

JOURNAL du Chemin de Fer

**+
POSTER
EXTRA**

219

30^{ème} année
octobre-novembre 2017
bimestriel
prix: € 9,85

ACTUALITÉ

- LES TRAINS BENELUX VIA BREDA ?
- LA DERNIÈRE 'TÊTE DE CHIEN' DE RETOUR AUX PAYS-BAS
- UNE EX-SÉRIE 12 SNCB CHEZ IDS CARGO
- RAILS & PHOTOS

HISTOIRE

- ANVERS - ROOSENDAAL ÉLECTRIFIÉ DEPUIS 60 ANS
- LES RGP DE LA SNCF EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG
- LE TYPE N DE LA SNCV (5)

REPORTAGES

- LE FESTIVAL VAPEUR À TREIGNES ET À MARIEMBOURG
- LE REMPLACEMENT INTÉGRAL DU 'PONT DES ALLEMANDS' À VISE
- LES 11^{ÈMES} JOURNÉES MÄRKLIN

P209609



ISSN 0776-81004

9 770776 810004

— LES MONTRES DU RAIL —

COLLECTION LIMITÉE

SIEMENS 18

ALSTOM 18

LOC 29.013



ESPACE GRAVURE PERSONNALISÉE



EN PARTENARIAT AVEC RAIL FACILITIES

POUR COMMANDER VOTRE MONTRE, CONTACTEZ-NOUS

PAR MAIL À contact@colandmacarthur.com

OU

PAR TÉLÉPHONE AU 0478.26.97.30

DESIGNED BY COL&MACARTHUR®





est une édition de

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

Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558400-01

COMPTE BANCAIRE EUROPE

IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDEB33

RÉDACTEUR EN CHEF

Max Delie

redaction@journalduchemindefer.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

RÉDACTEUR EN CHEF 'RAILS & PHOTOS'

Michel Van Ussel

MISE EN PAGE

Shari Buyle

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

abo@metamediagroep.be

LICENCES & COPYRIGHTS

Vivian Tavernier

WEBMASTER

Luc Dooms

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye

info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Brussel

Adipress bv Utrecht

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune
partie de ce magazine (articles, photos, matériel
publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou
en partie, sans autorisation expresse et écrite de
l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous
la responsabilité exclusive de leur auteur.Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont
les bienvenus, la rédaction se réservant néan-
moins le droit de publication. Les photos seront
retournées sur demande expresse de l'expéditeur.
Toute photo non demandée ne pourra
être réclamée ultérieurement.
Les frais de port sont à charge du destinataire.**ÉDITEUR RESPONSABLE**

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

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

Plutôt supprimer les trains que de les détourner: ça coûte moins cher!...

Le jeudi 7 septembre 2017 en matinée, une grosse conduite d'eau de la société Vivaqua s'est rompue sous la chaussée de Louvain à Saint-Josse (Bruxelles), juste au-dessus du tunnel du boulevard Clovis, le long de la ligne 161 entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman. Les deux voies ont été inondées sur une distance de 700 m par un flot de boue dont le niveau dépassait celui des rails, à certains endroits. Toute circulation des trains fut immédiatement suspendue sur ce tronçon et des mesures de détournement furent tout de suite imaginées.

On se rappellera par ailleurs que le nouveau tunnel Schuman - Josaphat reliant les lignes 26 et 161 est en service depuis le 4 avril 2016: il tombait donc sous le sens que les trains de voyageurs touchés par cet incident allaient pouvoir être détournés entre Bruxelles-Nord et Schuman par Schaerbeek, les bif. Keelbeek, Haren, Schaerbeek-Josaphat et le nouveau tunnel jusque Bruxelles-Schuman, au prix d'un allongement du temps de parcours de 10 à 15 minutes, mais en maintenant la desserte de toutes les gares prévues, puisqu'il n'en existe aucune entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman.

Hélas: très peu de conducteurs SNCB circulant entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman connaissent aussi l'itinéraire via le nouveau tunnel, et ceux qui le connaissent étaient bien trop peu nombreux que pour être appelés à servir de 'pilotes' à leurs collègues.

En conséquence, les relations IC 16 et 34 Bruxelles-Midi - Luxembourg et IC 18 Bruxelles-Midi - Liège-Palais furent toutes détournées entre Bruxelles-Nord et Ottignies par Schaerbeek et Louvain (via les lignes 36 et 139) sans desservir ni Bruxelles-Schuman ni Bruxelles-Luxembourg, tandis que la relation S8 Bruxelles-Midi - Louvain-la-Neuve fut en partie supprimée ou limitée à Bruxelles-Luxembourg, sans desservir une gare en correspondance avec le métro. Seule la relation IC 17 Bruxelles-Aéroport National - Dinant transitait par le tunnel Schuman - Josaphat, mais... c'est son itinéraire normal en semaine!

Ces dernières années, force est de constater qu'en cas d'interruption totale et accidentelle de ligne, la SNCB et Infrabel s'entendent souvent pour supprimer les trains, plutôt que de chercher à les détourner. De nombreuses raisons sont avancées et l'une d'elles serait d'ordre purement économique: cela coûte cher en effet de faire étudier des lignes par des conducteurs... qui ne les parcourront que de manière épisodique. Et comme la réglementation dans ce domaine date encore du temps de la traction vapeur (sic) et qu'elle ne peut manifestement pas faire l'objet d'amendements (malgré toutes les aides à la conduite apparues ces dernières années), il est à craindre que les voyageurs devront encore longtemps prendre leur mal en patience dans pareils cas!

LA RÉDACTION

Adresse de contact email: redaction@journalduchemindefer.be



Afin d'être prêts dans les temps pour faire circuler les trains Benelux via Breda et les lignes à grande vitesse belge (LGV 4) et néerlandaise (HSL-Zuid), la SNCB et les NS ont lancé récemment une exploitation 'à blanc' entre Anvers-Schijnpoort et Breda au moyen d'une rame de six voitures, encadrée par deux locomotives 'Traxx' (une composition 'sandwich'). Le but de ces parcours est de former les conducteurs et les accompagnateurs de trains à ces nouveaux itinéraires. Le 14 septembre 2017, un de ces parcours d'essais - E186 008 des NS en tête - arrive à Anvers-Schijnpoort, où le personnel sera relayé avant de retourner vers Breda; le train sera alors remorqué par la E186 003 des NS (non visible sur ce document). Vous en lirez plus en page 6. Photo: Max Delie.

Prochain numéro

220

date de clôture de rédaction

08/11/2017

date de parution

08/12/2017

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

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

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

6



LES TRAINS BENELUX VIA BREDA ?

Les 'Benelux' vont-ils finalement circuler bientôt via les LGV et desservir Breda?

12



ANVERS - ROOSENDAAL ÉLECTRIFIÉ DEPUIS 60 ANS

L'évolution du matériel moteur sur cette importante relation transfrontalière.

30



LES RGP DE LA SNCF EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG

L'historique de ces étonnants autorails de la SNCF.



POSTER P. 42-43

Les lourds trains de wagons-citernes transportant des produits pétroliers entre la raffinerie Esso du port d'Anvers et le dépôt de carburant de Bâle offrent une grande diversité d'aspect en ce qui concerne leurs locomotives. Dans notre numéro précédent, nous vous avons déjà présenté en page 63 un de ces trains remorqué par les E186 179 et E186 171 de l'opérateur ECR, ainsi que la E186 340 de la DB en UM avec la E186 182, mais cela n'en est pas resté là: le 18 juillet 2017, la E186 167 en livrée blanche d'ECR et la E186 340 de la DB (en livrée rouge) ont uni leurs forces pour remorquer un de ces trains en direction de la Suisse, et qui sait quelles sont les variations sur ce thème qui nous attendent encore à l'avenir... Langdorp, le 18 juillet 2017, à 9h48. Photo: Max Delie.

RECOMMANDATION

Vous pouvez détacher le poster central sans endommager votre magazine, en ouvrant simplement les agrafes entre les pages 42 et 43. Après retrait du poster, repliez les agrafes, afin d'éviter que les autres pages ne se détachent.

EN DÉTAIL

- 6 Les trains Benelux via Breda ?
- 12 Anvers - Roosendaal électrifié depuis 60 ans
- 20 La dernière 'Tête de chien' de retour aux Pays-Bas
- 26 Une ex-série 12 SNCB chez IDS Cargo
- 28 Le Festival vapeur à Treignes et à Mariembourg
- 30 Les RGP de la SNCF en Belgique et au Luxembourg
- 42 Le poster
- 44 Le remplacement du 'Pont des Allemands' à Visé
- 48 Les 11^{èmes} Journées Märklin
- 54 Le type N de la SNCV (5)
- 62 Rails & Photos
- 82 Recension



Le 29 août 2017 déjà, Noach Taillieu réalisait cette prise de vues d'un des premiers parcours 'à blanc' d'Anvers vers Breda. Cette photo a été prise depuis l'un des nombreux ponts qui enjambent à la fois la LGV 4 et l'autoroute E19. Une belle ouverture sur la ligne n'est toutefois pas facile à y dénicher, car les arbres ont fort grandi près des ponts concernés.

LES BENELUX VIA BRÈDA : BIENTÔT UNE RÉALITÉ ?

Début mai, Journal du Chemin de Fer apprenait d'une source très fiable que la SNCB et les NS avaient tenu une réunion fin février 2017 au cours de laquelle ils avaient établi de concert un planning concernant la circulation des trains Benelux via Breda, à partir du nouveau service-horaires de décembre prochain. Cette modification d'itinéraire via la LGV 4 belge et la LGV 'HSL-Zuid' néerlandaise est prévue depuis des années déjà, mais a été reportée d'année en année, pour toutes sortes de raisons. Finalement, cela aurait quand même lieu, raison pour laquelle nous sommes allés à la pêche aux renseignements...

PAR: CARLO HERTOGS

Première chose : les plans initiaux prévoyant de circuler en compositions réversibles et d'éviter ainsi les remises en tête de locomotives en gare de Breda sont tombés à l'eau. Ce problème du changement de front à Breda reste toutefois posé, car la gare de cette ville du Nord-Brabant néerlandais ne se situe pas sur la HSL-Zuid. Quelle que soit la direction suivie par les trains Benelux, ils doivent quitter cette HSL-Zuid pour desservir Breda, via les lignes classiques. Après y avoir marqué l'arrêt, le train ressort de la gare dans la direction opposée pour remonter sur la HSL-Zuid, toujours via l'emprunt d'une ligne classique. Les deux opérateurs ferroviaires nationaux se sont entendus pour ne pas faire évoluer

les locomotives en gare de Breda et de placer une locomotive 'Traxx' en tête et en queue de chaque rame Benelux : en jargon ferroviaire, on parle d'une composition 'sandwich'. Si les deux locomotives sont en service, l'arrêt à Breda peut être limité au temps nécessaire pour le conducteur de se rendre d'une extrémité à l'autre du train. Pour être complet, mentionnons que l'exploitation en rames réversibles avait déjà été écartée depuis un bon bout de temps, les NS n'ayant pas réussi à équiper des dispositifs de sécurité requis les voitures-pilotes pourtant spécialement transformées en vue de circuler sur les lignes à grande vitesse... Faute du constructeur de l'appareillage ou des NS ? Nous n'en savons rien.

L'exploitation en compositions 'sandwich' implique évidemment le recours à deux fois plus de locomotives qu'initialement prévu. Mais cela ne semble pas constituer un problème pour les NS, car ces derniers ont sérieusement étendu leur flotte de 'Traxx' au cours de ces dernières années. Et ce fut bien nécessaire, car deux relations voyageurs de service intérieur, à savoir la relation Intercity Direct Amsterdam - Breda et l'Intercity La Haye - Eindhoven sont également exploitées au moyen de rames sandwich. Il a donc été convenu que les deux opérateurs concernés mettraient chacun 12 locomotives du type 'Traxx' à disposition du service Benelux. Concernant la traction de ces trains, il est arrivé très souvent qu'une 'Traxx' belge disparaisse



L'exploitation 'à blanc' circule principalement entre Anvers-Schijnpoort et Breda, ce qui signifie que la section de la ligne 12 entre Schijnpoort et l'origine de la LGV 4 est également parcourue : cette section ne fera pas partie de l'itinéraire futur des trains Benelux en exploitation normale. Voici le passage d'un convoi 'à blanc' sur le viaduc du canal Albert (L.12), le 1^{er} septembre 2017. Photo : Carlo Hertogs.



Depuis le pont situé au sud de la gare de Noorderkempen, vous obtenez ce panorama des environs. Photo : Max Delie, le 10 septembre 2017.



Le 12 septembre 2017, un nième parcours 'à blanc' débouche du court tunnel sous les lignes 12 et 27, qui marque aussi la fin de la LGV 4 (comme en témoigne le panneau en losange, visible entre la 1^{ère} et la 2^{ème} voiture). Le train aborde la bifurcation Luchtbal et se dirige vers Anvers-Schijnpoort, via la ligne 12. Photo : Max Delie.



Des parcours supplémentaires 'à blanc' ont eu lieu le dimanche 10 septembre 2017. Ce qui fut étonnant à cette occasion est le fait qu'ils circulèrent entre Anvers-Central et Breda. Voici une de ces rames sur le 'fly-over' de la ligne 25 qui permet de passer au-dessus d'une des voies de la ligne 12. Cette vue sera devenue habituelle en 2018. Photo : Carlo Hertogs.

du service Benelux pour une relative longue période, pour être soit réaffectée à la traction de trains de marchandises, soit remplacée par une loco louée à un autre opérateur. Ce genre de pratique est désormais révolu : la future flotte des 24 locomotives Benelux sera dédiée à ce trafic. La SNCB prévoit d'y affecter les 2802 à 2813, tandis que les NS désigneront les 186 001 à 186 012. Quant aux voitures actuellement utilisées, ce sont les mêmes qui circuleront en

compositions 'sandwich'. Fin mai, les locos 2861, 2863 et 2845 pouvaient encore être aperçues en tête d'un train Benelux, les 2811 et 2812 étant utilisées en trafic marchandises. Mais selon les infos que nous avons pu glaner en mai, cette situation devrait avoir pris fin après l'été et les 12 locos belges devraient avoir repris à leur compte exclusif la traction des 16 trains Benelux quotidiens, via Roosendaal. Cela implique aussi que le remplacement annoncé des

2802 à 2813 par des 'Traxx' du loueur Railpool n'est plus à l'ordre du jour : elles resteront prises en leasing auprès d'Alpha Trains, mais cette fois pour le compte de la SNCB.

Au cours de l'hiver dernier, Bombardier a conçu un nouveau logiciel pour les locomotives Traxx appelées à remorquer les trains Benelux via les lignes à grande vitesse : il s'agit de la version 9.3, qui doit être implémentée dans les 24 locomotives qui lanceront l'explo-



Le passage en gare de Noorderkempem d'un des parcours 'à blanc' : selon les dernières prévisions, ces trains y feront arrêt dans le futur et circuleront alors sur la voie à quai, la plus à droite. Photo : Max Delie, le 7 septembre 2017.



Si Eurostar réussit à concrétiser ses plans, cette vue sera également réalisable deux fois par jour dans le futur. En route de Bruxelles vers Amsterdam, une rame d'essais Eurostar du type e320 traverse à pleine vitesse la gare de Noorderkempem, le 15 septembre 2017. Photo: Max Delie.

tation en mode 'sandwich'. Il ne reste plus qu'à espérer que ce nouveau logiciel donnera toute satisfaction.

Sans trop entrer dans les détails, examinons maintenant la 'ligne du temps' qui a été fixée en février dernier et qui est donc déjà d'application depuis quelques mois. Dès janvier 2017, les conducteurs néerlandais des trains Benelux ont suivi une initiation théorique en vue de circuler sur la LGV 4 belge. Le planning prévoyait

également que les manuels d'instruction traitant de l'exploitation en mode sandwich soient rédigés pour la fin avril, en particulier suite au changement de sens en gare de Breda. Le manuel concernant le nouveau logiciel serait ensuite réalisé. Les premiers essais de compositions 'sandwich' (avec le logiciel version 9.3) en Belgique furent donc prévus en Belgique au cours de la dernière semaine d'avril. Pour ce faire, les NS avaient désigné les locos 186 122

et 186 236, ainsi qu'une rame de six voitures Benelux. Comme ces locomotives n'étaient pas encore autorisées à circuler par leurs propres moyens sur le réseau Infrabel, cette rame d'essais devait chaque fois être remorquée par une autre locomotive, lorsqu'elle n'accomplissait pas un parcours d'essais. La demande d'homologation du logiciel avait été envoyée au SSICF (le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer) le 5 avril dernier, la



Voici à quoi ressembleront plus ou moins les futurs trains Benelux. 'Plus ou moins'? Oui, car les locomotives pourront aussi être des 'Traxx' de la SNCB et le nombre de voitures par rames pourrait être augmenté. Cette vue montre à nouveau un de ces trains sur la ligne 12 entre la gare de Luchtbal et le pont au-dessus du canal Albert. Les voies à l'avant-plan sont celles de la ligne 27A. Le portique de caténaires au-dessus de la loco surplombe la ligne 25 : c'est via cette dernière que les Benelux circuleront en exploitation commerciale, ce que les Benelux actuels font du reste déjà depuis des années. Photo: Carlo Hertogs.

même démarche ayant été faite le 4 mai auprès de l'ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), l'instance nationale de sécurité aux Pays-Bas. Début mai, l'initiation des accompagnateurs de trains SNCB allait débiter et à partir du 1^{er} juin, l'initiation des conducteurs belges et néerlandais serait lancée. Les équipes techniques de Ned Train allaient également devoir retourner sur les bancs de l'école, à partir de la même date. A l'atelier SNCB d'Anvers-Nord, on espérait simplement que cette décision ne signifie pas que seuls les Néerlandais seraient chargés à l'avenir de l'entretien de ces locos...

