraient été exclusivement desservies par des conducteurs de tram néerlandophones (sic)... Malgré d'importantes protestations, les derniers 'boerentrans' des lignes BW, G et G barré (et W_L barré...) circulèrent ainsi pour la dernière fois le 31 juillet 1978. Les dernières perches de captation du courant – appelées 'flèches' à Bruxelles – disparaissaient par la même occasion du paysage bruxellois, ainsi que leur bruit de sifflement caractéristique sur certains tronçons, produit par le contact entre la roulette de la perche et le fil d'alimentation...⁽⁹⁾

PLUS D'AVENIR POUR LES TYPES N...

Dès mars 1978, la 9273 avait été démenagée vers Ostende, où elle fut rejointe en avril 1978 par la 9272. Le but poursuivi était sans doute d'utiliser ces deux motrices N pour assurer des services spéciaux vers l'hippodrome Wellington d'Ostende. En réalité, ces motrices n'ont jamais transporté le moindre voyageur sur la ligne de la Côte. Encore au cours de la même année 1978, une des faces avant de la 9272 fut réutilisée pour réparer la 9020, une motrice SO gravement accidentée. Les deux motrices N concernées furent finalement démolies fin 1980 au dépôt de Knokke. Quant aux seize autres types N rescapées, elles étaient garées depuis le 1^{er} août 1978 dans le tunnel du Heysel, où elles furent rapidement découvertes par des vandales, les 9278, 9281 et 9282 étant endommagées à cette occasion. Afin de mettre fin à ces dégradations, toutes ces motrices furent transférées au cours de l'année 1979 vers l'atelier hennuyer de Jumet. C'est là que la 9286 fut équipée en avril 1979 d'un pantographe,

(8) Ce camion était le 'tracteur automobile' AT.553 datant de 1954, construit par Brossel (le tracteur proprement dit) et Energie (la remorque). Cet attelage se trouve désormais dans le musée du VlaTAM à Anvers.

(9) Sur le réseau urbain exploité par la STIB, ce sifflement était inconnu. Les perches y disparurent dès 1977 en exploitation régulière, suite à la suppression de la ligne 35.



Après la suppression des lignes BW, W_L barré, G et G barré, les seize motrices rescapées du type N furent garées sans utilisation dans le tunnel du Heysel. Afin d'éviter les actes de vandalisme, elles furent acheminées en 1979 vers l'atelier SNCV de Jumet (Charleroi), où deux d'entre-elles furent photographiées le 10 septembre 1979. La 9286 à l'avant-plan avait même été équipée d'un pantographe en avril de la même année, afin d'assurer des parcours d'essais sur le réseau du Hainaut. Elle servit ensuite pendant quelques mois de motrice de manœuvres. Lors de ses derniers mois d'utilisation à Bruxelles, elle avait été équipée de rétroviseurs de type 'autobus'. Cette motrice a été ferraillée en 1982. A gauche, on aperçoit la motrice SM 9126. Photo: Ernst Plefka.

car il avait été prévu de faire circuler des types N dans le Hainaut avec un seul agent à bord. Après quelques parcours d'essais assurés sans voyageurs (plus précisément sur les lignes 62, 65, 85 et 86), il apparut (une nouvelle fois) que les motrices du type N ne convenaient pas au réseau accidenté de la région⁽¹⁰⁾. La 9286 devint ensuite une motrice de manœuvres au sein de l'atelier de Jumet jusqu'en 1980, moment où elle fut mise hors service.

Fin 1979, des pourparlers eurent lieu avec l'exploitant du réseau de trams de Lille, en vue d'une éventuelle reprise des types N rescapées, mais ce réseau eut l'occasion en 1980 d'acquérir des motrices plus modernes issues des Vestische Strassenbahnen (D). A l'exception notoire des 9270, 9283 et 9287, toutes les autres motrices du type N furent finalement ferrailées en 1982/83.

PRÉSERVÉES POUR LA POSTÉRITÉ

En Belgique, trois motrices du type N (dont la 'NE') ont été préservées pour la postérité, à

savoir la 9270 (ex 10433), la 9283 (ex 10480) et la 9287 (ex 10485).

La 9270 fut cédée en 1981 à l'Amutra et transférée au musée du Tram de Schepdaal. Elle y attend encore sa restauration, bien qu'elle soit en bon état général.

La 9283 s'en est allée en 1983 à l'ASVi et fut garée dans le dépôt de Thuillies. Cette motrice devint la propriété de l'association Pro-Tram en 1996, mais fut rétrocédée par après à l'ASVi, tout en restant garée à Thuillies jusqu'en 2003, moment où ce dépôt fut détruit par le fait d'un pyromane. La 9283 s'en sortit heureusement indemne et fut transférée au cours de la même année vers le nouveau musée de l'ASVi à Thuin. Elle fut restaurée entre 2005 et 2007 et remise en état de marche, avec son matricule 10480 d'origine. En 2007, elle assura même quelques parcours spéciaux sur le réseau tram de Charleroi : elle avait été pourvue pour la circonstance d'un pantographe et rebaptisée temporairement 10490, afin de représenter une motrice N du réseau de Louvain.

Quant à la 9287, elle bénéficia d'une remise en état en 1981/82 au dépôt SNCV de Grimbergen et fut reprise dans les collections du Musée du Tram de Woluwe en 1982, parée de son matricule 10485 d'origine. Elle est depuis 1990 la propriété du MTUB, l'exploitant du Musée du Tram bruxellois. (À suivre)

Remerciements au NVBS et au VlaTAM, ainsi qu'à MM. Andrew Braddock, Paul De Backer, Dirk Eveleens Maarse, Ernst Plefka, Jean Henri Renard, Pierre Roovers et Michel Van Ussel, pour leur bienveillante collaboration.

SOURCES CONSULTÉES :

Voir les parties 1, 2 et 3 de cette série, ainsi que les articles suivants :

- 'Het Stadsvervoer te Brussel' par J.H. Broers dans 'Op de Rails';
- 'De lijnen van en naar Expo 58' par Jacques Cohn dans 'Rail-Revue'.