L'implémentation du logiciel 9.3 dans les 24 futures locomotives 'Benelux' allait débiter à partir de la mi-août. Très rapidement, quatre 'Traxx' des NS seraient prêtes pour lancer une exploitation 'à blanc' en mode sandwich entre Anvers et Breda. Les locomotives belges n'en seraient pas directement pourvues, car elles devaient poursuivre la traction des trains Benelux existants. Cette exploitation 'à blanc' allait devoir constituer une copie la plus fidèle possible de l'exploitation commerciale future et servir aussi à préparer le mieux possible le personnel à ce nouveau service des trains: les conducteurs, les accompagnateurs de trains, mais aussi le personnel dans les cabines de signalisation. Comme les passages de frontières – et malgré des tests intensifs – ont été source par le passé de nombreux problèmes en rapport avec l'ETCS lors de l'exploitation régulière, une attention particulière leur a été portée.

Le service Benelux actuel et ses 16 paires de trains quotidiens, assuré par des locomotives 28 belges et des voitures ICRm des NS, resterait inchangé jusqu'au 30 septembre 2017. Après cette date, les locomotives belges seraient également pourvues du logiciel version 9.3, l'une après l'autre : cela ne devrait pas occasionner de problèmes en exploitation régulière.

Simultanément, les compositions Benelux actuelles seraient graduellement remplacées par des compositions 'sandwich' : dès ce moment, les 'Traxx' des NS en livrée jaune et bleue seraient de plus en plus visibles en exploitation commerciale sur le réseau belge. Cette conversion devait être terminée pour la fin du mois de septembre. Il ne resterait plus alors qu'un mois pour accomplir des tests complémentaires et mettre au point d'éventuels soucis, de façon à ce que le nouveau service puisse débiter sans problème le 10 décembre 2017. Ce service serait constitué de 12 paires de trains par jour entre Bruxelles et Amsterdam (et vice versa) et de 4 paires supplémentaires entre La Haye et Bruxelles. Ces trains emprunteraient tous la ligne à grande vitesse au nord d'Anvers, en faisant arrêt à Breda. Ceux qui voudront encore pénétrer aux Pays-Bas par l'ancienne ligne devront changer de train à Roosendaal et accepter des temps de parcours bien plus longs...

Journal du Chemin de Fer sera curieux de voir comment se déroulera la 'confrontation' sur la HSL-Zuid entre Rotterdam et le raccordement vers Breda entre d'une part les rames Thalys qui y filent quasi toutes les heures dans chaque

direction à 300 km/h et d'autre part les trains Intercity Direct (deux trains par heure et par sens), ceux de la relation Intercity La Haye – Eindhoven (deux trains par heure et par sens également) et enfin, les Benelux (un par heure et par direction). On comptera donc six trains par heure et par sens de direction. Pour obtenir un bon planning, cela signifie un train toutes les dix minutes : cela ne devrait pas constituer un problème en soi. Mais les trains IC et les Benelux sont limités à la vitesse maximale de 160 km/h et circulent à allure encore plus réduite en montant ou en descendant de la HSL-Zuid à hauteur de Breda ! Et ce 'trou' de 10 minutes dans le graphique de ligne se retrouve sérieusement réduit lorsqu'un Thalys arrive... Il faudra donc rouler parfaitement à l'heure prévue, car d'éventuels retards auront une répercussion immédiate sur les Thalys, avec toutes les conséquences que cela implique. Et tout ceci sans compter l'arrivée prochaine des Eurostar sur cette ligne, qui y fileront également à 300 km/h ! Ces derniers seront bien sûr moins nombreux, mais quoi qu'il en soit, nous étions vraiment curieux de voir comment cela se déroulerait au quotidien...

Hélas... Les plus belles choses ont une fin: ce proverbe s'est une nouvelle fois avéré exact. Car toutes les infos que vous avez lues ci-dessus ont été écrites en mai dernier, et... pouvaient être jetées à la poubelle dès le 16 juin. Ce jour-là, la secrétaire d'Etat néerlandaise Sharon Dijksma déclarait à la Seconde Chambre (des représentants) que le lancement du service Benelux via Breda devait être postposé. Les 'Traxx' néerlandaises



Nous avons choisi cette photo pour vous montrer que la 2845 est toujours active dans le service Benelux actuel, bien que normalement, seules les 2802 à 2813 auraient dû reprendre tous les trains. Cette vue a été réalisée le 7 septembre 2017 à proximité d'Anvers-Noorderdokken. Photo: Max Delie.

ne seront pas prêtes, car Bombardier ne pourra pas livrer les logiciels v.9.3. à temps. Madame Dijksma fut incapable de préciser jusqu'à quand cette mesure serait reportée, tout en laissant entendre qu'elle pourrait l'être jusqu'au printemps 2018. La rédaction de JCF comprit tout de suite que la 'ligne du temps' établie ne pourrait jamais être respectée et que nous allions devoir mettre le texte ci-dessus quelque temps au frigo... Nous nous sommes toutefois informés de façon régulière, mais les informations recueillies étaient nébuleuses, car il était constamment fait mention du fait qu'elles étaient provisoires et que nous devions... patienter. Début août, les choses évoluèrent toutefois, car un premier projet d'horaires concernant une exploitation 'à blanc' entre Anvers-Central et Breda nous parvint enfin. Les quatre 'Traxx' des NS équipées du nouveau logiciel v.9.3 étaient prêtes pour débiter les essais. Une nième nouvelle 'ligne du temps' fut alors établie. La rédaction du JCF décida toutefois de ne plus attendre et de vous présenter cet article dès qu'il pourrait être illustré suffisamment. En outre, il doit être précisé que les dates de la 'ligne du temps' sont communiquées à titre informatif : ce serait un miracle si elles devaient s'avérer exactes, car l'exploitation 'à blanc' nous a poussé jusqu'à présent au désespoir... A titre d'exemple, il était prévu le 19 août d'effectuer trois allers et retours entre Anvers et Breda, pour tester une première rame. Cela eut lieu en effet, mais avec des retards tellement conséquents que nos photographes ont loupé tous les parcours ! Par après, deux allers et retours devaient avoir lieu

chaque jour de semaine (sauf les lundis) avec deux rames : l'une d'elles serait desservie par une équipe belge, l'autre par une néerlandaise. Cette dernière n'apparut toutefois qu'après le 1^{er} septembre, car elle ne fut transférée en Belgique qu'à cette date... Des problèmes de logiciel avaient manifestement été constatés, qui retardèrent la mise en marche de presque deux semaines. Et en ce qui concerne l'exploitation 'à blanc' de la rame belge jusqu'au début septembre, nous pourrions être brefs : le train n'a quasi jamais roulé à l'heure et nous avons poirauté des heures le long de la ligne, en pure perte...

Terminons ce tour d'horizon par la situation telle qu'elle existait le 10 septembre dernier. Prenez note également du fait que cette info aussi ne doit pas être considérée comme étant l'Evangile... Les 12 locos de la série 28 initialement prévues n'ont toujours pas repris la traction des trains Benelux pour leur propre compte : le 10 septembre en effet, la 2845 était toujours en service, tandis que la semaine précédente, la 2863 avait encore été aperçue en tête d'un train Benelux. Au cours du dimanche 10, quelques parcours d'essais eurent pourtant bien lieu, sans doute pour essayer de rattraper le temps perdu. Ces parcours n'eurent pas Anvers-Schijnpoort comme origine, mais bien Anvers-Central. Ceci étant, nous sommes contents de les avoir vus. L'exploitation 'à blanc' a eu lieu du 29 août au 29 septembre ; lorsque vous lirez ces lignes, elle sera déjà devenue de l'histoire ancienne. Cela n'a donc pas de sens que nous vous communi-

quions les horaires prévus pour ces deux rames. Le 18 septembre, l'implémentation du logiciel version 9.3 débuta à bord des 12 locos concernées de la série 28 SNCB, ainsi qu'à bord des 8 locos NS non encore équipées : ce travail devrait être terminé au cours de la dernière semaine d'octobre.

Dès le 25 septembre, une première 'Traxx' équipée du logiciel version 9.3 devrait être injectée dans le service existant des Benelux : il s'agira vraisemblablement d'une locomotive des NS, mais ce n'est pas garanti. Et pour la première semaine de novembre, toutes les locos du service Benelux devraient être pourvues de la version 9.3 du logiciel, l'exploitation ayant toutefois encore lieu en mode tracté uniquement. Début novembre, la phase 2 de l'exploitation 'à blanc' entre Anvers et Breda aura déjà eu lieu pendant un mois complet : cela devrait suffire, car au cours du weekend des 4 et 5 novembre, les rames Benelux actuelles auront été 'converties' en compositions sandwich, tout en continuant à transiter via l'itinéraire historique (par Essen et Roosendaal) : les photographes apprécieront... Impossible de dire déjà maintenant comment se déroulera la transition entre les deux itinéraires : cette info a déjà été modifiée à tant de reprises, tandis que la date exacte à partir de laquelle Breda sera desservie en exploitation commerciale est toujours inconnue : la question est très souvent posée, mais il n'y est jamais répondu... Espérons que nous pourrions vous en dire plus dans le prochain numéro de Journal du Chemin de Fer !



Bien qu'elle fût déjà réalité depuis quelques mois, la traction électrique n'a été inaugurée que le 19 septembre 1957 sur ligne Anvers-Central - Roosendaal. Les 'têtes de chien' belges et néerlandaises accueillent les invités au parcours d'inauguration, en gare de Roosendaal. Photo : GVA - Herman Welter.

LA LIGNE 12 ANVERS - ROOSENDAAL

est électrifiée depuis 60 ans

TEXTE ET PHOTOS : MAX DELIE (SAUF MENTION CONTRAIRE)

AVANT L'ÉLECTRIFICATION

Après la Seconde Guerre mondiale, le réseau ferré néerlandais était à ce point endommagé qu'il fut envisagé en 1945 de passer du 1500 au 3000 V (courant continu) plus moderne pour alimenter ses caténaires, à l'occasion de la reconstruction du réseau. Ce projet ne fut toutefois pas concrétisé pour de nombreuses raisons et le 1500 V fut finalement conservé.

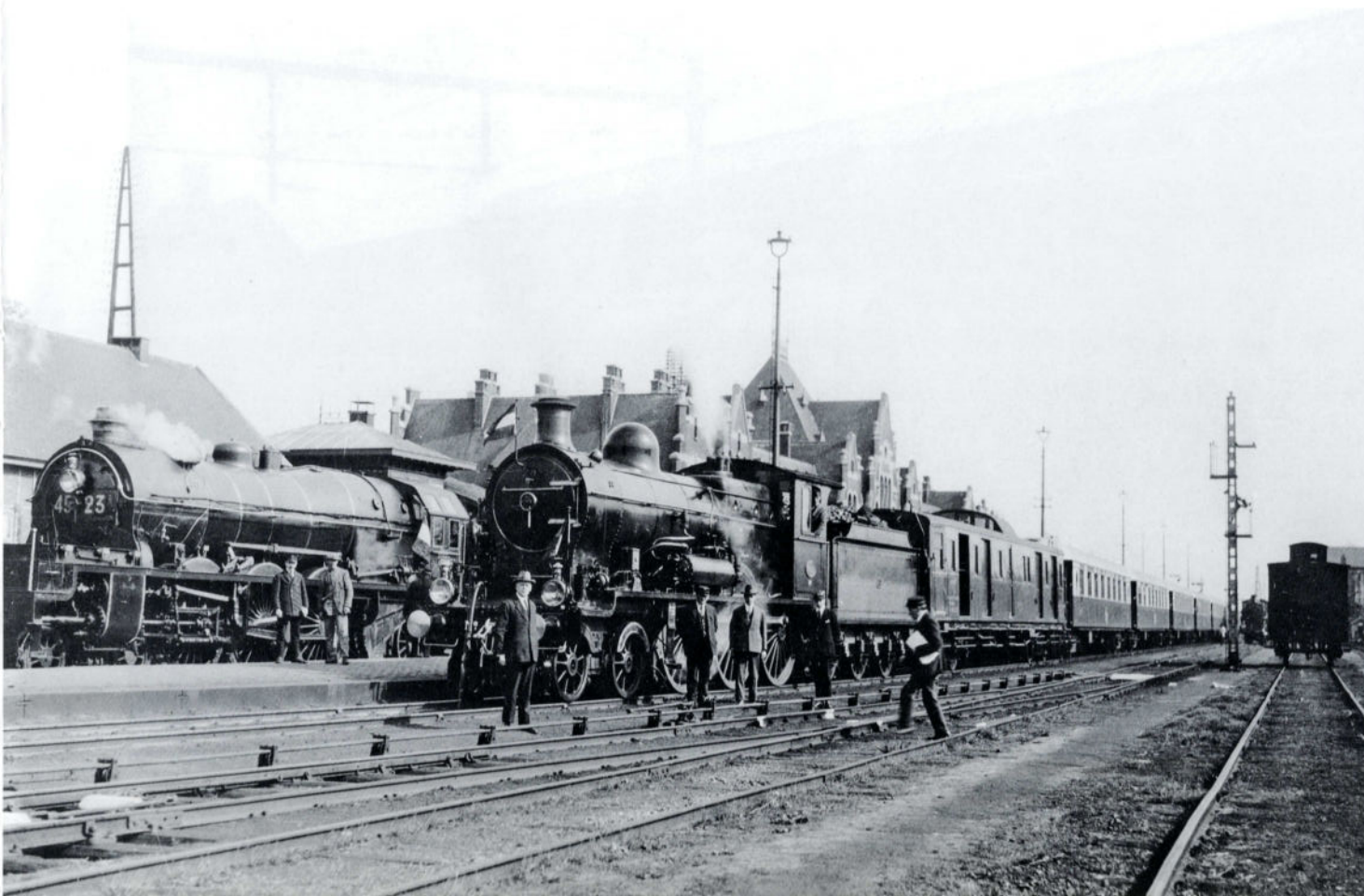
En Belgique, qui a toujours été riche en charbonnages, la traction vapeur a subsis-

té plus longtemps, la SNCB ne se décidant d'électrifier sa première ligne (en 3000 V) qu'en 1933. Nous n'allons pas lancer ici une polémique quant à la justesse de ce choix : cela ne changerait quand même rien à l'Histoire...

Jusqu'avant l'électrification de la ligne 12 entre Anvers et Roosendaal, les échanges de locomotives avaient lieu dans une des deux gares frontières d'Essen (SNCB) ou de Roosendaal (NS). La locomotive belge ou néerlandaise était différée de son train pour

une locomotive de l'autre nationalité, qui prenait alors le relais.

Lors des pourparlers entre la SNCB et les NS, on pensa d'abord prolonger le 1500 V continu jusqu'en gare d'Anvers-Central, au départ de Roosendaal : on partait du principe qu'il s'agirait de la solution la moins coûteuse. Mais ceci s'avéra rapidement impossible, car la gare d'Anvers-Central aurait alors dû être bitension: les impacts techniques et financiers d'une telle mesure firent abandonner cette solution. Ce n'était toutefois pas la seule raison :



Avant l'électrification de la ligne 12, Essen était la gare frontière où se réalisaient les échanges de locomotives entre la SNCB et les NS.

Cette photo a été prise le 5 mai 1927 en gare d'Essen, lors de l'échange de locomotives au parcours inaugural du train de luxe 'Etoile du Nord', organisé pour la presse. Ce train avait été remorqué entre Bruxelles et Essen par la 4523 (une type 10, qui deviendra la 10.023). A Essen, elle fut remplacée par la 3501 des NS, qui remorqua le convoi jusque Rotterdam, où il fut repris à son tour par la 3748 des NS jusqu'à son terminus, Amsterdam CS. Photo : N.J. van Wijck Jurriaanse - Collection: Max Delie.



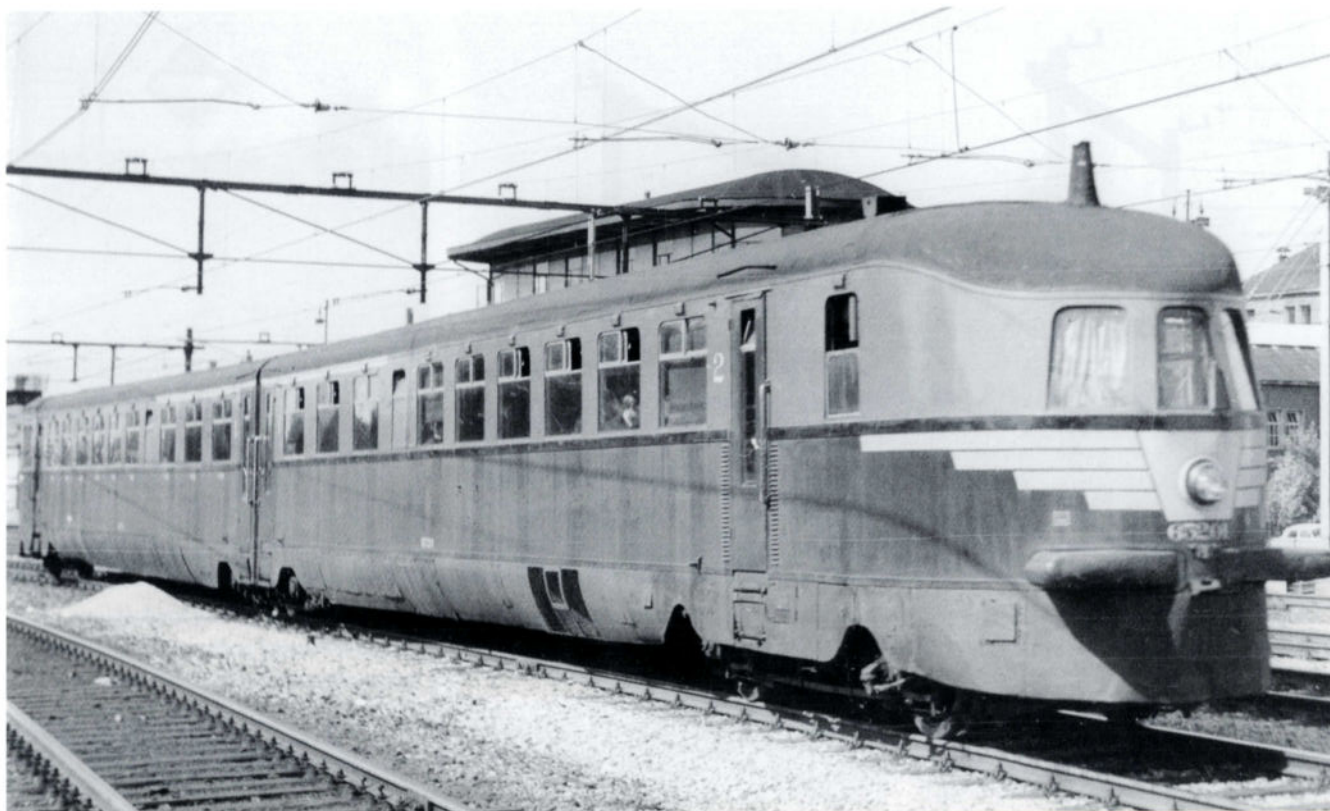
Au cours des années '30 du siècle dernier, les échanges de locomotives furent déplacés de la gare d'Essen vers celle de Roosendaal. Le 4 juin 1939, la 2119 des NS stationne à la remise de Roosendaal aux côtés de la 6911 de la SNCB, dont le chauffeur prépare des briquettes sur le tender, en vue du parcours de retour vers Anvers. Photo : S. Overbosch +



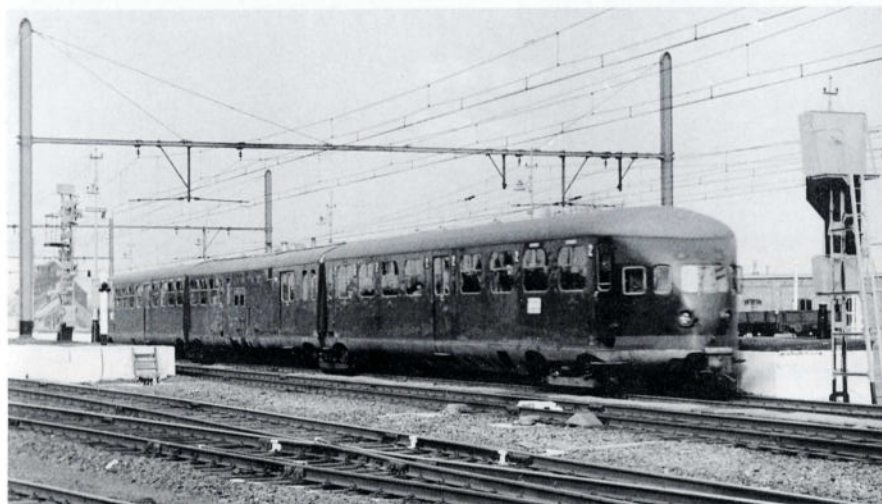
Jusqu'à la mise en service de la traction électrique sur la ligne 12, les locomotives à vapeur SNCB amenaient les trains internationaux jusqu'en gare de Roosendaal, où avait lieu le relais de traction. En août 1956, la 7.013 vient juste d'être désaccouplée de son train et ira ensuite virer sur le pont tournant de la remise de Roosendaal. En gare frontière, la Maréchaussée néerlandaise jette un œil suspicieux sur tout ce qui bouge... Photo : K.H. Cockerill.



Une photo qui date de ma jeunesse : une type 37 des NS en tête d'une rame de voitures GCI sort de la gare d'Anvers-Est en août 1956, en direction d'Anvers-Central. A l'arrière-plan à droite, on aperçoit le gazomètre de Zurenborg, qui existait encore à l'époque.



Jusqu'à la mise en service de la traction électrique, les trains omnibus de la ligne 12 étaient assurés par des autorails de la SNCB ou des NS. Voici le 652.01 de la SNCB devant la cabine de signalisation de Roosendaal, le 6 juillet 1957. Photographe inconnu - Collection Max Delie.



Des autorails NS venaient jusqu'à Anvers-Central, en assurant des trains omnibus au départ de Roosendaal. Un autorail NS du type DE3 (Mat '34) passe en gare d'Anvers-Est, en juillet 1957.

la SNCB avait fait le choix en 1933 du 3000 V (plus moderne que le 1500 V) et craignait de perdre de son prestige en électrifiant en 1500 V !

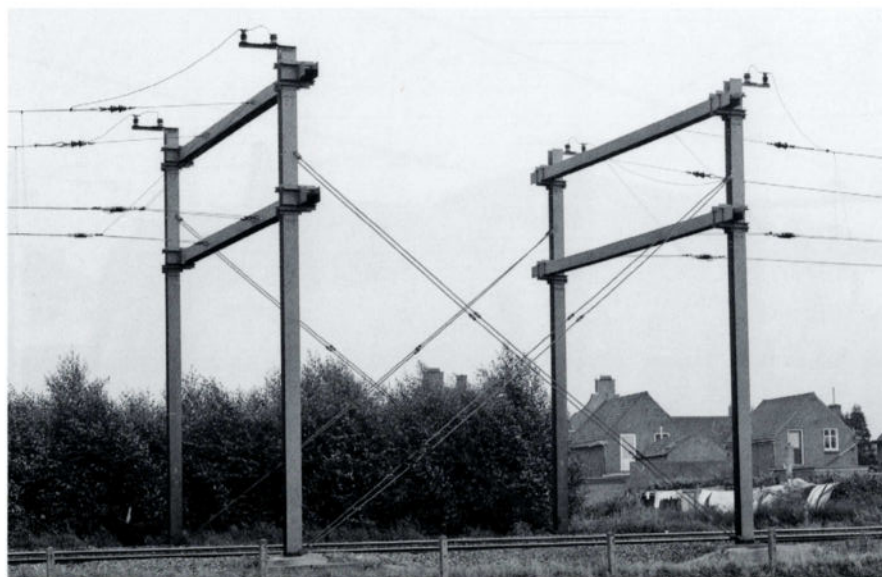
Lors d'une Conférence internationale des Transports tenue en 1953, les NS et la SNCB décidèrent de lancer une relation directe et fréquente entre Amsterdam et Bruxelles, en traction électrique. Afin d'améliorer cette relation, la SNCB avait élaboré un plan pour le service d'hiver 1953/'54 qui prévoyait l'utilisation d'autorails entre Anvers-Central et Roosendaal, afin d'y donner correspondance avec les trains vers Amsterdam et Tilburg. A

Anvers-Central, la correspondance était assurée pour les trains vers Bruxelles et Charleroi. En 1954, les NS prirent l'initiative de lancer des pourparlers en vue d'électrifier de concert la ligne entre Anvers et Roosendaal : c'est au cours de ces discussions que les automotrices bitensions 1500/3000 V furent conçues. Eu égard à leurs formes extérieures, elles furent rapidement baptisées 'têtes de chien'.

QUID DU SENS DE MARCHÉ ?

En Belgique, les trains roulent normalement sur la voie de gauche, mais aux Pays-Bas, c'est sur la voie de droite. Le passage d'une voie à

l'autre se réalisait depuis 1854 (année d'ouverture de la ligne) en gare d'Essen, puisqu'il s'agissait de la dernière gare de la ligne située sur le territoire belge. A l'occasion de l'électrification de cette ligne, les NS acceptèrent toutefois de faire passer les trains de la voie de gauche vers celle de droite (et inversement) à l'entrée de la gare de Roosendaal (en venant de la Belgique). Toujours à l'occasion de cette électrification, plusieurs passages à niveau furent supprimés le long de la ligne et remplacés par des passages inférieurs, tandis que les quais de toutes les gares et points d'arrêt de cette ligne furent rehaussés.



La célèbre 'écluse électrique' de Roosendaal, lorsqu'elle se situait encore juste à la sortie de la gare (côté Essen) : on voit bien que les caténaires étaient carrément interrompues.



Ce panneau impose aux conducteurs d'abaisser leur(s) pantographe(s), avant le franchissement de l'écluse électrique.



Après franchissement de l'écluse électrique, ce panneau indique que le conducteur peut relever ses pantographes et qu'il sera désormais alimenté en 1500 V (au lieu de 3000 V).



Afin d'informer les usagers de la route que les trains circulent normalement à gauche entre Essen et Roosendaal (aux Pays-Bas, ils circulent normalement à droite), des panneaux spéciaux attirant leur attention sur cette particularité avaient été placés à chaque passage à niveau de la section concernée.

L'ALIMENTATION EN COURANT ÉLECTRIQUE

Pour l'alimentation en électricité de la ligne, une nouvelle sous-station de traction fut construite à Ekeren, à la bifurcation entre les lignes 12 et 27. Au début, cette sous-station alimenta la ligne jusqu'à l'entrée de la gare de Roosendaal, bien que la frontière d'Etat soit située juste après la gare d'Essen. Plus tard, la 'frontière électrique' entre les deux tensions fut déplacée de quelques centaines de mètres en direction de la Belgique.

Cette séparation entre les deux tensions fut solutionnée d'une manière simple : une courte section de la ligne est dépourvue de toute caténaire. En jargon ferroviaire,

cette section est appelée 'l'écluse électrique'. Juste avant cette section sans caténaires, des signaux particuliers rappellent aux conducteurs qu'ils vont devoir baisser leur(s) pantographe(s) et franchir cette zone sur l'erre, avant de pouvoir le(s) relever. La commutation entre les deux tensions est effectuée par le conducteur lors du franchissement de cette 'écluse', pantos baissés.

LA MATÉRIEL MOTEUR

La SNCB possédait à l'époque des locomotives électriques du type 122 (future série 22) qui étaient équipées de 4 moteurs alimentés en 1.500 V. Lors des démarrages, ces 4 moteurs étaient couplés en série. Sous une caténaire alimentée en 3.000 V, la transition entre le couplage 'série' et le couplage 'série-parallèle' se réalisait entre 40 et 50 km/h. Sous une

Lors de l'entrée en vigueur du service d'été du 2 juin 1957, une relation TEE (Trans-Europ-Express) fut lancée entre Amsterdam et Bruxelles. Originalité à cette occasion : les rames TEE accomplissaient ce trajet sans marquer le moindre arrêt en gare de Roosendaal ! Il n'était désormais plus nécessaire de traverser à pied les installations de cette gare en tenant d'une main sa valise, sa carte d'identité de l'autre et son billet... serré entre les dents, le tout sous les regards suspicieux des gendarmes belges, de la maréchaussée néerlandaise et des douaniers des deux pays...



Avant l'inauguration officielle de la traction électrique le 19 septembre 1957, plusieurs parcours d'essais eurent lieu avec l'automotrice 1201 des NS, qui portait alors un logo 'B-NS' sur les nez, comme on peut le voir ici, en gare de Bruxelles-Quartier Léopold. Fait étonnant: ce logo leur fut enlevé encore avant l'inauguration ! (Date et photographe inconnus).



Deux 'têtes de chien' franchissent pantos baissés l'écluse électrique de Roosendaal, peu avant leur entrée en gare.

tension de 1.500 V, cette transition se déroulait à une vitesse bien plus basse, mais en 1.500 V, la locomotive ne fonctionnait qu'à demi-puissance, car les moteurs de traction n'étaient alimentés qu'en 750 V (au lieu de 1.500 V). Sur les locos du type 122 concernées, seul le RTN (Relais de Tension Nulle) dut être modifié, pour qu'il ne déclenche pas sous les caténaires alimentées en 1.500 V. La

vitesse des convois à la sortie de Roosendaal était il est vrai réduite à mi-puissance, mais la distance à parcourir jusqu'à l'écluse électrique était relativement faible, avant de pouvoir fonctionner à nouveau sous 3.000 V.

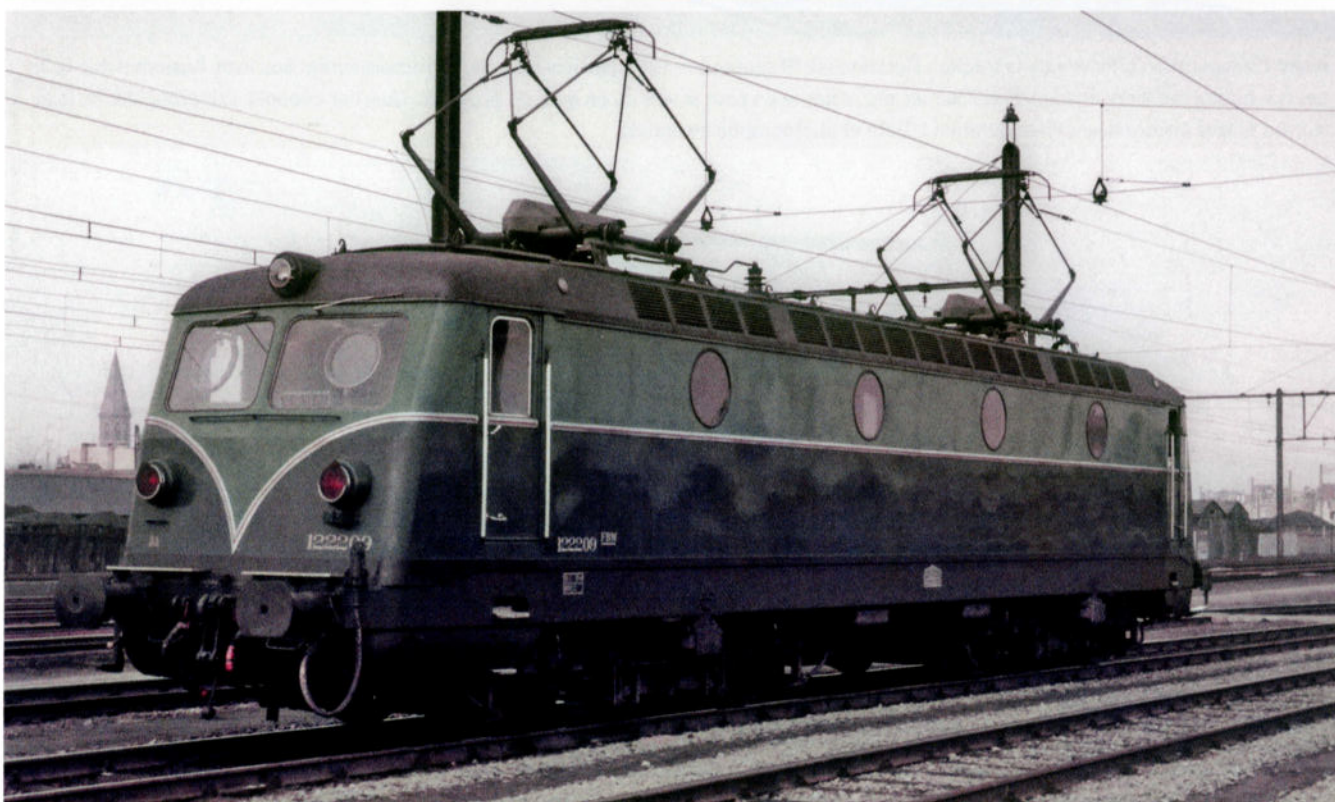
Les trains omnibus entre Anvers et Roosendaal furent quant à eux assurés par des automotrices électriques doubles de la SNCB.

Les NS et la SNCB avaient auparavant décidé de l'achat de 12 automotrices électriques doubles, aptes à circuler à vitesse maximale sous les deux tensions d'alimentation. A titre de concession, ces automotrices allaient pouvoir être accouplées avec les automotrices NS qui assuraient des services intérieurs.

La partie mécanique de ces automotrices fut réalisée par l'usine Werkspoor d'Amsterdam.



A l'origine, les automotrices 'têtes de chien' n'étaient pas pourvues d'un troisième phare frontal ; ce dernier leur fut ajouté ultérieurement. Anvers-Stuyvenberg ; avril 1958.



La 122.029 (l'ex 122.049 transformée en 'petite bitension') pose en gare d'Anvers-Schijnpoort, en août 1965. Elle est encore peinte en deux tons de vert, avec 'moustaches' sur les nez et pourvue d'appareils circulaires antibuée, mais déjà équipée d'un 3^{ème} phare frontal, afin de répondre aux prescriptions en vigueur pour circuler sur le réseau ferré néerlandais. Ces locos n'étaient par contre pas équipées de doubles phares, ce qui obligeait à placer un écran rouge devant les phares blancs pour faire office de feux de fin de convoi.