⁽¹⁰⁾ Les problèmes rencontrés par les motrices du type N sur les lignes accidentées du Hainaut auraient plutôt été la conséquence du style de conduite du personnel local. Un membre de l'association ASVi, qui était habitué au style de conduite du personnel brabançon, a même démontré que ces rampes ne posaient aucun problème, à condition de manipuler le contrôleur à la 'mode bruxelloise'...

BELGIQUE



↑ Des essais nocturnes de captation de courant sur la LGV 2 entre Louvain et Ans ont été réalisés début juin par deux rames du type 'Velaro D' accouplées (les 704 et 705, série 407 à la DB). Au préalable, ces deux rames étaient venues par leurs propres moyens d'Aachen Hbf à l'atelier TGV de Forest. Les rames 'Velaro D' quadritension sont appelées à remplacer les ICE 3M actuellement utilisées sur la relation Bruxelles – Cologne – Francfort; pour rappel, les ICE 3M ne peuvent pas circuler en unités multiples sur le réseau Infrabel. Les rames 704 et 705 en gare de Liège-Guillemins lors de leur transfert vers Forest, le 3 juin 2017. Photo : Jeremy Pierry.

↓ Enfin du neuf concernant l'homologation des '18' de la SNCB à l'étranger : le 1^{er} juin dernier, une rame de trois voitures I11 encadrées par les 1855 et 1836 a réalisé deux allers et retours entre Welkenraedt et Aachen Hbf (D), dans le cadre de l'homologation de cette série sur ce tronçon frontalier avec l'Allemagne, dont les caténaires sont alimentées en 3000 V. Cette homologation des '18' jusqu'à Aachen Hbf permettra d'épauler les '27' chargées de remorquer les (rares) trains spéciaux de voyageurs transitant encore par ce tronçon frontalier. A l'heure actuelle, les '18' de la SNCB ne sont encore autorisées nulle part à l'étranger. Arrivant de Welkenraedt, la rame d'essais (1855 en tête) entre en gare d'Aachen Hbf, le 1^{er} juin 2017. A gauche, les plans inclinés d'Aix-la-Chapelle, qui mènent vers la Belgique. Photo : Jeremy Pierry.





← Cette été, le 'train des festivals' a de nouveau circulé, suite au succès qu'il rencontre d'année en année (voir JCF 212, page 63). Cette fois encore, il était composé de 8 voitures M4, avec en milieu de rame la voiture bar-disco SR3 (n° 17.903) entièrement pelliculée aux motifs du 'train des festivals', et la voiture I10 'Resto' n° 16.008, dont les tables et les chaises avaient été enlevées. Le premier train assuré par ce 'Party train' le fut à l'occasion du 'Graspop Metal meeting 2017' entre Anvers-Central et Mol, le 15 juin. La même rame a circulé ensuite le 28 juin entre Ostende et Louvain pour le festival de Werchter: le train était encadré des 1835 et 1842, toutes deux en service. Bellem (L.50A entre Bruges et Gand), le 28 juin 2017. Photo: Noach Taillieu.



← La voiture bar-disco SR3 à Anvers-Central, le 15 juin 2017. Photo: Gwenaël Piérart.



↑ A l'occasion du festival en plein air 'Balaton Sound' en Hongrie, un train spécial a circulé de Gand-St-Pierre à Zamardi (sur la rive sud du lac Balaton), le 3 juillet 2017. Ce train était composé de 13 voitures SNCB: six I6 de 2^{ème} classe, cinq couchettes I6 Bc et deux I10 'Resto', le tout remorqué par la 2841 de Lineas (ex B-Logistics) de Gand à Hegyeshalom (soit près de 1300 km!), la 28 n'étant pas autorisée à circuler au-delà de cette gare frontière austro-hongroise. Lors de ce parcours, la 2841 fut desservie successivement par des conducteurs Lineas en Belgique, IGE en Allemagne et WLB en Autriche. Autre originalité: l'accès à la première 'Resto' qui faisait office de bar était gardé par un 'videur', à l'instar des boîtes de nuit! La rame est restée en Hongrie jusqu'à son retour en Belgique, le 11 juillet. Le train 'aller' passe à Lontzen (L.37 entre Welkenraedt et la frontière allemande), le 3 juillet 2017. Photo: Herman Van Esbroeck.



↑ L'intérieur d'une des deux I10 'Resto' du train spécial 'Balaton Sound', dont toutes les tables et les chaises avaient été enlevées ! Photo : Wouter Janssens, le 3 juillet 2017.



↑ Tôt le matin, la rame Thalys 4345 assurant le train 9304 Bruxelles-Midi – Paris-Nord du 11 juillet est tombée en détresse au début de la LGV 1 Lembeek – frontière française, suite à un problème de pantographe. Ce sont les 5506 et 5509 'TVM' qui lui ont porté secours en la ramenant à Bruxelles-Midi, d'où les infortunés voyageurs ont pu monter à bord d'une autre rame Thalys.

Les 5506 et 5509 en tête de la rame 4345 à la sortie de la tranchée couverte de Tubize, en route vers Bruxelles-Midi. Photo : Corentin Cauwelier.

➔ Un engin 'Desec Tracklayer' de la marque Kirow destiné à poser des éléments de voie a récemment été testé sur la voie d'essai de La Louvière-Sud, sorte de 'voie des gauches' à la belge, une voie en impasse qui combine dévers et rayons de courbures très serrés. Le mode de fonctionnement de cet engin est le suivant: amené par camion à proximité du chantier, il y est déposé par une grue sur deux bogies classiques et tracté ensuite à l'endroit voulu où, à l'aide de ses quatre chenilles (descendues par vérins), il se soulève (ce qui permet de retirer ses bogies) et progresse ensuite au-dessus des wagons chargés de nouveaux éléments de voie, pour les saisir et les poser à l'endroit voulu. La Louvière-Sud, le 13 juillet 2017. Photo: Jean-Michel Jeannin.