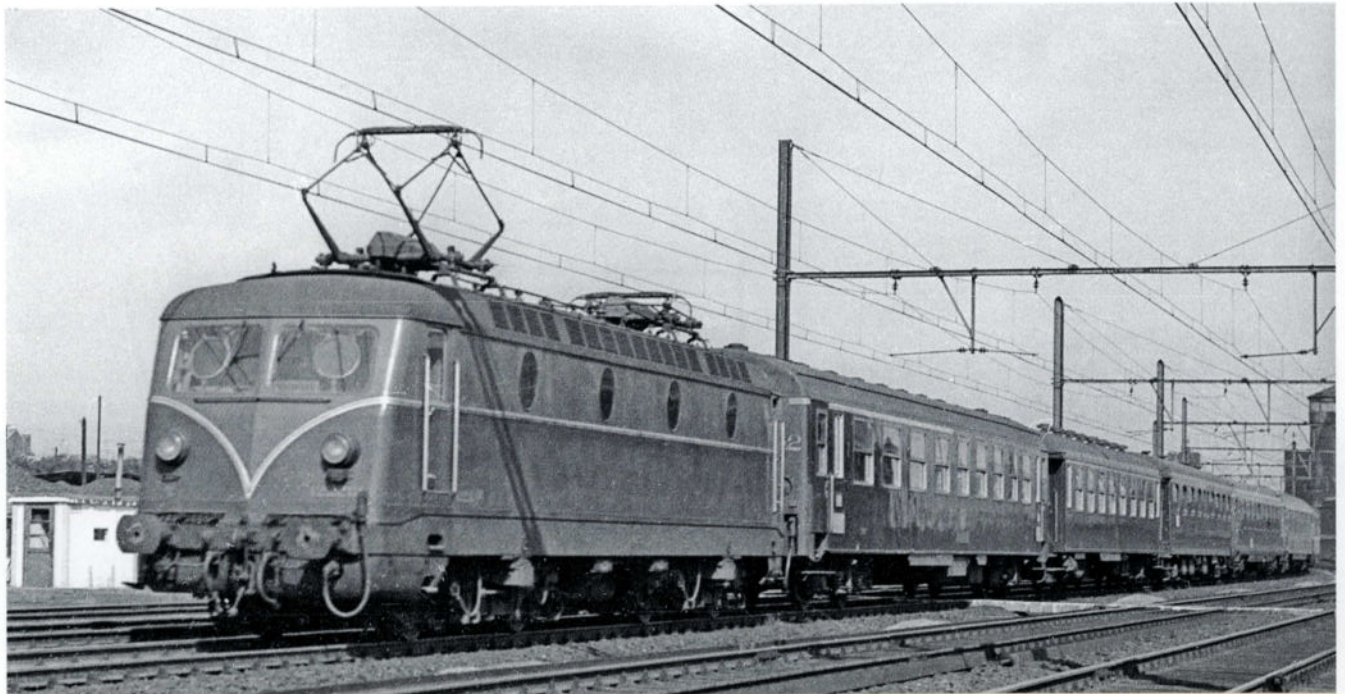
Quant à la partie électrique, elle fut livrée par les ACEC de Charleroi et la SEM de Gand.

Les huit automotrices des NS furent numérotées 1201 à 1208, les quatre de la SNCB 220.901 à 220.904.

La première classe offrait 18 places assises et la seconde classe 80 ; on y trouvait également un compartiment à bagages, ainsi qu'un compartiment-cuisine et un autre à l'usage de la Douane.

LA MISE EN SERVICE

La traction électrique fut officiellement mise en service entre Anvers-Central et Roosendaal le 2 juin 1957. Dès ce moment, les trains internationaux entre Roosendaal et Anvers-Central furent remorqués par des locomotives



A l'origine, les locomotives électriques du type 122-200 assuraient encore des trains vers les Pays-Bas sans 3^{ème} phare frontal. Voici la 122.202 (sans 3^{ème} phare) en tête d'un train international depuis Roosendaal passant à Anvers-Schijnpoort, en juin 1960. On aperçoit à l'arrière-plan à droite les châteaux d'eau de l'endroit, qui furent démolis au cours des années soixante.



Les automotrices doubles 'à petits numéros' de la SNCB étaient typiques sur la ligne 12 : celles numérotées 001 à 008 étaient particulièrement appréciées des amateurs ferroviaires, grâce à leur banquette (en bois) placée à une extrémité à côté de la loge du conducteur, et qui offrait une magnifique vue sur la voie ! Ces engins ne pouvaient desservir que des quais 'hauts'. En route vers Anvers-Central, la 005 entre en gare d'Anvers-Est (date inconnue). Photo : Herman Welter.

électriques de la SNCB, tandis que les trains omnibus furent assurés par des automotrices doubles de la SNCB (sauf certains assurés en autorails SNCB ou NS). Le matériel de traction de la SNCB circulait donc à mi-puissance sous 1500 V.

La véritable inauguration eut toutefois lieu le 19 septembre 1957, lors de la mise en service des premières automotrices doubles 'Benelux' : un service du style 'Intercity' fut alors lancé entre Amsterdam et Bruxelles, via Anvers. Tous les jours, 13 trains étaient

assurés dans chaque sens, dont six de et vers Bruxelles : les autres avaient Anvers-Central comme point d'origine ou de destination. Tous ces trains étaient assurés par des automotrices 'Benelux' (ou 'têtes de chien').



Légèrement en retard, le transport exceptionnel arrive aux Pays-Bas : en franchissant la frontière, sa destination finale - Roosendaal - est déjà en vue. La 6603 de Captrain remorque l'automotrice en circulant sur les premiers kilomètres de l'itinéraire aux Pays-Bas, qui sont aussi les derniers du parcours... Nispen (NL), le 14 juillet 2017.

LA BENELUX 'TÊTE DE CHIEN' est retournée aux Pays-Bas

La dernière automotrice Benelux 'tête de chien' - la 220.902 - a finalement été cédée par le service du Patrimoine historique de la SNCB à l'association néerlandaise 'Hondekop'. Ce changement de propriétaire est allé de pair avec son expatriation: après avoir séjourné trente ans dans l'abri-musée de Louvain, cette automotrice historique a été transférée par le rail aux Pays-Bas. Les bogies et la timonerie de frein de cet engin seront dans un premier temps révisés à Roosendaal; l'automotrice sera ensuite transférée vers Amersfoort, pour une restauration intégrale. Le but final est de remettre cette automotrice Benelux en état de marche pour lui permettre de circuler à nouveau sur les réseaux ferrés belge et néerlandais!

TEXTE ET PHOTOS: QUINTUS VOSMAN

Elles sont arrivées il y a soixante ans et ont disparu il y a trente ans : les automotrices Benelux 'têtes de chien', officiellement dénommées Mat' 57 par les NS ou 'AM57' par la SNCB. Elles constituaient une variante bitension des automotrices 'têtes de chien' néerlandaises et ont circulé pendant trois décennies entre Bruxelles et Amsterdam. Leur look était typiquement néerlandais, mais leur technique était d'inspiration belge, à cause de la présence d'un JH. Si ces rames n'étaient pas une

conséquence directe de la volonté de collaborer au niveau international dans une Europe de l'après-guerre, elles s'inscrivaient quand même dans cette perspective. Grâce à la technique simple de l'époque, des trains purent sans difficultés circuler sur la ligne fraîchement électrifiée entre Anvers et Roosendaal, malgré les tensions d'alimentation différentes.

En 1987, ces automotrices typiques furent remplacées par des nouvelles rames réver-

sibles 'Benelux', composées de voitures ICR des Nederlandse Spoorwegen (y compris la voiture-pilote) et d'une locomotive bitension belge de la série 11. Les quatre automotrices Benelux de la SNCB furent immédiatement mises hors service, tandis que celles des NS furent encore utilisées quelques temps pour renforcer certains trains Intercity du service intérieur: elles circulèrent principalement entre Amsterdam-Centraal et Flessingue. Début 1989, les Benelux néerlandaises furent à



L'automotrice 220.902 de la SNCB a été abritée pendant des années dans la remise-musée de Louvain. Les trois autres automotrices belges de ce type - les 220.901, 903 et 904, accouplées aux automotrices 115 et 524 - ont été transférées le 21 juillet 1990 par l'Athus-Meuse vers le démolisseur de Baroncourt (F), où elles ont toutes été ferraillées. Ce transport a dû s'arrêter un certain temps en gare de Gendron-Celles, suite à une rupture d'attelage ! Photo : Max Delie.

leur tour mises hors service. Malgré le look typiquement néerlandais de ces engins, les NS ne voulurent pas en préserver un exemplaire: elles furent toutes ferraillées. La SNCB fit de même, à l'exception de l'une d'elles: la 220.902 fut reprise dans les collections des engins historiques préservés par la SNCB. Cette rame fut alors garée dans l'abri-musée de Louvain, au milieu d'autres engins historiques: elle y restera jusqu'en juillet 2017.

LA CESSION

Les 'têtes de chien' classiques (les Mat' 54), des automotrices typiquement néerlandaises, ont été construites en grand nombre au cours des années '50 et '60 et étaient surtout destinées à assurer des trains express en service intérieur néerlandais. Les dernières d'entre-elles furent mises hors service dans le milieu des années '90. Deux de ces 'têtes de chien' ont été préservées pour la postérité: la 386 (une 'double') et la 766 (une 'quadruple'). Cette dernière devint la propriété de la 'Stichting Hondekop' (www.mat54.nl): cette association, basée à Amersfoort, restaura la 766 et la remit en service. Cette automotrice est depuis lors visible régulièrement sur le réseau ferré néerlandais, surtout lors d'événements ou de locations ponctuelles.

Après la restauration réussie de la 766, la 'Stichting Hondekop' s'intéressa au devenir de la Benelux 220.902. Forte de ses connaissances, de son expérience et de ses capacités, cette association néerlandaise voulut acquérir l'unique automotrice Benelux belge encore existante, afin de la restaurer à son tour et de la remettre en service. L'association se prit à rêver de parcours pendant lesquels la Benelux serait accouplée à une 'tête de chien' classique, voire à un autre type de matériel aérodynamique équipé de coupleurs d'attaches Scharfenberg placés en position basse.

Contact fut pris avec le Patrimoine historique de la SNCB, le gestionnaire de la 220.902, et à un moment opportun, apparemment: un nouveau musée des Chemins de fer était en gestation à ce moment, ce qui nécessitait une restructuration du parc des engins historiques préservés par la SNCB. Il en était ressorti que l'automotrice Benelux n'avait pas été reprise dans le parc des engins à préserver. En outre, cet engin avait été considéré comme étant trop massif pour figurer dans un musée. Enfin, l'abri-musée de Louvain - où la 220.902 était préservé depuis des années - devait être évacué, afin d'être démoli.

Les tractations débutèrent et les deux parties s'entendirent pour un transfert planifié vers la mi-2015. Au cours de ces tractations, la SNCB insista sur la valeur que représentait cette automotrice pour l'histoire ferroviaire belge, un point que la 'Stichting Hondekop' comprit parfaitement. L'association exprima même sa volonté de ne pas faire circuler la 220.902 uniquement aux Pays-Bas, mais aussi en Belgique.

LE TRANSFERT VERS LES PAYS-BAS

Après la conclusion de cet accord, les préparatifs pour le transfert de la rame débutèrent. Après un si long stationnement, l'engin devait être conditionné pour être rendu à nouveau roulant, même sous le régime du transport exceptionnel et à vitesse réduite. La 'Stichting Hondekop' put compter sur le sympathique soutien du service du Patrimoine historique de la SNCB lors de ces préparatifs techniques.

Ce sont les firmes 'Stichting Holland Spoor' et 'Q-Rail' qui prirent en compte l'organisation de ce transfert. Q-Rail est actif dans le droit ferroviaire européen et œuvre à aplanir les difficultés juridiques dans ce domaine: elle a dépeint la situation d'une façon claire

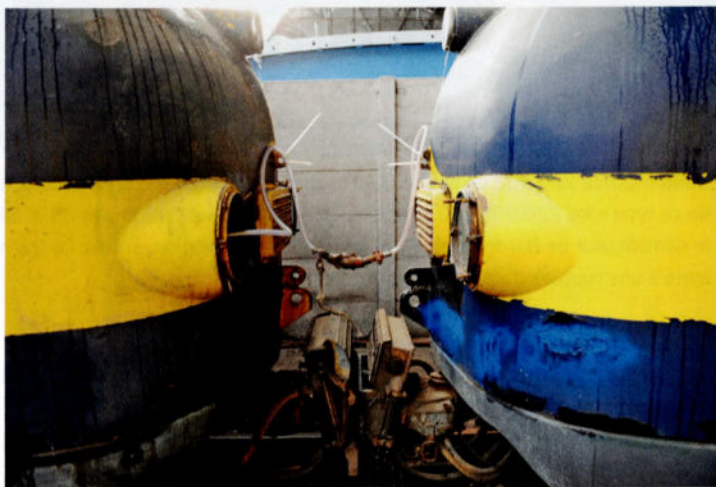


En vue de son transfert, la Benelux 'tête de chien' avait été dissociée et ré-accouplée par ses attelages automatiques. A l'arrière des deux wagons à ranchers, une structure métallique avait été fixée afin de permettre l'accouplement avec des véhicules équipés de tampons. Louvain, le 13 juillet 2017.



Un des wagons à ranchers est accouplé à l'arrière de la caisse 'ABK' de la Benelux. On peut voir que la conduite du frein est raccordée au système de freinage du train : le boyau de frein est raccordé de l'autre côté à la conduite de frein du wagon à ranchers. Louvain, le 14 juillet 2017.

Lors de son transfert, l'automotrice Benelux a circulé non freinée. Afin de pouvoir raccorder le wagon à ranchers de queue à la conduite de frein, une conduite pneumatique provisoire avait été tirée à travers l'automotrice : on voit ici cette conduite à la transition entre les deux voitures de la 220.902. Louvain, le 14 juillet 2017.



en ce qui concernait l'autorisation de transfert de cette automotrice Benelux, tant sur le réseau belge que néerlandais, alors que les autorités concernées des deux pays ne trouvaient pas de solution. Quant au transfert proprement dit, Captrain, un opérateur ferroviaire actif dans les deux pays, marqua son accord pour l'effectuer.

Ce transfert eut finalement lieu le 14 juillet 2017. Au petit matin, la 6603, une 'Class' 66 de Captrain arriva à Louvain, avec deux wagons à ranchers, ces derniers devant servir de wagons-freins. La formation du convoi débuta immédiatement.

Pour ce transfert, la 220.902 avait déjà été préparée : les deux caisses de l'engin avaient été découplées et réaccouplées par leur nez. A l'arrière des deux wagons, une structure en acier avait été placée afin de pouvoir accoupler les voitures par leur attelage à vis : de cette façon, on évitait le recours à des wagons spéciaux devant servir de transition entre les appareils de choc et de traction de

la locomotive et le coupleur d'attelage central automatique de l'automotrice, disposé plus bas. Un attelage de transition moderne conforme aux normes de l'UIC s'était avéré inutilisable, car le coupleur d'attelage des Benelux se situait trop bas. Un wagon-raccord utilisé aux Pays-Bas aurait été une solution, mais il aurait d'abord fallu l'autoriser à circuler sur le réseau belge...

Bien avant l'heure de départ prévue – soit 9h17 – le convoi était déjà formé et le personnel de l'ancien abri-musée de Louvain fut remercié pour avoir bien pris soin de l'automotrice. Avant l'heure de départ également, le SSICF – l'autorité de sécurité ferroviaire en Belgique – se pointa pour contrôler ce transport exceptionnel : l'inspecteur vint, vit, et s'en alla, satisfait...

Exactement à l'heure prévue à l'horaire, le convoi s'ébranla alors de Louvain, composé (outre la locomotive) d'un wagon, de la caisse 'ABK', de la caisse 'BDK' et du second wagon. C'est à ce moment précis que la cession de la 220.902 eut administrativement

lieu entre la SNCB et la Stichting Hondokop. Ce convoi n'était autorisé à circuler qu'à la vitesse maximale de 40 km/h, car les deux caisses de la Benelux n'étaient pas freinées. Le convoi s'en alla vers Essen et Roosendaal, via Aarschot, Lierre et Anvers. En route, il fut garé à plusieurs reprises, non seulement pour laisser passer des trains plus rapides, mais aussi pour contrôler la température des boîtes d'essieu. Le monitoring de ces températures se déroula au moyen d'un thermomètre digital, et non pas comme c'est encore souvent le cas, au revers de la main...

Jusqu'Anvers, l'horaire prévu pour ce convoi fut rigoureusement respecté, mais sur la ligne vers Essen, un petit retard fut occasionné par d'autres trains. Vers 13h30 environ, l'automotrice-musée Benelux franchissait la frontière belgo-néerlandaise ; peu de temps après, elle entra en gare de Roosendaal, où elle fut dirigée vers l'ancienne remise pour locomotives à vapeur, le siège de la firme d'entretien Spoorijzer. De nombreux amateurs de trains y attendaient le convoi, ainsi que la presse nationale



La manière la plus aisée de remorquer la Benelux (dont les coupleurs Scharfenberg sont placés fort bas) était d'accoupler ses deux voitures par leur nez. Le convoi est lentement refoulé pour être accouplé au wagon visible à l'arrière-plan. Louvain, le 14 juillet 2017.