Les CFL souhaitent pouvoir effectuer dès décembre prochain des parcours voyageurs commerciaux au-delà du point frontière de Gouvy jusque Vielsalm, ainsi que de Virton à Libramont, lorsque la ligne 162 sera passée en 25 kV. Pour obtenir les agréments nécessaires, les CFL doivent soumettre le matériel concerné (leurs voitures 'Dosto' à double étage) à divers tests, dont un essai de levage. Deux voitures de ce type (dont une voiture-pilote) ont ainsi été acheminées en gare de Gouvy, où elles ont subi un levage et une mise sur lorry, à l'intervention du train de relevage de Kinkempois.



Les voitures 'Dosto' des CFL à Gouvy: la voiture-pilote 003 est en cours de levage. Photos: Jeremy Pierry, le 31 mai 2017.



La voiture-pilote 003, dont un bogie a été mis sur lorry (chariot de dépannage): remarquez la différence de hauteur entre les tampons de la voiture et ceux de la 77!



Opérateurs marchandises



↑ Fin mai, la E186 182 de Railpool a été prise en location par DBCNL (DB Cargo Nederland), qui l'utilise également sur le réseau belge. Construite par Bombardier en 2008 (n° 34412), cette loco a été vendue au loueur Railpool en 2009. Transformée en 2013, elle est depuis lors équipée du package de signalisation D-A-B-NL-CZ-SK.

En tête d'un train de citernes vides, la E186 182 passe à Langdorp (L.35), le 6 juillet 2017. Photo: Bart B.

↓ L'opérateur ECR (Euro Cargo Rail, filiale de DB Cargo) a cessé d'utiliser ses locomotives Diesel du type 'Class' 77 en Belgique. Depuis l'hiver dernier, ces locos n'y intervenaient déjà plus que de manière sporadique et récemment, ECR a décidé de ne plus utiliser ces engins qu'en Allemagne et en France. Un des derniers convois à avoir été remorqué en Belgique par une 'Class' 77 ECR fut le 'train des Mercedes', entre Aachen West et Zeebruges: il est désormais assuré par une 'Traxx' ECR. Voici la E186 179 en tête d'un tel train à la sortie du tunnel de Wonck (L. 24 entre Visé et Bassenge), le 11 juin 2017. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Les lourds trains de wagons-citernes chargés de produits pétroliers et dont la charge peut atteindre 3580 tonnes relient la raffinerie Esso (dans le port d'Anvers) au dépôt de carburant de Bâle, pour alimenter la consommation intérieure suisse. Depuis le 3 avril 2017, la traction de ces trains est passée de 'Cobra' (la filiale de production commune à B-Logistics et à DB Cargo) à DB Cargo Nederland, entre Anvers et Aachen West. Ce sont toutefois des 'Traxx' de l'opérateur ECR qui remorquent ces trains lourds, en unités multiples.

Les E186 179 et 171 ECR en tête du train 47061 en route vers Aachen West approchent du tunnel de Wonck (L.24 entre Bassenge et Visé), le 22 mai 2017. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Début juillet, l'opérateur ECR réalisa subitement que trois 'Traxx' à son service allaient devoir subir quasi simultanément une révision... DB Cargo (la maison-mère d'ECR) dut alors rechercher une solution afin qu'ECR puisse continuer à assurer ses trafics. C'est ainsi que la E186 340 rouge de DB Cargo et la E186 182 de Railpool utilisées par DBCNL sont apparues pendant quelques temps en tête des trains de produits pétroliers vers la Suisse, en lieu et place des 'Traxx' ECR. Deurne (L.27A près d'Anvers), le 7 juillet 2017. Photo: Finn De Vos.





Suite à la reprise en technologie informatisée du grill 'ouest' de Hasselt par le block 14 au cours du weekend des 17 et 18 juin, les trains de marchandises transitant normalement via Hasselt ont été détournés entre Aarschot et Visé par Louvain, Landen, la ligne 36A Voroux – Kinkempois et Bressoux. Ces détournements seront à nouveau d'application en août, lors du remplacement du long tablier du 'Pont des Allemands' à Visé, qui permet à la ligne 24 Tongres – Montzen de franchir la Meuse.

Un train inter-formation Gremberg – Anvers-Nord détourné et remorqué par les 2822 et 2823 de Lineas passe sur le pittoresque viaduc du Horloz à Tilleur (L.36A), le 17 juin 2017. Photo: Bart B.



Depuis cet été, les trains d'automobiles qui circulent entre les usines de Kolin (Tchéquie) ou de Trnava (Slovaquie) et le port de Zeebruges, remorqués par une 'Class' 66 de l'opérateur Captrain Belgium, circulent désormais de nuit. Suite à une avarie survenue à la 'Class' 66 normalement prévue, celle-ci fut remplacée au pied levé le 1^{er} juin par... une des '77' SNCB prises en location par Captrain, un fait vraiment exceptionnel. Remarquez à droite le signal de fin de voie d'une taille hors-norme, disposé sur un support distinct du heurtoir qu'il est censé protéger: ce dernier serait-il à ce point peu visible, dans l'ombre du pont...? Anvers-Waaslandhaven (bif. Hazop), le 1^{er} juin 2017. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Des trains de conteneurs de 40 pieds chargés d'automobiles Volvo circulent désormais entre la Chine et Zeebruges (voir l'article à ce sujet dans ce n°). Voici le 2^{ème} train Volvo de ce type au passage à Aarschot, remorqué par la 2816 de Lineas, le 6 juin 2017. Photo: Bart B.

↓ Le groupe allemand Rhenus, un des principaux fournisseurs européens de services logistiques, a racheté fin 2014 l'opérateur ferroviaire suisse Crossrail AG. Jusqu'à présent, rien n'avait changé sur le terrain, mais début juin, deux 'Traxx' neuves (les E186 268 et 269) livrées un mois plus tôt à RRL (Rhenus Rail Logistics GmbH) sont apparues en Belgique. Voici la E186 269 remorquant un train de conteneurs MSC vers Aachen-West au passage à Langdorp (L.35), le 4 juillet 2017. Photo: Bart B.