Provenant du Musée des Chemins de fer néerlandais d'Utrecht, une plaque d'itinéraire datant du début du service Benelux avait été acheminée à Louvain ! Cette plaque a accompagné le convoi jusqu'à Roosendaal de façon bien visible, mais soigneusement placée derrière une des fenêtres de la rame... Quelques minutes avant le départ du convoi, elle a toutefois été accrochée à un des flancs de l'automotrice. Louvain, le 14 juillet 2017.



Ce transport exceptionnel ne pouvait dépasser la vitesse de 40 km/h. La 6603 de Captrain est vue ici à Wilsele, peu après son départ de Louvain vers Aarschot.



La 6603 de Captrain refoule la caisse 'BDK' de l'automotrice Benelux vers l'ancienne remise à locomotives de Roosendaal, où les bogies de l'automotrice seront traités. A droit à l'image, la locomotive de manœuvres 9701 à trois essieux (une ancienne 600 des NS) de l'opérateur marchandises néerlandais Locon Benelux, tombé en faillite quelques jours plus tôt... Roosendaal (NL), le 14 juillet 2017.



A son arrivée à Roosendaal, l'automotrice Benelux a été dissociée et garée dans l'ancienne remise pour locomotives de Roosendaal, où les premières opérations de remise en état auront lieu dès après le weekend. Roosendaal (NL), le 14 juillet 2017.



L'automotrice Benelux fut à nouveau dissociée en deux parties à son arrivée à Roosendaal. La 6603 - une 'Class' 66 utilisée par Captrain - refoule la caisse 'BDk' vers la remise, qui servit naguère de remise pour locomotives à vapeur. Roosendaal (NL), le 14 juillet 2017.

et la télévision. Finalement, les deux voitures de l'automotrice furent garées à l'intérieur de la remise, en vue d'y subir ultérieurement les opérations d'entretien prévues.

UNE NOUVELLE IMMATRICULATION

La cession de l'automotrice Benelux 220.902 a entraîné une modification de l'immatriculation de cette rame: elle n'était pas enregistrée auparavant dans le registre belge des véhicules ferroviaires, ni pourvue d'un matricule UIC à 12 chiffres, et encore moins d'un NEV (Numéro Européen de Véhicule), avec code-pays et code de propriétaire. Dix minutes (!) avant que la 220.902 atteigne les Pays-Bas, l'autorité de sécurité ferroviaire néerlandaise ILT communiquait ce nouveau matricule à 12 chiffres, le code de propriétaire étant HKOP, pour 'Stichting Hondekop'.

NOUVEAU MATRICULE	CAISSE ET ANCIEN N°	ANCIEN MATRICULE
94 84 009 0010-9 NL- HKOP	BDk n° 601	220.902
94 84 009 0020-7 NL- HKOP	ABk n° 602	220.902

On s'attend toutefois à ce que ce matricule de véhicule soit bientôt modifié.

LA REMISE EN ÉTAT

Maintenant que la 220.902 est aux Pays-Bas, il est temps de la réparer et de la remettre en

état. Le 17 juillet, la firme d'entretien Spoorijzer débutait les opérations: les deux voitures étaient levées de leurs bogies, ces derniers allant être pris en mains en premier lieu. Le but est de rendre la rame capable d'être remorquée à la vitesse de 80 km/h, voire plus. Aucune opération ne sera faite sur l'équipement électrique ni sur les moteurs de traction: la rame restera remorquée, dans un premier temps. Lorsque les opérations seront terminées à Roosendaal, l'automotrice Benelux pourrait être remorquée par la 766, la Mat' 54 historique. La destination prochaine de la Benelux sera Amersfoort: c'est là qu'est basée l'association 'Stichting Hondekop' et c'est là également que la 766 y a été restaurée et révisée dans les moindres détails. La Benelux y subira le même sort: elle sera démontée en grande partie. Les caisses seront grenillées et complètement repeintes. Pour l'équipement électrique, en particulier le JH typique de la SNCB, il est vraisemblable que la rame devra retourner en Belgique, où le savoir-faire et l'expérience existent encore concernant ce type d'appareillage, contrairement aux Pays-Bas.

Au final, cette dame de 60 ans paraîtra comme neuve et sera à nouveau opérationnelle, de manière à ce qu'une ancienne Benelux de jadis puisse circuler à nouveau sur les réseaux belge et néerlandais, comme au temps jadis. Un aspect important de cette

remise en état concerne la sécurité: aux Pays-Bas, il faut disposer au minimum du dispositif ATB (Automatische Treinbeïnvloeding) pour pouvoir y circuler. Ce dispositif est toutefois disponible facilement et peut être installé à bord en un tour de mains. Pour circuler en Belgique par contre, il faudra tenir compte des derniers développements en matière de sécurité ferroviaire, raison pour laquelle on pense déjà à équiper la 220.902 de l'ETCS, le fameux standard de sécurité ferroviaire européen.

EN CONCLUSION

D'un point de vue patrimoine historique, l'automotrice 220.902 est un engin 'Benelux': la SNCB a préservé à bon escient un exemplaire de ce type de matériel international et l'a mis sous toit pendant de nombreuses années. Le défi est désormais relevé aux Pays-Bas: grâce à ce transfert à l'ambitieuse association 'Stichting Hondekop', un nouvel avenir a désormais débuté pour cet engin, puisque sa réparation et sa remise en état ont pleinement débuté. Cette rame Benelux d'origine est le témoin d'une étroite collaboration entre les chemins de fer de ces deux pays. Et grâce à une future collaboration du même genre, il sera sans aucun doute possible de faire circuler bientôt cette rame Benelux après sa restauration et son équipement ETCS, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas!



IDS Cargo remorque de nombreux trains-blocs de wagons-citernes, tant en trafic intérieur tchèque qu'en international. La 365 001 de l'opérateur IDS Cargo vient d'être accouplée à un train de wagons-citernes venant d'Allemagne et à destination d'Ostrava. Le convoi se trouve en gare de Děčín Postřední Žleb, le 23 août 2017.

UNE EX-SÉRIE 12 SNCB en trafic marchandises en Tchéquie

TEXTE ET PHOTOS : QUINTUS VOSMAN

La première (et seule) locomotive actuellement modernisée de l'ex-série 12 SNCB a été revenue à l'opérateur marchandises IDS Cargo par la firme qui s'est chargée de sa modernisation, CZ Loko. L'opérateur IDS Cargo utilise depuis lors cette locomotive sur le réseau ferroviaire tchèque, principalement sur le corridor ferroviaire entre le nord-ouest (à la frontière allemande) et le nord-ouest ou le sud-est de la Tchéquie. La loco a été repeinte dans la livrée de son nouveau propriétaire. Son matricule est resté le même, mais l'appellation symbolique IDS Cargo (IDSC) a été intégrée dans le NEV (Numéro Européen de Véhicule) comme détenteur du véhicule.

➔ Lors de la Foire ferroviaire des Czech Railways de 2017, l'ancienne série 12 belge transformée était exposée pour la première fois dans sa nouvelle livrée IDS Cargo. La 365 001 y a été présentée conjointement par IDS Cargo et CZ Loko, ce dernier ayant conçu et réalisé la modernisation. Ostrava (CZ), le 14 juin 2017.

➔ La 365 001 est souvent visible à Porta Bohemica ou le long de la vallée tchèque de l'Elbe, par où transitent les principaux corridors de marchandises de Tchéquie. En tête d'un train de wagons-citernes, l'ancienne loco de la SNCB vient de passer à hauteur du château de Štřekov et circule sur la rive droite de l'Elbe, vers Ostrava. Ústí nad Labem (CZ), le 23 août 2017.





LE FESTIVAL VAPEUR

à Treignes et à Mariembourg

Les 21 juillet et 25 septembre derniers, Train Miniature Magazine et Journal du Chemin de Fer ont participé à ces festivals vapeur : deux événements agréables et sympathiques, lors de journées baignées de soleil...

Les trains à vapeur ont amené de nombreux visiteurs au musée, après qu'ils aient accompli un petit périple d'une vingtaine de minutes de Mariembourg à Treignes : c'était chouette, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les tenanciers des stands.

A Treignes, il était possible de visiter le joli musée, ainsi que de farfouiller parmi les échoppes de vente en seconde main.

Notre conducteur et guide Lucien nous a promené avec passion parmi tous ces trains étincelants, qui nous ramenaient dans un passé chargé de nostalgie...

Nous avons aussi ouvert tout grand nos yeux lorsque Didier, le président, nous a

guidés dans l'atelier attenant, où plusieurs locomotives sont en cours de réparation ou de restauration. La préservation et la conservation de ce magnifique patrimoine ne sont pas chose évidente, suite à la pénurie d'amateurs formés techniquement parmi les jeunes générations.

De nombreuses figures familières nous ont rendu visite à notre stand : les rencontres de ce genre avec nos lecteurs sont toujours un moment de plaisir.

Nous voulons aussi par cette occasion vous remercier chaleureusement pour votre confiance : grand merci !



POUR CEUX QUI N'ONT PU ÊTRE PRÉSENTS...





Ceci est la photo prise en contre-champ de celle illustrée dans notre numéro 217 en page 21 : on y voit une RGP 1 de la SNCF assurant (remorque en tête) un train spécial France - Pays-Bas en septembre 1969, alors qu'elle franchit l'ancienne bifurcation 'Deurne', sur la ligne 27A entre Mortsel Liersesteenweg et Berchem. A droite, les deux voies de la liaison 27A/1, qui reliait la bif. Deurne à Luithagen et qui constituait une partie de la 'ligne des Forts d'Anvers', mise hors service en 1970. Photo : Max Delie.

LES RGP DE LA SNCF en Belgique et au Luxembourg

PAR: MICHEL VAN USSEL ET WILLY PATTYN

La légende de la photo illustrant une RGP verte de la SNCF en transit par la Belgique en septembre 1969 (voir JCF 217, en page 21) indiquait que cette rame avait été repeinte en vert pâle et jaune après qu'elle ait été retirée des services TEE, en 1965. Cette affirmation est erronée, car aucune RGP TEE rouge n'a jamais été repeinte en vert : nous avons 'simplement' confondu une RGP 1 avec une RGP TEE... Cette méprise nous a toutefois donné l'idée d'étudier plus en détails l'utilisation en Belgique et au Grand-duché de Luxembourg des différents types de RGP, un sujet qui a très peu été abordé jusqu'à présent dans la littérature ferroviaire belge et luxembourgeoise.

RGP 2, RGP 1 OU RGP TEE ?...

Le sigle RGP était l'abréviation SNCF pour 'Relations Grands Parcour', qui par extrapolation, fut donnée aux autorails affectés à ce type de relations, raison pour laquelle ils sont généralement désignés... au féminin.

Constituées d'un couplage de base de deux véhicules (une motrice et une remorque-pilote), les RGP furent déclinées selon trois types distincts : les RGP 2 (à 2 moteurs) de 1954-1955, les RGP 1 (monomoteurs) de 1955-1956 et les RGP TEE (monomoteurs, pour services TEE) de 1956. Les premières RGP construites furent les 20 RGP 2, dont les motrices étaient immatriculées X 2701 à 2720 et les remorques (avec cuisine) XR 7701 à 7720 : elles furent mises en service entre mai 1954 et mars 1955. Leur livrée était originale pour l'époque : vert clair olive sur les longs pans et les toitures, et un large bandeau jaune paille à hauteur des baies vitrées.

Ces RGP 2 furent rapidement suivies par 18 RGP 1, numérotées X 2721 à 2738 (motrices) et XR 7721 à 7732 (remorques avec cuisine) et XR 7751 à 7756 (remorques sans cuisine). Mises en service entre mars 1955



et février 1956, ces RGP 1 étaient également dénommées 'RGP 825', par référence à leur moteur Diesel de conception MGO et de fabrication SACM, développant 825 chevaux. Toutes peintes également dans l'élégante livrée verte et jaune des RGP 2,



Une RGP 1 verte vient de passer à hauteur de la gare de Watermael (ligne 161 Bruxelles – Namur) et s'élance vers Luxembourg et Bâle, en assurant le train M31 'Edelweiss' Bruxelles – Bâle ; la photo a été prise entre le 22.05.1955 et le 2.06.1956. Photo : SNCB – Train World Heritage.



Lors de la prise de cette photo, les RGP TEE (reconnaissables à leur robe plus foncée que celle des RGP 1) ont déjà repris à leur compte le train 'Edelweiss': témoin cette RGP TEE (remorque en tête), reconnaissable au fait que la vitre de gauche de la face d'about de sa remorque était opaque, car c'était la vitre du compartiment WC; dans les remorques des RGP 1 vertes, le WC était en effet situé à un autre endroit. Cette RGP passe à Grupont (ligne 162 entre Jemelle et Libramont) en assurant le train M31 Bruxelles – Zurich (photo prise après le 2.06.1956). Photo : SNCB – Train World Heritage.



Extraordinaire point de vue pour cette photo du train M31 'Edelweiss' Bruxelles-Midi - Zürich, assuré par une RGP TEE flamboyante neuve de la SNCF. Peinte en livrée TEE, elle porte le sigle de la SNCF sur ses faces d'about : la photo a sans doute été prise entre le 3 juin 1956 (lorsque les RGP TEE ont remplacé les RGP 1) et bien avant la mise en service de la traction électrique entre Namur et Luxembourg (qui eut lieu le 30 septembre 1956), le photographe n'ayant sans doute pas pris le risque de se faire électrocuter... La RGP TEE dépasse en vitesse un train à vapeur garé à Mamer (L), entre Kleinbettingen et Luxembourg. Photo: Yves Broncard - Collection Transnico-Nicolas Collection.

ces RGP 1 s'en différenciaient surtout par la face d'about de la motrice, aux formes plus aérodynamiques.

Enfin, les 11 RGP 'TEE' numérotées X 2771 à 2781 (motrices) et XR 7771 à 7779 (il n'y eut en effet que 9 remorques TEE⁽¹⁾ furent mises en service entre mai et novembre 1956. Intérieurement, la disposition des sièges était passée de quatre places de front (2-2) dans les RGP 1 et 2 à trois places de front (2-1) dans les RGP TEE, séparées par le couloir central. Comme dans les RGP 1 et RGP 2, les repas (préparés par du personnel CIWL dans la cuisine située dans la remorque) étaient servis à la place du voyageur. Extérieurement, les RGP TEE étaient quasi identiques aux RGP 1, sauf qu'elles portaient la livrée TEE, faite de

rouge bordeaux pour les faces latérales et les toitures, le large bandeau à hauteur des baies vitrées étant de teinte beige⁽²⁾. A leur sortie d'usine, les RGP TEE portaient sur leurs faces d'about le même monogramme rond aux lettres SNCF entrelacées que celui porté par les RGP 1 et 2, d'où un risque de confusion possible entre RGP 1 et RGP TEE sur certains documents publiés en noir et blanc, d'autant que le troisième phare frontal blanc – apanage obligatoire pour circuler en Allemagne, aux Pays-Bas et en Suisse, et dont seules les motrices des RGP TEE furent dotées – ne sera ajouté à ces dernières qu'en 1961/62, plus de cinq ans après leur sortie d'usine! Notons encore que toutes les motrices RGP (2, 1 et TEE) ont été construites par De Dietrich et toutes les remorques par Brissonneau et Lotz.

RGP 1 OU RGP 2...?

L'histoire des RGP de la SNCF sur les réseaux ferrés belge et luxembourgeois débute le 22 mai 1955, lorsque le train Pullman 'Edelweiss' de la CIWL Amsterdam – Bâle (– Zurich/ Lucerne), dont la circulation avait été suspendue dès le début de la Seconde Guerre mondiale, est réactivé sous la forme d'un 'autorail rapide' (selon les termes de l'époque) entre Bruxelles et Bâle, via Arlon, Luxembourg, Metz et Strasbourg (et vice-versa).

Les huit premières RGP 1 (X 2721 à 2728, mises en service entre mars et août 1955), furent attribuées au dépôt SNCF de Metz-Sablon. Dès le service d'été du 22 mai 1955, les RGP 1 reprirent aux RGP 2 les trains Bar-le-Duc – Francfort (via Metz et Sarre-

(1) Lors de la conception des RGP TEE, il avait également été prévu de faire rouler les motrices en solo (!) ou en rames de 3 voitures (motrice + remorque + motrice). Pour rouler en solo, une petite cabine de conduite serait prévue à l'arrière de la motrice (comme dans les remorques) mais en réalité, ce local fut aménagé en vestiaire pour les voyageurs.

(2) A leur sortie d'usine, les premières unités étaient peintes en rouge et crème, très proche de la livrée unifiée des autorails de la SNCF de l'époque. Très vite, ces teintes furent remplacées par la 'vraie' livrée TEE.



Une RGP TEE non encore pourvue du macaron TEE en gare de Bruxelles-Midi, à une date inconnue. Photo : SNCB - Train World Heritage.

Collection Arjan den Boer, Utrecht.

bruck) et Nancy – Colmar. Fait plus intéressant en ce qui nous concerne, elles se mirent aussi à assurer le nouveau train 'Edelweiss' Bruxelles – Bâle, dont question ci-dessus ⁽³⁾. Les RGP 2 (X 2701 à 2720) n'ont donc très probablement jamais assuré ce train, même s'il existe des photos d'une RGP 2 en gare de Bruxelles-Nord et en gare de Luxembourg: nous pensons plutôt qu'elles illustrent un parcours spécial de démonstration d'une RGP 2, réalisé en 1954 entre Lyon et Bruxelles (et retour), via Strasbourg et Luxembourg.

Comme dit ci-dessus, le dépôt SNCF de Metz-Sablon (chargé d'assurer l'Edelweiss) ne reçut trois RGP 2 à son effectif qu'en mai

1955 (les X 2711, 2713 et 2716) et les engagea sur les paires de trains Nancy – Colmar et Bar-le-Duc – Francfort. Du reste, ces trois RGP 2 quittèrent déjà Metz-Sablon entre juin et septembre 1955.

Selon les roulements du matériel et du personnel SNCB en vigueur à partir du 22 mai 1955, un conducteur de la remise à autorails de Bruxelles-Midi était prévu tous les jours pour servir de 'pilote' ⁽⁴⁾ au mécanicien SNCF de la RGP 1 assurant le train 'Edelweiss' Bruxelles – Bâle. Ce conducteur belge pilotait successivement le train M31 entre Bruxelles-Midi (13h23) et Luxembourg (16h17) et le train M30 entre Luxembourg (17h45) et Bruxelles-Midi (20h32). Le méca-

(3) Lors des discussions préalables entre les trois réseaux concernés, la SNCB proposa d'assurer le nouvel 'Edelweiss' Bruxelles – Bâle par un de ses six autorails triples du type 670. Construits en 1939, ces autorails à transmission diesel-hydraulique (livrés comme type 653.1) étaient aptes à la vitesse de 140 km/h. La SNCF s'y opposa toutefois fermement et imposa ses rames RGP 1 flambant neuves sur cette relation...

(4) Le pilote – un agent de conduite – assiste un conducteur qui ne possède pas la connaissance de la (ou des) ligne(s) qu'il parcourt. C'est au pilote qu'incombe le respect des signaux et des vitesses autorisées. Contrairement au conducteur en titre, il n'est pas initié à la desserte du matériel roulant, ce qui l'empêche de le conduire.

7h11	MILAN	23h11
9h01	TURIN	21h01
15h11	LYON	17h11

CORRESPONDANCES
 à TURIN : 2h00 pour BORG
 à LYON : 2h00 pour PARIS
 à MONTPELLIER : 2h00 pour NÎMES
 avec "LE CATALAN"



Une RGP TEE déjà pourvue des macarons TEE (mais pas encore du 3^{ème} phare frontal) assure vraisemblablement le TEE 'Ile de France' Paris - Bruxelles - Amsterdam (date et lieu inconnus). Photo: SNCB - Train World Heritage.



Un TEE de la relation France - Allemagne (le M155 'Parsifal' ou le M185 'Paris-Ruhr') assuré par une RGP TEE longe la Meuse à Java (ligne 125 entre Andenne-Seilles et Huy), en route vers l'Allemagne. La motrice n'est pas encore équipée d'un troisième phare frontal, mais bien du capteur magnétique propre au système 'Indusi', que l'on peut voir à hauteur du 1^{er} essieu. La photo a été prise avant 1961/'62, lorsque les RGP TEE furent équipées d'un 3^{ème} phare. Photo : SNCB - Train World Heritage.



La X 2775 et une autre motrice RGP TEE encadrent une remorque en gare de Bruxelles-Midi, à une date inconnue, mais postérieure à 1961/'62, moment où les motrices des RGP TEE ont été pourvues d'un 3^{ème} phare. Cette composition triple fut celle du TEE 128 'Brabant' Bruxelles-Midi - Paris-Nord du 26 mai au 31 août 1963 inclus. Photo : SNCB - Train World Heritage.



Surprenante vue d'une RGP TEE (non identifiée) garée dans le faisceau de Bruxelles-Midi qui surplombait la chaufferie (visible à droite) et la remise à autorails (à l'extrême droite). Cette photo a été prise (après 1961/'62) depuis le poste de conduite... d'une automotrice double Benelux ! Photo : SNCB - Train World Heritage.

nicien SNCF de Metz-Sablon ne connaissait pas les lignes parcourues au-delà de Luxembourg vers Bruxelles et à l'époque, il était impensable qu'un Belge puisse conduire un autorail français... La RGP de la SNCF assurant la paire de trains M30/31 était garée pendant la nuit dans un faisceau de Bruxelles-Midi, le mécanicien français découchant dans le dortoir de la remise à autorails toute proche.

RGP 1 OU RGP TEE?

Le 3 juin 1956, les RGP 1 vertes assurant le train 'Edelweiss' Bruxelles - Bâle (et

vice versa) sont remplacées par des RGP TEE rouges nouvellement livrées au dépôt de Noisy-le-Sec (près de Paris-Est). A ce moment, ces nouveaux engins ne portent pas encore d'inscriptions ni de macarons TEE, ni de 3^{ème} phare : attention à ne pas les confondre avec les RGP 1 ! A la même date, le train 'Edelweiss' est prolongé jusqu'à Zürich. Ces mêmes RGP TEE assurent également un train Paris - Zürich (et retour) à partir du 3 juin 1956, remplaçant le train à vapeur Paris - Bâle qui était composé de voitures sur pneus (système Michelin). Ori-

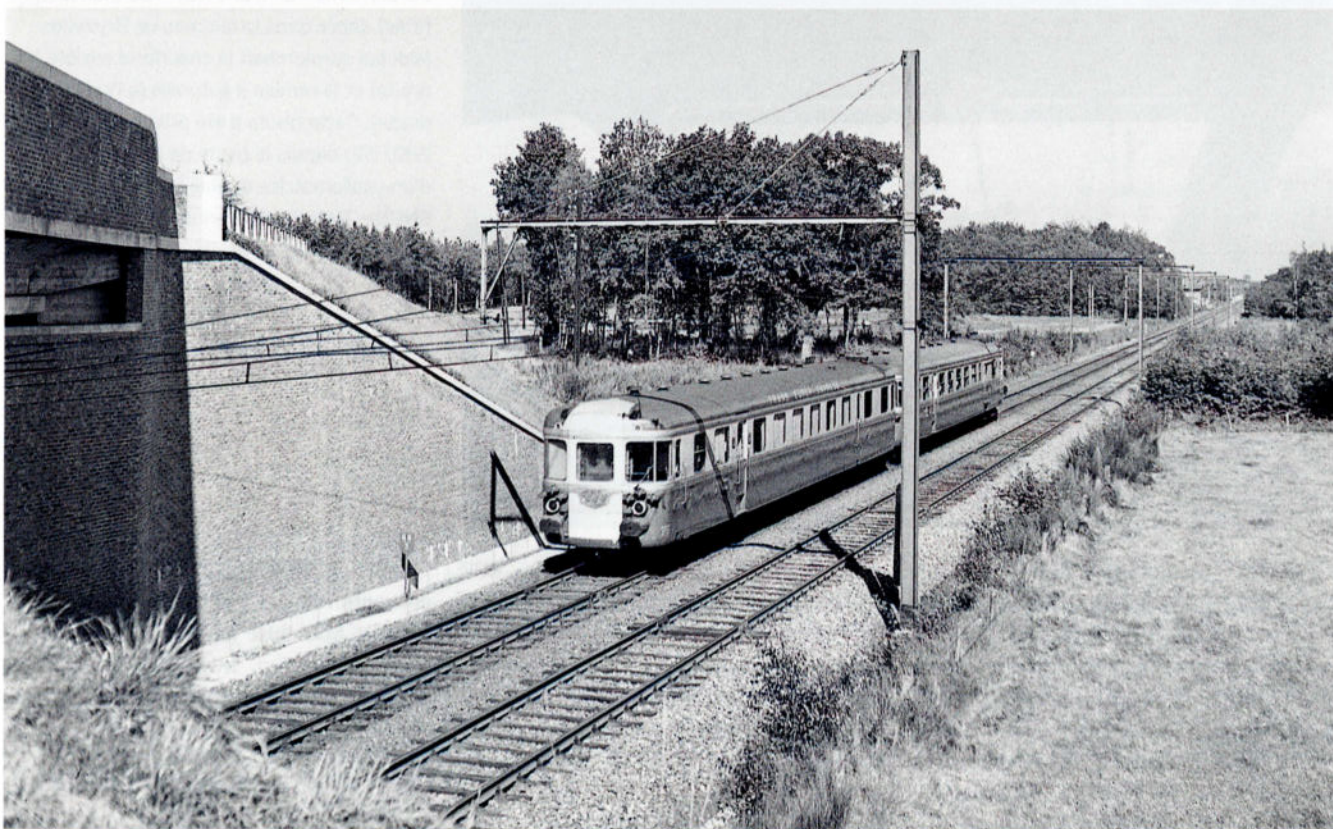
ginalité: la 'RGP TEE' rouge Paris - Zürich est renforcée par une 'RGP 1' verte entre Paris et Mulhouse (et retour): vu la différence de confort, le supplément à payer pour voyager dans la 'verte' est moins élevé!

JUIN 1957: LANCEMENT DES TEE

Le 2 juin 1957, un premier embryon de réseau TEE (Trans-Europ-Express) voit le jour en Europe de l'Ouest. Certains trains qui en font partie sont ceux qui se distinguaient déjà auparavant par leur vitesse et



La RGP TEE X 2772 sort de la gare de Bruxelles-Midi en direction d'Amsterdam, assurant le TEE 'Ile de France' Paris-Nord - Amsterdam CS (train M103 - date inconnue). On peut voir derrière qu'un élément triple (motrice + remorque + motrice) est resté à quai: ce TEE était régulièrement renforcé entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi (et vv.). Remarquez encore le 3^{ème} phare blanc allumé, une pratique très rare à l'époque en Belgique. Photo : SNCB - Train World Heritage.



Une RGP TEE (motrice en tête) assurant le TEE 'Ile de France' M103 Paris-Nord - Amsterdam CS passe à Kalmthout (ligne 12 entre Kapellen et Essen) en route vers les Pays-Bas, à une date inconnue. Remarquez l'inscription 'Trans Europ Express' en lettres gris argent sur l'arrondi de toiture de la remorque. Photo : SNCB - Train World Heritage.



Après avoir marqué un bref arrêt en gare de Charleroi-Sud, le TEE 'Ruhr-Paris' en provenance de Dortmund (assuré par la RGP TEE X 2772) s'apprête à s'élancer vers Paris-Nord, via Erquelinnes et Jeumont. A gauche, une locomotive de manœuvres du type 253 (future série 83) longe la marquise latérale de la gare, qui sera démolie en 1969. Photo : SNCB - Train World Heritage.

leur confort. L'Edelweiss' (M31/30) devient logiquement un train TEE et est assuré par une des cinq nouvelles rames TEE du type 'RAM' des CFF ou 'DE-IV' des NS entre Amsterdam et Zürich (avec changement de front à Bruxelles-Nord). Les RGP TEE de Noisy-le-Sec continuent à assurer le train Paris-Est - Zürich (devenu TEE 'Arbalète', toujours renforcé dans les 2 sens par une RGP 1 'verte' entre Paris et Mulhouse et ce, jusqu'en 1963!) et sont également affectées au nouveau TEE 'Ile de France' Paris - Bruxelles - Amsterdam (trains M103/148). Le TEE 'Parsifal' Paris-Nord - Dortmund (trains M155/190, via Charleroi-Sud, Namur et Liège-Guillemins) sera également assuré par des RGP TEE de Noisy-le-Sec dès son premier jour de circulation, le 3 octobre 1957. Les RGP TEE ont alors progressivement été munies des macarons TEE sur leurs faces d'about, de la mention 'Trans Europ Express' sur les arrondis de toiture des remorques, du dispositif de signalisation 'Indusi' propre au réseau allemand et en 1961/62, d'un 3^{ème} phare frontal (uniquement sur la motrice).

Le lancement des TEE en juin 1957 s'accompagne par ailleurs d'une véritable révolution

des mentalités chez les tractionnaires: dès ce moment, les différentes administrations ferroviaires concernées se partagent la conduite de certains trains TEE, notamment pour s'affranchir de la présence (coûteuse) du pilote, ce second agent de conduite propre au réseau parcouru. A cette date, une 'série' de conducteurs TEE est créée dans les remises à locomotives de Schaerbeek et d'Herbesthal. Les conducteurs 'TEE' de Schaerbeek desservent à la fois les RGP TEE françaises et les RAM (ou DE-IV) hollando-suisse. Ils assurent notamment la conduite du TEE 'Oiseau bleu' (train M108 - une RAM/DE-IV) de Bruxelles-Midi à Landrecies (où avait lieu à l'époque un arrêt de service pour le personnel de police et de douane), d'où ils reviennent avec le TEE 'Ile de France' (train M103 - une RGP TEE) qu'ils mènent jusque Roosendaal, pour revenir ensuite à Bruxelles-Midi avec le TEE 'Etoile du Nord' (train M128 - une RAM/DE-IV). Un autre service de cette prestigieuse série leur attribue la conduite du TEE 'Edelweiss' (train M31 - une RAM/DE-IV) de Roosendaal à Luxembourg d'où, après découcher, le conducteur revient le lendemain en assurant le TEE 'Edelweiss' (train M30 - une RAM/DE-IV) jusque Roosendaal!

Quant aux conducteurs 'TEE' d'Herbesthal, ils ont assuré dès le 3 octobre 1957 le TEE M190 'Parsifal' entre Aachen Hbf (D) et Maubeuge (F) d'où, après découcher, ils revenaient avec le TEE M155 'Parsifal' jusqu'Aachen Hbf, ces deux trains étant alors assurés en RGP TEE.

UNE BRÈVE CARRIÈRE AUX TEE

Entre le 1^{er} mars 1958 et l'été 1964, les RGP TEE de Noisy-le-Sec assurent également les dédoublements du TEE 'Etoile du Nord' entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi (et vice-versa - trains numérotés M123 et M130) et les renforts de 'Ile de France' (M103/148) entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi (et vice versa), suite à un manque de capacité chronique de ces trains entre ces deux capitales.

A partir du 29 mai 1960, le TEE 'Mont-Cenis' Lyon - Milan est repris par un auto-rail Breda des FS; les RGP TEE de Lyon-Vaise sont alors mutées à Noisy-le-Sec, qui concentre toutes les RGP TEE 'rouges' dès ce moment.

Le 29 mai 1960 également, le matériel utilisé sur les deux relations TEE France - Al-



Deux RGP TEE accouplées tête-bêche assurant le TEE 'Ruhr-Paris' Dortmund - Paris-Nord (train M168) passent sous l'ancienne passerelle d'Herbatte et entrent en gare de Namur, en juin 1964. Photo : Yvonne Girard - Collection Thierry Nicolas.

COMPOSITIONS DE BASE PRÉVUES AU ROULEMENT DES RGP TEE DE LA SNCF AU 26 MAI 1963

TEE	N° de train	Parcours	Classement
'Paris-Ruhr'	185	Paris-Nord - Dortmund	M + R + R + M
'Ruhr-Paris'	168	Dortmund - Paris-Nord	M + R + R + M
'Île de France'	103	Paris-Nord - Bruxelles-Midi	M + R + M + R + M
	103	Brux-Midi - Amsterdam CS	M + R
	148	Amsterdam CS - Brux-Midi	R + M
	148	Bruxelles-Midi - Paris-Nord	M + R + R + M
'Etoile du Nord' (dédoublé)	123	Paris-Nord - Bruxelles-Midi	M + R
'Brabant'	128	Bruxelles-Midi - Paris-Nord	M + R + M

M = Motrice R = Remorque

Allemagne (via Namur et Liège) est permuté, car à partir de cette date, le TEE 'Parsifal' est prolongé jusque Hambourg: les RGP TEE de la SNCF assurent dorénavant les TEE 'Paris-Ruhr' Paris-Nord - Dortmund (train M185) et son retour 'Ruhr-Paris' (train M168), tandis que le TEE 'Parsifal' Paris - Hambourg (trains M155/190) se voit gratifié des belles VT 11.5 de la DB.

A partir du 26 mai 1963, une RGP TEE assure également le nouveau TEE 'Brabant' (train M128 Bruxelles-Midi 17h13 - Paris-Nord 19h57), qui sera toutefois repris

par une rame de voitures de 1^{re} classe de la SNCF et une voiture-restaurant de la CIWL, tractées par les nouvelles BB 26001 et 26002 tritension de la SNCF dès le 1^{er} septembre 1963, lorsque ce train se mettra à circuler dans les deux sens.

En 1964, les RGP TEE perdent alors successivement les TEE 'Île de France' (le 31 mai), 'Etoile du Nord' (le 2 août) et 'Arbalète' (le 2 août également). Le 30 mai 1965, elles perdent leur dernier TEE: les 'Paris-Ruhr/Ruhr-Paris'. Dès 1964, une partie des RGP TEE de Noisy-le-Sec avait déjà été mutée à Marseille-Blancarde et plus tard, à Lyon-

➔ Une RGP 1 rénovée arborant la livrée orange et grise des turbo-trains français assure un train express Metz - Luxembourg et passe à Berchem (entre Bettembourg et Luxembourg), le 16 janvier 1982. Remarquez l'absence du panneau inférieur du carénage arrière de la remorque, qui obturait normalement l'accouplement. On pouvait également enlever manuellement les trois autres panneaux supérieurs (dont celui de la vitre centrale!) pour dégager le soufflet de l'intercirculation. Photo : Guy Pettinger (†).