↑ Railtraxx a pris en location la DE 683 depuis le 15 juin, afin de renforcer son parc d'engins moteurs. Cette loco, propriété du loueur Beacon Rail Limited, avait servi en 2006 à réaliser des essais ETCS aux Pays-Bas. Langdorp (L.35), le 1^{er} juillet 2017. Photo: Bart B.

↓ Le nombre de trains assurés par l'opérateur DB Cargo NL sur le réseau belge croît régulièrement, ce qui amène ses locomotives en de nouveaux endroits jusqu'alors inédits. L'arrivée de 'Géants flamands' (le surnom donné aux 6500 de cet opérateur) dans le faisceau 'Kalishoek' du Waaslandhaven (sur la rive gauche du port d'Anvers) est ainsi exceptionnelle, tout comme le fait que ces deux 6500 (les 6516 et 6511) n'avaient pas déposé leur charge au faisceau 'Zuid' comme habituellement, mais l'ont conduite directement à leur destination finale. Photo: Carlo Hertogs, le 4 juillet 2017.





Le trafic d'automobiles Dacia entre l'usine roumaine et la Belgique a récemment été réorganisé, le centre de distribution de Tongres n'intervenant plus dans le processus. A son arrivée à Zeebruges, ce train (assuré par l'opérateur Rurtalbahn au départ d'Aachen West) est désormais scindé: une partie des voitures est transbordée par bateau pour l'exportation, tandis qu'une autre partie est acheminée sur le site Gefco de Ghislenghien (en bout de ligne 287), d'où les autos sont conditionnées pour être vendues dans le Benelux. Pendant le temps du déchargement des wagons à Ghislenghien, la locomotive (une 'Class' 66 utilisée par Rurtalbahn) vient généralement se garer en gare d'Ath. Revenant avec ses wagons vides de Ghislenghien, le train 65701 à destination de Zeebruges circule sur la ligne industrielle 287 et arrive à Ath, le 15 juin 2017. Photo: Corentin Cauwelier.



Depuis avril dernier, Infrabel fait appel à Railtraxx pour acheminer des rails neufs entre Aachen-West et Schaerbeek. Fabriqués par la firme autrichienne Voest Alpine, ces rails sont transportés sur des wagons plats du type 'Rns'. La 266 031 Railtraxx en tête d'un lot de rails neufs destinés à l'atelier Infrastructure de Haren passe à Langdorp (L.35), le 15 mai 2017. Photo: Bart B.





↑ Officiellement, Europorte a effectué un premier train de produits chimiques entre Bully (F) et Tessenderlo le 1^{er} avril 2017: outre Captrain et Lineas, Europorte est le 3^{ème} opérateur à circuler cette année sur la ligne 17 Diest – Tessenderlo.

Traversant la gare d'Aarschot, la 4001 d'Europorte en tête de 16 wagons-citernes est en route vers Tessenderlo, le 23 juin 2017. Photo: Bart B.

↓ Le 22 mai, le train (vide) de cuivre venant d'Olen et à destination d'Aachen West a été assuré par une G2000 (la 500 1752, alias V203) de l'opérateur Rurtalbahn, grâce au fait que ce train suivait un itinéraire non encore équipé du dispositif de sécurité ETCS. Depuis le début de cette année, tous les engins moteurs circulant sur le réseau ferré belge doivent en effet être équipés soit de l'ETCS, soit de la TBL 1+ s'ils parcourent un itinéraire équipé (même partiellement) de l'ETCS. Or, les G2000 de construction Vossloh n'ont été équipées ni de l'un, ni de l'autre, d'où leur bannissement progressif du réseau belge. Ligne 34 entre Alt-Hoeselt et 's Herenelderen, le 22 mai 2017. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Puisqu'elles n'ont pas toutes été équipées soit de l'ETCS, soit de la TBL 1+, les locomotives du type G2000 de fabrication Vossloh ne sont plus beaucoup visibles en Belgique, sauf celles de l'opérateur Rurtalbahn. RRF (Rotterdam Rail Feeding) a ainsi remplacé ses G2000 par la belle 266 040 (une 'Class' 66) en tête des trains 'Bertschi' entre le terminal d'Anvers-Combinant et l'usine Dow Chemicals à Sluiskil, en Flandre zélandaise (NL). Venant de Sluiskil, le train 41601 arrive à la bif. Koestraat (sur la rive gauche du port d'Anvers), le 13 juin 2017, sous les dernières lueurs du soleil couchant. Photo: Carlo Hertogs.

↓ L'opérateur HSL Polska assure la remorque de trains de citernes entre Aachen West et Zeebruges, mais à une fréquence minimale: un train le vendredi en direction de l'Allemagne et retour le lundi... Par contre, cet opérateur assure bien plus fréquemment (quasi quotidiennement) des trains lourds de citernes entre le port d'Anvers et Aachen West.

La 653-07 (alias 266 117) en tête du train 63413 quitte le site de l'usine de produits alimentaires ADM, qui jouxte le faisceau 'Rhodesie' d'où partaient naguère les trains de minerai à destination des bassins sidérurgiques belges et luxembourgeois... Photo: Carlo Hertogs, le 13 juillet 2017.





↑ A Verviers-Central, les travaux de rehaussement du plafond du tunnel de la Chic-Chac situé à la sortie de la gare (côté 'Welkenraedt') sont terminés et les quais desservant les voies 1 à 4 ont été rénovés; seul le 3^{ème} quai le long de la voie 5 fait encore l'objet de travaux. Les quais ont été dotés de nouveaux abris-parapluie, d'une longueur inégale: si sur le quai de gauche (où s'arrêtent les trains vers Liège), les voyageurs peuvent se disperser, en revanche pour le quai de droite (qui accueille les trains venant de Liège), les voyageurs descendants auront intérêt à prendre place dans les deux premières voitures, par temps de pluie! Photo: Jean Lechat, le 11 juillet 2017.

↓ Les travaux du futur contournement routier de Couvin (la route nationale 5, ou E430) se rapprochent du passage à niveau de Frasnes-lez-Couvin, sur la ligne 134 à voie unique Mariembourg – Couvin. Ce PN est un 'point noir' du réseau Infrabel: c'est l'un des rares points de croisement entre une route à 4 bandes et une ligne exploitée en service voyageurs. Il sera remplacé par un tunnel dans lequel passera la N5 à quatre bandes. Pour permettre ces travaux, une des deux chaussées sera fermée à la circulation, l'autre étant mise à double sens. Assuré par deux autorails 41 (le 4110 en tête), un train venant de Mariembourg franchit le PN de Frasnes-lez-Couvin, dont une des chaussées sera bientôt mise à double sens. Photo : Jean Henri Renard, le 18 juillet 2017.





Dans le cadre de la rénovation de la ligne 162 Namur – Arlon – frontière luxembourgeoise, le passage à niveau de Naninne (entre Namur et Ciney) a été remplacé récemment par un pont-route et un passage inférieur pour piétons. Les travaux effectués aux voies et aux caténaires nécessitent encore une exploitation à voie unique par la voie 'B' (sens normal Arlon > Namur), ce qui implique le remplacement des trains 'L' par des bus pendant les heures de pointe.

Vu depuis le nouveau pont-route de Naninne, le train IC 2136 vers Namur et Bruxelles, composé des automotrices 503 et 507, longe un train d'électrification actif sur la voie 'A' et remorqué par la 7844 d'Infrabel. Photo : Marc Grieten, le 30 juin 2017.



A Ostende, les quais de la gare sont en cours de rénovation complète. Sur cette vue prise de la passerelle transversale qui mène au nouveau parking à étages jouxtant le quai de la voie 10, on voit que les voies 10 à 4 (comptées depuis la gauche) ont déjà été rénovées et recouvertes d'un auvent multicolore, tandis qu'à droite, les voies 3 à 1 (côté 'bassin du port') doivent encore l'être. Remarquez le revêtement des quais, constitué de bois marin (sic), tandis que le train IC 536 Eupen – Ostende vient d'arriver à son terminus, le 22 mai 2017. Photo : Jean-Pierre Boore.



Patrimoine historique



L'ancien abri-musée pour matériel historique de Louvain (dont l'évacuation a été entamée dès 2013) recelait encore jusqu'il y a peu l'automotrice double Benelux 220 902 de la SNCB (séries 901 à 904 SNCB et 1201 à 1208 NS, construites en 1957); il s'agit la seule des 12 automotrices Benelux à avoir été préservée. Cédée en juin 2013 à l'association néerlandaise 'Stichting Hondokop', il aura fallu quatre ans de tractations avant que la 902 soit enfin transférée à Roosendaal. 'Stichting Hondokop' a l'intention de la faire circuler à nouveau, après révision complète.

↑ Remorquée par la 6603 de Captrain, l'automotrice Benelux 220 902 SNCB (dont les deux voitures ont été accouplées par leur nez) s'apprête à quitter le site de l'ancienne remise-musée de Louvain, le 14 juillet 2017. Photo : Finn De Vos.

↓ Gros plan sur l'automotrice Benelux 220 902 de la SNCB lors de son passage à Aarschot, le 14 juillet 2017. Bien que retirée du service actif en 1987 et garée pendant de nombreuses années à l'extérieur sans protection, elle paraît pourtant en bon état général. Photo: Carlo Hertogs.



PAYS-BAS



↑ Pour parer à l'affluence attendue à l'occasion de l'arrivée du Tour de France à Liège le 2 juillet 2017, les trains 'L' reliant Liège-Guillemins à Maastricht (et retour) ont été renforcés d'une automotrice 'Break' non renouvelée, les 'Break' renouvelées n'étant pas autorisées à circuler aux Pays-Bas. Suite à ces compositions doublées, la desserte de la gare d'Eijsden fut assurée ce jour-là par autobus au départ de Maastricht Randwyck, car l'unique quai (central) de cette gare est trop court pour admettre une telle composition !

Le train IC 5366 Liège-Guillemins - Maastricht, composé des 403 et 409, dessert la gare de Maastricht Randwyck, le 2 juillet 2017. A droite, une automotrice du type 'Flirt 3' (Stadler) de l'opérateur Arriva, qui s'apprête à assurer un train 'S2' Maastricht Randwyck - Roermond. Photo: Bertrand Montjobaques.

↓ Suite à une erreur de manœuvre survenue au petit matin du 1^{er} juin 2017 à Forest-Voitures, le train IC 9215 Bruxelles - Amsterdam, qui devait normalement être composé d'une série 28 et de 7 voitures SNCB, comptait également une voiture-pilote I11, juste derrière la loco! Lors de la mise à quai de ce train à Bruxelles-Midi, cette voiture a été rendue inaccessible aux voyageurs, mais a poursuivi sa route jusqu'Amsterdam, d'où elle revenue en Belgique, cette fois en queue. L'incident n'a pas porté à conséquence, les voitures I11 étant toutes RIC, donc aptes au trafic international...

Le train IC 9236 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi lors de son arrêt à Rotterdam CS, avec la présence inédite d'une voiture-pilote I11 en queue, le 1^{er} juin 2017. Photo : Sander Broerse.