Dans le cadre d'un voyage spécial, la RGP ex TEE X 2773 a circulé sur la ligne Luxembourg - Wasserbillig, en 1983. La voici lors du franchissement du viaduc dénommé Biisserbrëck, à la sortie nord de la gare de Luxembourg, le 24 avril 1983. Photo : Guy Pettinger (†).





Après sa rénovation au début des années '70, la RGP X 2773 (ex-TEE) fut utilisée à plusieurs reprises pour assurer des voyages spéciaux: c'est elle qui assura un train spécial Paris - Mariembourg, à l'occasion du Festival vapeur de 1983! Pour y parvenir, l'engin emprunta à l'aller la ligne 156 entre Anor (F), Momignies et Mariembourg, dont le service voyageurs avait été définitivement arrêté le 15 septembre 1953 entre Chimay et Anor; le dernier tronçon de cette ligne exploité en trafic marchandises (Mariembourg - Boussu-en-Fagne) fut mis hors service en février 1989. Passage de la RGP X 2773 (ex-TEE) en gare de Chimay, le 10 septembre 1983. Photo : Michel Van Ussel.

Vaise. Après le 30 mai 1965, les RGP TEE n'ont donc plus assuré de services réguliers sur le réseau belge, mais uniquement des trains du service intérieur français et comme relations internationales, le 'Rhodanien' Marseille - Genève (1964-1971), le 'Catalan' Genève - Port-Bou (1965-1969, remplacé par le nouveau TEE 'Catalan Talgo'), le 'Genevois' Paris - Genève via Lausanne (1967-1969), et à nouveau le Mont-Cenis (ex TEE) à partir de 1972. Entretemps, les RGP ex TEE avaient perdu leurs macarons TEE, mais garderont leur livrée TEE rouge et beige jusqu'à leur modernisation et leur repeinture en orange et gris entamée à partir de 1972, conjointement avec la modernisation des RGP 1.

Les RGP TEE n'auront finalement assuré des trains TEE que de juin 1957 à mai 1965, victimes d'une part de leur succès, car leur composition maximale était limitée à cinq caisses, ce qui était parfois trop peu pour

certaines trains très fréquentés. D'autre part, ces rames n'étaient pas équipées de la climatisation, contrairement aux dispositions exigées pour du matériel Trans Europ Express. Enfin, les RGP TEE ont été progressivement détrônées par l'électrification progressive des lignes parcourues par les TEE.

AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Si à l'occasion de cette rénovation, les motrices des RGP TEE gardèrent leur agencement en 1^{ère} classe, les remorques furent agencées partiellement en 2^{ème} classe, sauf les XR 7773 et 7777, qui furent adaptées pour pouvoir assurer des trains spéciaux. Lors de cette opération de rénovation, leur livrée TEE rouge et beige fut remplacée par la livrée orange et grise des turbotrains de la SNCF. Cette rénovation prit fin courant 1976, après quoi les RGP ex-TEE circulèrent en banalisation complète avec les RGP 1

'ex-vertes', également rénovées entretemps. A l'issue de l'année 1973 déjà, le dépôt de Metz-Sablon utilisait quelques RGP modernisées sur un aller-retour Metz - Luxembourg (trains 704/707), une utilisation qui prit fin à une date courant des années '80. Les RGP repeintes en livrée orange n'ont donc jamais assuré le moindre service voyageurs régulier en Belgique.

EN CONCLUSION

- Les RGP 2 n'ont (sans doute) jamais assuré de trains réguliers en Belgique, ni au Grand-Duché de Luxembourg;
- Les RGP 1 vertes n'ont jamais assuré de trains TEE ;
- Les RGP TEE rouges n'ont jamais été repeintes en vert...

Remerciements à MM. Max Delie, Bertrand Montjobaques et Jan Verhaeven, pour leur collaboration appréciée lors de l'élaboration de cet article.



Lors de sa rénovation, la RGP X 2773 (ex-TEE) avait été adaptée pour assurer des trains spéciaux: sa remorque XR 7773 avait été rendue 'borgne', par obturation de la fenêtre de son compartiment WC. Frasnes (L.156 entre Chimay et Mariembourg), le 10 septembre 1983.
Photo : Michel Van Ussel.

PÉRIODES D'UTILISATION DES RGP TEE EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG

(Note : les trajets décrits sont valables dans les 2 sens, sauf mention contraire)

03.06.1956 > 01.06.1957	Autorail rapide 'Edelweiss' Bruxelles – Zürich
02.06.1957 > 30.05.1964	TEE 'Ile de France' Paris – Amsterdam
03.10.1957 > 30.05.1959	TEE 'Parsifal' Paris – Dortmund
31.05.1959 > 28.05.1960	TEE 'Parsifal' Paris – Düsseldorf
01.03.1958 > 30.05.1964	Renforcements du TEE 'Ile de France' entre Paris et Bruxelles
01.03.1958 > 01.08.1964	Dédouplements du TEE 'Etoile du Nord' entre Paris et Bruxelles
29.05.1960 > 29.05.1965	TEE 'Paris-Ruhr' et 'Ruhr-Paris' Paris – Dortmund
26.05.1963 > 31.08.1963	TEE 'Brabant' Bruxelles-Midi – Paris-Nord (sens indiqué).

SOURCES CONSULTÉES

LIVRES :

- 'Les RGP – Du TEE au TER' – Guillaume Pourageux – La Vie du Rail (2010)
- 'La légende des Trans-Europ-Express' – Maurice Mertens et Jean-Pierre Malaspina – LR Presse (2007)

- 'RGP – Un nouvel art de voyager en autorail' – Bernard Collardey – La Vie du Rail (2005)

PÉRIODIQUES :

- 'Les autorails unifiés' – Le Train n° spécial 4/96 – Editions Publitraains – 1996

- 'Les autorails de prestige' – Ferroviissime Hors-Série n°1 – 2014
- 'Les portraits du rail – RGP 1, 2 & TEE' par Frédéric Didelot – Ferroviissime n°9 – 2008
- 'RGP – Une variété de remorques insoupçonnée !' par Frédéric Didelot – Ferroviissime n°71 – 2014







20 août 2017: le 'Pont des Allemands' à Visé, vu de la rive droite de la Meuse, en direction des Pays-Bas. Au premier plan, l'ancienne structure (reconnaissable à sa teinte rouillée par endroits) est encore en place, seule une des deux voies étant encore parcourable. La nouvelle travée enjambant la Meuse a déjà été posée derrière l'ancienne, sur les piles existantes. Photo: Jean Renard.

Le remplacement intégral du 'PONT DES ALLEMANDS' à Visé

PAR: MICHEL VAN USSEL

Mis en service en 1917 et emprunté quotidiennement par près de 80 trains de marchandises qui franchissent ainsi la Meuse à Visé, l'impressionnant 'Pont des Allemands' situé le long de la ligne 24 Tongres - Montzen - frontière allemande est l'un des ouvrages d'art les plus remarquables du réseau ferroviaire belge. Construit en acier et assemblé par rivetage, ce pont fut réparé en 1950 après sa destruction partielle lors de la Seconde Guerre mondiale et rénové partiellement à l'aube des années '90. Malgré cela, ce viaduc à double voie devait être intégralement remplacé à brève échéance, la vitesse y étant limitée à 20 km/h. Le remplacement de cet ouvrage a été adjugé à l'association momentanée Franki de Flémalle et Techno Metal Industrie de Seilles (entre Namur et Huy), les travaux débutant en août 2016, pour une fin prévue en 2018.

En juillet dernier, les travées du nouveau pont au-dessus de la Meuse ont été position-

nées en parallèle avec l'existant, la technique de mise en place ayant dû être modifiée suite à des problèmes rencontrés dans le lit du fleuve. A la mi-septembre, cette nouvelle partie du pont a ensuite été ripée à la place de l'ancienne, cette dernière étant enlevée par tronçons : ces opérations ont constitué la phase la plus spectaculaire de cet impressionnant chantier.

UNE TRAVÉE 'HYPERSTATIQUE'

Le nouveau pont, d'une longueur totale de 532 mètres et d'un poids total d'acier de 2.460 tonnes, se compose en réalité d'une spectaculaire travée hyperstatique de 245 mètres de long et d'un poids de 1.550 tonnes qui franchit la Meuse, ainsi que de sept travées isostatiques de 41 mètres et de 130 tonnes chacune, ces dernières surplombant la terre ferme de la rive gauche de la Meuse. L'assemblage des différentes pièces métalliques de ce pont, réalisé par soudures, a été effectué dans les ateliers de la firme Techno

Métal Industries. Les tabliers ont ensuite été acheminés l'un après l'autre par la Meuse à Visé, sur un terrain de chantier provisoire où chaque travée a été recouverte d'un 'bac' en béton en forme de 'U' dans lequel du ballast est versé, avant la pose des deux voies. Parmi les avantages de cette technique, on relèvera la réduction du bruit au passage des trains et une vitesse maximale autorisée des convois de 80 km/h.

Au cours du week-end des 16 et 17 septembre derniers, les anciens tabliers métalliques surplombant la Meuse ont été enlevés un par un. Quelques jours plus tard, les nouveaux tabliers, qui avaient déjà été posés au préalable sur les larges piles du pont existant, ont été ripés à leur emplacement définitif, à la faveur d'une première coupure totale du trafic ferroviaire du 8 au 18 septembre 2017. Au printemps 2018, les tabliers surplombant la terre ferme seront à leur tour remplacés.



20 août 2017: à gauche, l'ancien tablier au-dessus de la Meuse; à droite, la nouvelle travée 'hyperstatique', posée provisoirement sur l'espace libre des piles, qui étaient surdimensionnées en largeur. Lorsque l'ancien tablier aura été enlevé, cette nouvelle travée sera ripée vers la gauche, à l'emplacement de l'ancien pont. Photo: Jean Renard.



10 septembre 2017: les préparatifs pour l'enlèvement de l'ancien tablier au-dessus de la Meuse (à l'avant-plan) vont bon train, tandis qu'à droite, la nouvelle travée a déjà été placée à titre provisoire. On remarque qu'il s'agit d'un 'pont-bac', contenant du ballast. Le tracé d'origine de la ligne 24, ici photographié en direction de Tongres, sera maintenu. Photo: Jean Lechat.

DES PILES PRÉVUES POUR QUATRE VOIES

Pour procéder à l'enlèvement de l'ancien pont au-dessus de la Meuse, deux barges assemblées côte à côte et sur lesquelles un empilage de conteneurs avait été réalisé sont venues se placer sous les différents tronçons des anciens tabliers, découpés au préalable au chalumeau. En libérant l'eau contenue dans ces barges et par simple poussée d'Archimède, les barges sont remontées et ont soulevé ces tronçons de pont, qui ont ensuite été amenés un par un sur la terre ferme, où ils seront ferraillés.

Quelques jours plus tard, les nouvelles travées – déjà posées à titre provisoire sur l'espace disponible sur les piles – ont été ripées latéralement de quelques mètres, sur l'emplacement laissé libre par les anciennes travées. Cette technique de pose a été facilitée par la conception même du viaduc: en 1917, les concepteurs de l'ouvrage – les envahisseurs allemands – avaient en effet vu large, car les piles en béton posées en Meuse avaient été conçues pour supporter quatre voies ferrées côte à côte, bien que finalement, seules deux voies aient été posées.

Le coût des travaux de remplacement du Pont des Allemands s'élève à 14 millions d'euro, intégralement à charge du budget d'Infrabel. Ce chantier doit s'achever dans le courant de l'année 2018. Il inclut également le remplacement des voies et des caténaires, ainsi que le renforcement et la rénovation des piles en béton supportant cet ouvrage.

Il faut constater que les techniques étudiées et mises en œuvre tant par les ingénieurs d'Infrabel que par ceux de Franki/TMI ont eu pour effet de limiter au strict minimum les coupures totales de cette ligne, au trafic très soutenu.

Remerciements à J. R. pour l'aide apportée lors de la rédaction de cet article.



10 septembre 2017: sur cette vue prise cette fois de la rive gauche de la Meuse, on voit à gauche deux des sept nouvelles travées isostatiques prête à remplacer une ancienne travée du pont (visible à droite). Sur la terre ferme, les piles du pont (qui ont toutes été rénovées) n'ont que la largeur d'un tablier standard à deux voies. Photo: Jean Renard.



23 septembre 2017: sur cette vue prise vers l'aval depuis la rive gauche de la Meuse, la première nouvelle travée posée au-dessus de la terre ferme (en bleu, à droite) a pris la place d'une ancienne, qui a été déposée à l'arrière-plan. A gauche, une autre nouvelle travée (déposée sur le sol et reconnaissable à la forme arquée de ses portiques de caténaires) viendra remplacer une ancienne, lors d'un prochain weekend. Entre-temps, la continuité des deux voies et des caténaires est en cours de rétablissement : les fils de cuivre étincellent ! Photo: Jean Renard.



23 septembre 2017: tandis que la longue travée neuve surplombant la Meuse a été ripée à l'endroit de l'ancienne, une partie de cette dernière est évacuée sur la rive droite au moyen d'une barge, des conteneurs empilés faisant office de supports. Sur le pont au loin, on aperçoit un train de pose des caténaires. Photo: Jean Renard.



23 septembre 2017: la nouvelle travée hyperstatique (de 245 m de long) a été ripée à l'emplacement de l'ancien tablier. Au loin, les anciens tabliers sur la rive gauche (reconnaissables à leur teinte différente) feront également l'objet ultérieurement d'une substitution. Photo: Jean Renard.



La BR 44, le cheval de trait bien connu, encore parfois surnommé 'Jumbo' et qui figure depuis des années dans la gamme de Märklin, ne pouvait certainement pas manquer 'en live'... Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.

LES 11^{ÈMES} JOURNÉES MÄRKLIN

PAR: RIK VERMEYLEN & MAX DELIE

Dans la ville allemande de Göppingen – appelée parfois également 'Märklin City' – les 11^{èmes} Journées Märklin se sont tenues du 15 au 17 septembre 2017, conjointement avec la 34^{ème} exposition de modélisme IMA. Personne ne sera étonné par le fait que cette manifestation ait été organisée pour mettre en avant le producteur de modèles réduits Märklin et de stimuler ainsi la vente de sa production. En réalité, l'intérêt majeur de cet événement porte sur les engins grandeurs nature : inutile de préciser que les véritables locomotives à vapeur présentes en gare attirent tous les regards... Des pièces de choix comme les BR (séries) 01, 01.10, 44, 52.80 et 75 pouvaient y être admirées sous pression ; il y avait même une 241 A française ! Cette dernière était accompagnée de la légendaire S 3/6, sortie tout exprès du musée de Nordlingen.

D'anciennes locomotives Diesel étaient également présentes : une 212 et une 218. Des vétérans électriques l'étaient aussi : une E10 avec la rame du Rheingold et une E 94, ainsi que l'inévitable VT 98 'Schienebus', un autobus sur rails.

La BR 75 qui faisait la navette le samedi et le dimanche entre Göppingen et Plochingen en tête de quelques 'boîtes à tonnerre' devait contribuer à mettre en valeur le 'Modèle de l'année 2017' de Märklin. Nombreux furent aussi ceux qui visitèrent le musée Märklin et son usine. Dans le 'Stauferpark' d'une superficie de 9000 m² au total, plus de 100 firmes présentaient leurs nouveaux articles d'accessoires et de nombreuses associations de modélistes exposaient leur réseau miniature. Du petit 'Z' au grand '1', ainsi que le

réseau LGB qui occupait l'arène EWS, tout était là pour charmer les visiteurs !

Les modélistes en avaient sans aucun doute pour leur argent, mais les amateurs de 'grand' chemin de fer furent aussi gâtés par la présence de plusieurs locomotives à vapeur. Pour en voir à l'œuvre ailleurs qu'au Stoomcentrum de Maldegem, qu'entre Termonde et Puurs, dans la vallée du Bocq ou encore au Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées, le déplacement vers Göppingen valait vraiment la peine, car quand verrons-nous encore une locomotive à vapeur circuler sur le réseau d'Infrabel ? Lorsque la 29.013 aura été équipée de l'ETCS ? Et quelle ligne-musée sera capable de se payer un dispositif aussi coûteux sur ses propres locomotives ?...



La BR 01 de la Deutsche Reichsbahn, la locomotive des trains rapides d'avant-guerre: cette loco fait désormais partie de l'effectif du musée de Dresde. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La 001 180 fut l'une des 54 locomotives construites par la firme Henschel de 1953 à 1957 pour le compte de la DB et servit jusqu'à la fin de la traction vapeur en Allemagne à remorquer des trains de voyageurs lourds et rapides. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La 52.8168 vient de l'ancienne RDA: au cours des années '60 du siècle dernier, la DR (Deutsche Reichsbahn) fit équiper 200 locomotives de la série 52 d'une nouvelle chaudière, les locos concernées étant renumérotées dans la série 52.80. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La 241 A 65 française fut construite en 1931 par Fives-Lille et fait partie d'une série de 90 locomotives semblables. Elle fut en service à la SNCF jusqu'au 23 juillet 1965 et sauvée de la ferraille par un Suisse. Après révision, cette loco sortit le 22 septembre 1997 des ateliers de Meiningen et devint la propriété de l'association 241 A 65 le 1^{er} avril 2003, qui l'utilise pour remorquer des trains spéciaux. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



L'ancêtre E 94 192 ne pouvait pas manquer au spectacle, cette loco encore parfois surnommée 'la Crocodile allemande'. Cette loco fit partie de la série E 94 178 à 94 196, construite de 1954 à 1956 pour la DB. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La série 75 a été reproduite en miniature par Märklin, ce modèle ayant été élu 'Modèle de l'année' en 2017. Grâce au fait qu'il était possible de voir cette véritable locomotive à vapeur circuler lors des Journées Märklin, les ventes de ce modèle ont certainement été stimulées! Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La 110 383 fit partie de la série E 10³ construite spécialement pour remorquer des trains de prestige comme le 'Rheingold' et le 'Rheinpfel', raison pour laquelle ces locos portaient également les couleurs de ces convois. Sa présence à Göppingen suscita beaucoup d'intérêt. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



Les différents types de voitures du Rheingold ne pouvaient pas manquer au spectacle... Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La locomotive Diesel 218 467 se fit remarquer par sa livrée particulière et se vit affublée du surnom de 'Betty Boom'. A vous de juger si cette livrée vous plaît ou pas... Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



Bien connu et figurant depuis des années à la panoplie Märklin: le célèbre Schienenbus, l'autobus sur rails de la série VT 98. Göppingen, le 16 septembre 2017. Photo: Rik Vermeylen.