LUXEMBOURG



↑ Suite à la chute d'une grue ferroviaire sur un chantier de renouvellement d'aiguillages en gare de Goebelsmühle (sur la ligne du Nord des CFL) le 4 juin, il ne reste plus qu'une seule voie parcourable dans cette gare, vraisemblablement jusqu'en octobre prochain. Les typiques trains mixtes (gaz et charbon) assurés par CFL Cargo entre Visé et Hagondange ont dans un premier temps été détournés via Arlon et Athus, dans le sens indiqué. Les deux 3000 des CFL titulaires du train étaient limitées à Luxembourg-Triage, où une locomotive Diesel prenait le relais jusque Bettembourg (et vice-versa). Le 16 juin 2017, c'est la vénérable 1818 de CFL-Cargo qui s'y est collée entre Bettembourg et Luxembourg-Triage. Le lendemain, alors qu'elle effectuait des essais de stabilité sur les nouveaux passages sous voies en gare de Sandweiler-Contern et de Cents-Hamm, elle est entrée en collision avec une pelleteuse: bien que peu endommagée, elle ne sera sans doute plus réparée... La 1818 de CFL Cargo en tête du train 48950 en direction de Luxembourg-Triage vient de franchir la gare de Berchem, le 16 juin 2017. Photo: Mike Wohl.

↓ En un mois de temps, CFL Cargo a pris trois 'nouvelles' locomotives Diesel en location: une G1000 BB numérotée 1104 et une G1206 BB numérotée 1501, ces deux engins ayant déjà été au service de CFL Cargo antérieurement. Enfin, une G1206 qui appartenait à la firme allemande Spitzke (la G1206-SP-021), déjà venue au Luxembourg de 2004 à 2011 pour remorquer des trains de chantier et qui avait été équipée du système de sécurité luxembourgeois Mémor 2+.

La G1206-021 de CFL Cargo (encore en livrée de la firme Spitzke Logistics) effectue une manœuvre en gare de Bettembourg, le 11 juillet 2017. Photo : Mike Wohl.





Une sortie loin de ses pénates : le 25 mai dernier (jour de l'Ascension), la loco à vapeur 5519 a participé à la journée d'adieu de la rampe du Spessart, en Bavière. Cette section de ligne, célèbre pour sa rampe de 19 pour mille qui nécessitait le recours fréquent à des machines de pousse, a définitivement été fermée à tout trafic le 15 juin 2017, suite à l'ouverture d'un tunnel se substituant à la ligne existante. Tractant une rame de voitures historiques allemandes et assistée par la BR 218 460 en queue, la 5519 passe devant le village de Laufach. On distingue à l'avant-plan les voies menant au nouveau tunnel. Photo : Yves Gillander.



Suite à des problèmes techniques avec son nouveau tour à reprofiler les roues, les CFL ont expédié à l'étranger les véhicules qui nécessitaient un reprofilage: les automotrices 'Kiss' du type 2300, les locomotives 4000 et les voitures à double étage 'Dosto' à Düsseldorf (D) et les automotrices 2200 et 2000 à Thionville (F). Comme ces dernières ne sont pas équipées du KVB pour pouvoir circuler en France, elles ont dû être remorquées entre Luxembourg-Triage et Thionville par une 1580 (G1206) de CFL Cargo. La 1583 de CFL Cargo remorquant la 2017 des CFL arrive à Thionville, le 24 mai 2017. Photo : Mike Wohl.



TRAMS

Anvers



↑ L'actualité s'est bousculée sur le réseau 'tram' d'Anvers, en ce début d'été : depuis le 3 juin, la ligne 6 est prolongée au nord de la ville jusqu'au nouveau terminus 'P+R Luchtbal', situé le long de la Noorderlaan, près de la Havanastraat. Ce tronçon reste parcouru par des autobus, mais l'intention de l'exploitant est bien de limiter ces lignes au nouveau terminus, où une gare d'autobus permettra un transbordement rapide et aisé des voyageurs.

Le 9 juin 2017, la motrice 'Hermelijn' 7231 stationne au nouveau terminus 'P+R Luchtbal', dans un environnement de chantier nécessité par l'aménagement de la gare d'autobus. Photo : Marc Grieten.





↑ Sur le tronçon Astridplein – Schoonselhof, la ligne 10 remplace depuis le 3 juin la ligne 24, scindée en deux (voir JCF 217); la ligne 10 circule depuis lors entre Wijnegem et 'P+R Schoonselhof', en tunnel dans le centre de la ville, comme la ligne 8. Rappelons qu'elle est toujours déviée jusqu'à nouvel avis par cette même ligne 8, suite à des travaux routiers à Deurne.

Le 9 juin 2017, les PCC 7114 et 7140 circulent sur la nouvelle ligne 10 vers Wijnegem et passent à hauteur du Stadspark, avant de s'engager dans la nouvelle trémie de la Frankrijklei, vers la station 'Opéra'. Photo : Marc Grieten.



← A l'occasion du prolongement de la ligne 6, la motrice Standard 9994 (ex SNCV) a circulé en navette sur le nouveau tronçon de 2,2 km de la Noorderlaan, entre le dépôt 'Punt aan de Lijn' et le terminus 'P+R Luchtbal'. Pour saluer le retour du tram sur cet important axe de pénétration au nord de la Métropole, cette motrice arborait le film de la ligne 70 barré (Rooseveltplaats – Ekeren) qui a circulé naguère à cet endroit, la dernière ligne à y avoir circulé étant le 72 Rooseveltplaats – Kapellen, jusqu'au 2 avril 1966. Photo : Alain Janmart, le 3 juin 2017.

↑ Le réseau 'tram' d'Anvers a également été marqué le 3 juin par la mise en service de l'axe souterrain Sud-Ouest entre la station 'Astrid' et la nouvelle trémie de la Frankrijklei, via le niveau -3 de la station 'Opéra', non encore accessible aux voyageurs (voir JCF 216 et 217). Plus aucun tram ne circule depuis lors en surface devant l'opéra, le temps de réaménager le boulevard, dans le cadre du projet Noorderlijn. Les lignes 8 et 10 remplacent les lignes 12 et 24 sur les Leien ; la ligne 8 s'étend désormais sur 9,3 km entre 'P+R Wommelgem' et 'Zuidstation', via la Bolivarplaats.

Le 9 juin 2017, les PCC 7068 et 7159 sur la ligne 8 arrivent au terminus 'Zuidstation', en cours de réaménagement : les lignes d'autobus venant du sud d'Anvers y seront prochainement arrêtées, au profit des trams. Photo : Marc Grieten.



← La ligne 12 a quant à elle été raccourcie depuis le 3 juin : depuis la Franklin Rooseveltplaats, elle se rend au Melkmarkt, en suivant l'itinéraire des lignes 11 et 24. Cette ligne 12 circule donc entre le Sportpaleis et le Melkmarkt, soit 4,2 km seulement : comme les lignes 11 et 24, elle est donc devenue une ligne d'appoint en surface.

Les PCC 7063 et 7162 desservant la nouvelle ligne 12 passent dans la Koepoortstraat, dans le centre historique d'Anvers, le 4 juin 2017. Photo : Alain Janmart.

Gand

↓ Depuis le 21 mai, l'axe Est-Ouest traversant le centre de Gand est à nouveau rétabli pour les tramways, après un peu moins de six ans de travaux... A cette occasion, les lignes 21 et 22 ont disparu pour laisser place à la ligne 2, comme c'était le cas avant 1972. Le réseau de Gand ne compte plus désormais que trois (longues) lignes de tram et comme son exploitant (De Lijn) réceptionne encore des nouvelles motrices 'Flexity Outlook', les petites PCC gantoises modernisées sont progressivement mises en réserve sur la courte antenne de l'ancienne ligne 22 vers Gentbrugge DC, qui est maintenue en service à cet effet, en attendant la construction d'un nouveau dépôt.

La motrice 'Hermelijn' 6334 sur la nouvelle ligne 2 'Zwijnaarde - Melle Leeuw' quitte le tronçon renouvelé du Brabantdam pour rejoindre la ligne 4 à hauteur de la Lippensplein, le 28 juin 2017. Photo: Marc Grieten.



Bruxelles



← Dans la foulée des travaux de l'été 2016 à la station 'Simonis', la ligne 19 est à nouveau coupée cet été, pour permettre cette fois la pose des rails et aiguillages du nouveau terminus souterrain de la future ligne 9 qui dans un an, devrait circuler d'abord entre 'Simonis' et le carrefour de l'Arbre Ballon à Jette. Depuis le 6 juin dernier, les trams 19 ne desservent plus la station 'Simonis' : ils sont limités en surface d'une part à hauteur de l'arrêt 'Besme' à Koekelberg et d'autre part à hauteur d'un arrêt provisoire avenue de Jette, où une communication avait déjà été posée en 2016 de et vers 'De Wand'. Du 3 juillet au 1^{er} septembre, ce terminus provisoire est en outre reporté à la station de métro 'Belgica', via la ligne 51 (depuis le cimetière de Jette) pour permettre la pose des aiguillages de la bifurcation entre les lignes 9 et 19 au carrefour 'Miroir'.

Le 7 juin 2017, la 3042 de la ligne 19 attend son départ vers 'De Wand' à l'arrêt provisoire aménagé avenue de Jette, juste avant la trémie d'accès à la station 'Simonis', alors que le matériel sur rails de l'entrepreneur occupe la voie non utilisée; la communication est dans le dos du photographe. Photo: Marc Grieten.



← Autre grand chantier de l'été sur le réseau 'tram' de Bruxelles, depuis le 2 juillet: le renouvellement des voies du carrefour du Globe à Uccle (emprunté par les lignes 4, 51 et 97), avec renouvellement des voies jusqu'au square Marlow (non compris). Un nouveau raccordement à double voie sera également posé entre la chaussée d'Alsensberg (côté 'Uccle Calevoet') et l'avenue Brugmann, ce qui permettra d'alimenter le tronçon 'sud' de la ligne 51 via l'itinéraire de la ligne 4, lorsque la station 'Albert' sera transformée dans le cadre de la future ligne de métro 'Nord-Sud'.

Le 4 juillet 2017, la 7916 de la ligne 51 stationne au terminus provisoire 'Globe' dans la chaussée d'Alsensberg, où un quai a été construit juste avant le chantier; ce terminus est atteint par un aiguillage californien, enrobé dans de l'asphalte. Photo: Marc Grieten.



↑ Le plus impactant des chantiers de l'été sur le réseau 'tram' de Bruxelles est certainement celui du remplacement des voies de la 'grande jonction' du carrefour 'Buyl' à Ixelles. S'étalant du 3 juin au 17 septembre, ce chantier touche les lignes 7, 25 et 94, l'importante ligne d'autobus 71 et l'accès au dépôt de trams d'Ixelles tout proche, car situé le long de l'avenue de l'Hippodrome. Une vue surprenante, prise le 5 juin 2017 : après démontage de la nappe des fils aériens, les rails ont été arrachés au bas de l'avenue Buyl (à droite sur la photo), tandis que le revêtement entre les rails est prêt à être enlevé dans l'axe du boulevard Général Jacques. Photo : Marc Grieten.

↓ Une vue prise selon le même angle, près de 20 jours plus tard : les nouveaux rails et appareils de voie ont été posés, après assainissement de la plateforme et pose d'un tapis antivibratoire. Le type de pose est dit 'sur dalle flottante', ce qui nécessite un ajustement parfait de l'ensemble des rails véritablement 'suspendus', avant de couler le béton. Ce type de pose limite les bruits et les vibrations engendrés par la circulation des trams, notamment sur les cœurs de croisement. Photo : Marc Grieten, le 26 juin 2017.





↑ Le second accès au nouveau dépôt 'Marconi' de la STIB a été mis en service le 2 juin 2017, juste à temps pour absorber l'augmentation de capacité nécessaire suite à la diminution temporaire de celle du dépôt d'Ixelles, provoquée par les travaux de voies du carrefour 'Buyl'. Ce nouvel accès est situé intégralement en site propre, entre la future 'promenade verte' et le bassin de plongée sous-marine 'Nemo 33' à Uccle ; il est raccordé aux voies de la ligne 4 rue de Stalle, face au terminus 'Parking Stalle'. Le 18 juin 2017, la 4019 sort du dépôt 'Marconi' par ce nouvel accès, pour prendre son service sur la ligne 3 à 'Vanderkindere', via la ligne 4. Photo : Marc Grieten.

↓ Retour au Cinquantenaire pour les trams du musée de Woluwe après deux ans d'absence, par suite d'abord du renouvellement des rails et ensuite de la reconstruction du toit du tunnel routier à 'Montgomery'. Tous les dimanches après-midi (de début avril à début octobre), les trams historiques bidirectionnels du musée rejoignent à nouveau ce terminus de l'avenue de l'Yser, le long du parc du Cinquantenaire.

La motrice 346, une des perles du Musée du Transport Urbain Bruxellois, stationne devant l'esplanade du parc du Cinquantenaire, le 25 juin 2017. Cette motrice de 1903 a appartenu à la Société Générale des Chemins de Fer Economiques, surnommée le 'tram chocolat'. Photo : Marc Grieten.



REGARDS EN ARRIÈRE... EN 1992

PAR: MAX DELIE

Suite à un grave accident survenu il y a 25 ans à Hatrival (sur la ligne 162 entre Jemelle et Libramont), le trafic ferroviaire fut suspendu plusieurs jours sur cette importante relation au cours du mois de mai 1992.

Le trafic intérieur entre Jemelle et Libramont fut remplacé par un service d'autobus. Quant

au trafic international entre Namur et Libramont, il fut détourné via l'Athus-Meuse par Dinant et Bertrix, un itinéraire non encore électrifié à l'époque et qui n'avait encore jamais vu passer de telles compositions de trains... Venant de Luxembourg, la locomotive électrique normalement

titulaire de ces convois restait au train de Libramont à Bertrix, en étant remorquée comme véhicule. A Bertrix, elle était défectueuse de son convoi, pendant le changement de front obligé pour poursuivre vers Namur.



Le train 'Grand-Ducal' remorqué exceptionnellement par la 5303 traverse la gare de Graide, le 11 mai 1992. Photo : Max Delie.



Pour remorquer le train lourd 296 'Edelweiss', les 5303 et 5320 furent mises à contribution en unités multiples. En route de Bertrix vers Namur, voici ce train franchissant le viaduc de Thanville, le 16 mai 1992. Photo : Max Delie.

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

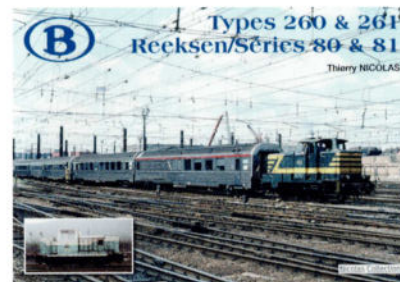
'TEE/EC depuis la Belgique vers l'Europe', 'BN/ACEC série 27' et 'Types 260 & 261/Séries 80 & 81' sont les trois nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, Editions Transnico International. Tous ces livres sont bilingues, à couverture souple et au format couché de 29 cm sur 21.



CODE 'TEE': 'TEE/IC depuis la Belgique vers l'Europe' (1ère partie), par Wouter Janssens, Herman Van Esbroeck et Bertrand Montjobacques, 144 pages
Prix lecteurs: 35,60 euro
 (27,90 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 27': 'BN/ACEC Série 27', par Thierry Nicolas, 144 pages
Prix lecteurs: 35,60 euro
 (27,90 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 80': 'Types 260 & 261 - Séries 80 & 81', par Thierry Nicolas, 96 pages
Prix lecteurs: 30,20 euro
 (22,50 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).

ENCORE DISPONIBLES:



CODE 'SÉRIE 90':
 Types 230.0 & 230.1 & 232 - Séries 90-91-92-99, 192 pages
Prix lecteurs: 39,20 euro
 (31,50 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 13':
 GEC-Alsthom série 13, 176 pages
Prix lecteurs: 38,30 euro
 (30,6 + 7,70 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



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

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

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB
 A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle
 En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du(des) livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

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

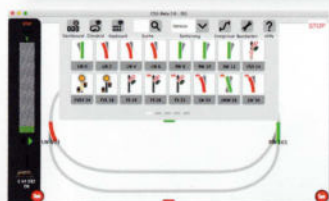
Central Station 3

Central Station 3 Plus

märklin
digital



60226 Central Station 3
60216 Central Station 3 Plus



Avec son écran tactile couleur, moderne et de haute définition, les 2 régulateurs de marche ainsi que le TCO central intégré, la Central Station 3 plus, en tant qu'appareil de commande multiprotocole, permet de commander simplement et confortablement les locomotives ainsi que l'ensemble du réseau. Jusqu'à 32 fonctions peuvent être commutées pour les locomotives. Pour les accessoires peuvent être commandés jusqu'à 320 articles électromagnétiques Motorola et jusqu'à 2048 articles DCC.

La Central Station 3 plus dispose en outre de 2 lecteurs de cartes loco intégrés (pour l'enregistrement des données loco sur une carte loco, resp. pour la sélection rapide de la locomotive en insérant la carte correspondante), d'un lecteur de carte SD pour l'extension de mémoire ainsi que d'un haut-parleur intégré pour la lecture de bruitages caractéristiques du train miniature. Un booster puissant est intégré pour l'alimentation du réseau en courant traction et courant de commutation.

La Central Station 3 plus est compatible avec plusieurs appareils. En d'autres termes, le câble optionnel (60123) permet d'exploiter plusieurs Central Station 3 plus (60216) sur un même réseau. Des pupitres de commande supplémentaires, d'autres Layouts et Keyboards élargissent alors les possibilités de commande du réseau, des configurations communes et distinctes pouvant être gérées dans les différentes Central Station 3 plus pour les zones du réseau à commander.

Écran tactile couleur, moderne et haute définition!



Le réalisme à l'état pur !
Redécouvrez nos modèles avec la nouvelle appli Märklin AR.
C'est tout simple : Il vous suffit de télécharger l'appli et de tourner la caméra du smartphone vers le côté.
www.marklin.fr