La remorque N 19697 de la ligne de la Côte est garée sur le faisceau du Brandariskaai à Ostende, le 3 septembre 1972. Les boîtes à film n'étaient pas utilisées et avaient été repeintes en rouge. Observez la porte d'about avec deux boyaux de frein de part et d'autre ; ces portes étaient utilisées uniquement par les receveurs pour passer d'une voiture à l'autre. La ligne du tram vers Knokke était située sur le talus visible à droite de la remorque. Les larges portiques caténaïres visibles à l'arrière-plan sont ceux de la SNCB, en gare d'Ostende. Photo : Dirk Eveleens Maarse.

LE TYPE N DE LA SNCV (5^{ÈME} PARTIE)

Les remorques du type N à la Côte et dans le Hainaut

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

DES NOUVELLES REMORQUES POUR LE TRAM DE LA CÔTE...

Dans la 4^{ème} partie de cette série d'articles (publiée dans notre n° 218), nous avons vu qu'un grand nombre de motrices du type N étaient devenues progressivement superflues sur le réseau vicinal de Bruxelles à partir de 1965, suite à la suppression de plusieurs lignes. Afin de continuer toutefois à utiliser ce matériel à la fois récent et moderne et de remplacer d'une manière relativement économique les anciennes remorques Standard de la ligne de la Côte (Knokke – Ostende –

La Panne), la motrice N 10424 du réseau de Bruxelles fut transformée à titre d'essais en 1965 en une remorque bidirectionnelle, par l'atelier SNCV de Cureghem. Les postes de conduite, perches, moteurs, patins de frein électromagnétique, controllers et – assez curieusement – les indicateurs de direction clignotants furent déposés, tandis qu'aux deux extrémités, une porte d'about (avec feu stop intégré) était montée, afin que les receveurs puissent passer d'une voiture à une autre pendant la marche. Cette 'nouvelle' remorque fut dotée à ses extrémités

de butoirs plus solides et d'une double paire de boyaux de frein Westinghouse de chaque côté des portes d'about ⁽¹⁾, avec à gauche de ces portes un câble électrique et à droite, un boîtier pour les raccords électriques avec les autres voitures d'une même rame (éclairage, chauffage, portes électropneumatiques et sonnette de demande d'arrêt). Les boîtes à film présentes au-dessus de ces portes d'intercirculation restèrent en service au début ⁽²⁾, mais furent recouvertes par après d'une couche de peinture rouge. Outre le frein pneumatique direct (desservi au moyen

(1) Avec une double paire de boyaux, les accouplements croisés pouvaient être évités, ce qui permettait le passage des receveurs d'une voiture à l'autre par les portes d'about.

(2) La 19693 de la ligne de la Côte fut la seule remorque du type N qui circula (à l'origine) avec des films de ligne.



A partir de la seconde moitié des années '60, voici ce qu'était la composition la plus fréquente des trams de la Côte, pendant la saison d'été : une motrice type SO, une remorque type N et une remorque Standard. Le convoi illustré par cette photo a quitté le village de Lombardsijde par l'ancien tracé, remplacé en juin 1982. Le convoi est en route vers Ostende et va bientôt franchir le passage à niveau d'un petit chemin rural (actuellement : la Elisabethlaan), dont on aperçoit la croix de St-André. La ligne poursuivait ensuite le long de ce même chemin, en direction de la Route Royale. La remorque Standard en queue - la 19666 - fut construite en 1957 au moyen de la caisse de la motrice 9729, large de 2,4 m. Cette motrice fut la toute première Standard de la SNCV (séries 9729-9731 et 9816-9819, construites en 1930 par 'Les Ateliers de Familleureux'). La 19666 était plus large de 8 cm par rapport au reste du convoi ; elle est actuellement préservée par l'association ASVi, qui la retransforme en motrice 9729 ⁽³⁾. Photo: Dirk Eveleens Maarse.

d'un robinet par le conducteur), ces voitures furent également dotées d'une conduite de frein automatique (pour faire arrêter l'ensemble des véhicules lors d'une éventuelle rupture d'attelage), avec un système de frein d'urgence accessible aux voyageurs. La commande du frein à main fut également déplacée et modifiée, avec un volant placé verticalement au lieu d'une manivelle placée horizontalement. Comme les receveurs de la Côte accomplissaient leur travail à cette époque en arpentant les véhicules, les deux postes de receveurs furent remplacés par des banquettes. Cette remorque offrait 40 places assises, dont 4 strapontins et 84 places debout. Ce prototype fut numéroté 19693 et fut livré le 26 mai 1965. Par analogie avec les motrices 'SO' (Types S 'Ostende') utilisées à la Côte, cette nouvelle remorque reçut rapidement la dénomination officielle de 'Type NO' (Type N 'Ostende').

La 19693 répondit aux attentes et l'atelier SNCV de Cureghem reçut l'ordre en août 1966 de transformer dix autres motrices N en remorques pour la ligne de la Côte. La finition de l'aménagement intérieur et l'application des matricules sur les véhicules se déroula cette fois à l'atelier SNCV d'Ostende. Les strapontins ne furent plus reconduits et le nombre de places assises fut réduit à 34, le nombre de places debout étant porté à 86. Sur ces dix remorques, les boîtiers de film de ligne furent peints dès le début en rouge. Ces remorques furent livrées comme suit :

Matricule	ex motrice	Livraison *
19694	10457	23-12-66
19695	10431	24-01-67
19696	10421	03-03-67
19697	10426	24-03-67
19698	10454	20-04-67

19699	10437	12-05-67
19700	10420	02-06-67
19701	10432	23-06-67
19702	10440	18-08-67
19703	10450	08-09-67

* Après achèvement par l'atelier d'Ostende.

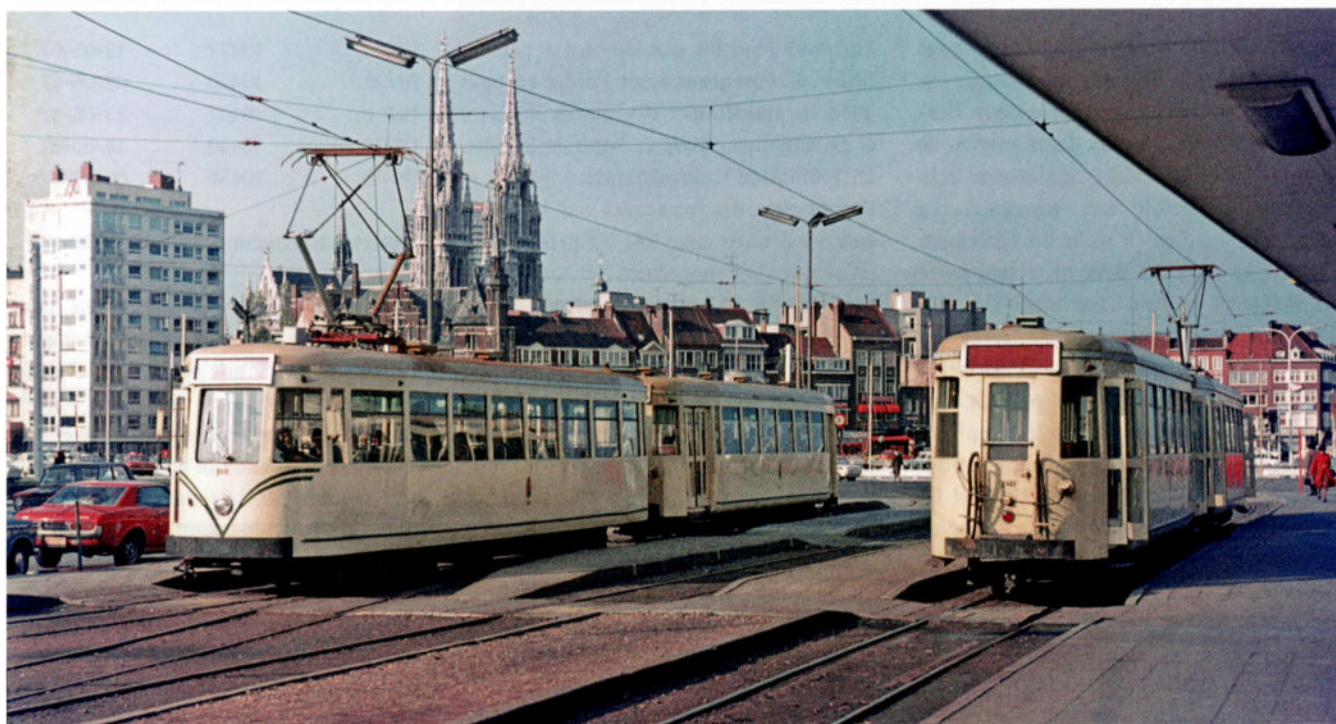
Techniquement, il était désormais possible pendant la saison estivale de former des convois avec une motrice SO et deux remorques N, mais en pratique, c'était le plus souvent une seule remorque N et une remorque Standard qui étaient accouplées à la motrice SO, la remorque du type N étant systématiquement classée derrière cette motrice, afin de permettre la commande des portes pliantes électropneumatiques ⁽⁴⁾. Sur les remorques Standard, les portes coulissantes étaient desservies manuellement.

(3) La remorque Standard 19666 (renumérotée 9523 en 1976) fut transférée à Dixmude en 1982, en vue de la ligne de tram touristique projetée entre Dixmude et Nieuport. Après l'échec de ce projet, cette voiture fut revendue en octobre 1984 à la patinoire Sogexpo à Wavre. En 1993, la 19666 devint la propriété de l'association Pro-Tram, qui la fit transférer au dépôt de Knokke. C'était d'ailleurs à la demande de 'De Lijn', qui voulait reprendre cette remorque dans un 'Fietstram' (un 'tram-vélos'), ce qui ne s'est finalement jamais réalisé. En 2003, la 19666 fut échangée avec la motrice Standard 9994 qui était encore la propriété de l'ASVi à l'époque, cette dernière étant désormais connue sous l'appellation 'Poldertram'.

(4) Sur la ligne de la Côte, l'usage voulait également, depuis plusieurs années déjà, que les remorques soient classées par ordre décroissant de confort, au sein d'un même convoi...



Un tram de la Côte, avec en queue la remorque N 19694, vient de passer à hauteur du dépôt de Knokke et va bientôt arriver au terminus. Auparavant, la ligne poursuivait jusqu'au Zoute, mais à partir du 1^{er} juin 1963, les trams ne furent plus autorisés pendant la saison estivale à circuler dans le centre de Knokke. Ils disparurent définitivement du centre de cette commune à partir du 1^{er} juillet 1967, les voyageurs étant obligés dès ce moment à se 'taper' le kilomètre et demie à pied les séparant de la digue de mer. A l'arrière-plan, on voit l'église Sint-Margareta. La remorque illustrée a été préservée un temps comme véhicule-musée, mais a finalement été ferraillée en 1990. Knokke, vers 1970. Photo : Theo Smildiger (+) - Collection Dirk Eveleens Maarse.



Hors saison d'été, les trams de la Côte étaient souvent constitués d'une motrice du type SO et d'une seule remorque, une type N. Deux convois semblables se croisent ici à la gare d'Ostende (aussi appelée 'Kaaistation'). Le tram de gauche va se diriger vers Knokke, avec la motrice SO 9018 en tête. On voit clairement que ces motrices étaient unidirectionnelles, car équipées de portes uniquement à droite (dans le sens de marche). L'autre tram va partir vers La Panne, avec la remorque N 9463 (ex 19711) en queue. Ostende, vers 1976. Photo : Michel Van Ussel.



Un convoi constitué de la motrice SO 9022, d'une remorque N et d'une remorque Standard (non visible) a atteint la boucle de retournement de La Panne et va repartir vers Knokke, au cours de l'été 1979. Dans une telle courbe en 'S', il valait mieux que le receveur s'abstienne de passer d'une voiture à l'autre... Ce tram se trouve sur la nouvelle boucle de retournement, mise en service le 3 juin 1977. Pour ne pas gêner le trafic routier, les trams à deux remorques devaient stationner avant cette boucle (à l'endroit où stationne le second tram visible sur cette photo, à l'arrière-plan à gauche) : la partie en site propre de cette nouvelle boucle était en effet trop courte pour accueillir une composition à trois caisses. Photo : Michel Van Ussel.

En juillet 1967, une nouvelle commande de dix remorques suivit, identiques au dix précédentes. Elles furent également transformées par Cureghem et achevées par Ostende. Leur livraison se déroula de la manière suivante :

Matricule	ex motrice n°	Livraison *
19704	10451	18-12-67
19705	10449	19-01-68
19706	10458	09-02-68
19707	10422	01-03-68
19708	10423	22-03-68
19709	10448	12-04-68
19710	10455	10-05-68
19711	10445	07-06-68
19712	10434	21-06-68
19713	10456	12-07-68

* Après achèvement par l'atelier d'Ostende.

Avec 21 unités de ce type, quasi la moitié du parc des remorques utilisées sur la ligne

de la Côte fut renouvelée. Ces remorques furent utilisées au départ des dépôts d'Ostende, de Knokke et de La Panne ⁽⁵⁾ sur les lignes 1 Ostende – Knokke et 2 Ostende – La Panne. Malgré le fait que des motrices type N superflues étaient encore disponibles à Bruxelles, le programme de transformation en remorques fut arrêté. Les remorques Standard offraient en effet un plus grand nombre de places assises (40 au lieu de 34) et leurs accès étaient plus larges, ce qui convenait mieux en saison estivale aux voyageurs avec bagages ou poussettes d'enfants. Les remorques N souffraient aussi probablement de la corrosion, suite à l'air marin. Lors du service d'hiver, les convois étaient généralement composés d'une motrice SO et d'une remorque N, tandis que pendant le service d'été, la composition classique était 'SO + N + Standard', même si d'autres compositions étaient également

mises en ligne, surtout lors de très forte affluence. Avec une motrice SO en tête et une remorque Standard en queue, le conducteur devait faire particulièrement attention aux voitures ou aux obstacles situés près de la voie : les remorques 'Standard Côte' avaient en effet une largeur de 2,4 m (au lieu de 2,32 m), la remorque en queue débordant parfois ⁽⁶⁾ de 4 cm des deux côtés par rapport au reste du convoi ! ⁽⁷⁾

... ET DES NOUVELLES REMORQUES POUR LE HAINAUT

En 1971 débutèrent les travaux du métro léger de Charleroi. Comme du nouveau matériel ne serait pas disponible à temps, l'idée fut d'exploiter les premiers tronçons de métro par du matériel existant. En ce qui concerne les motrices du type S, ce n'était pas un problème. Le parc des remorques par contre faisait majoritairement partie de

(5) Le dépôt de La Panne servait uniquement pour garer pendant la nuit deux rames (et parfois une troisième, servant de réserve) : c'était celles qui avaient assuré les deux dernières arrivées de la soirée et qui assuraient les deux premiers départs depuis La Panne.

(6) Certaines remorques Standard utilisées à la Côte provenaient d'autres réseaux de la SNCV et étaient plus étroites (2,2 m ou 2,32 m) que les 2,4 m du matériel Standard d'origine de la ligne de la Côte.

(7) Ce problème existait depuis l'arrivée des motrices du type SO en 1956-1957.



Des rames composées d'une motrice SO et de deux remorques N étaient très élégantes, mais aussi très rares sur la ligne de la Côte : pendant la saison estivale, la SNCV préférait placer une remorque Standard en 3^{ème} position, car elle offrait plus de places assises et les baies d'ouverture des portes étaient plus facilement accessibles aux voyageurs chargés de bagages ou aux poussettes d'enfants. La remorque N de queue visible sur ce cliché est la 19703. Terminus de La Panne-Esplanade, vers 1970. Photographe inconnu - Collection Dirk Eveleens Maarse.

la famille des 'Standard', dont la plupart étaient encore équipées de portes manuelles coulissantes, ne convenant pas à une exploitation du type métro léger. Les trois remorques du type S (ex anversoises) étaient plus modernes, ainsi que les 15 remorques restantes du type 'Braine-le-Comte'. Ces dernières étaient malheureusement unidirectionnelles et donc inaptes à desservir les quais centraux des futures stations de métro. C'est sans doute l'une des raisons pour lesquelles l'atelier SNCV de Cureghem reçut l'ordre de transformer cinq motrices du type N de Bruxelles en remorques pour le réseau vicinal du Hainaut, en date du 12 février 1973. Un an plus tard, douze motrices S et SE furent toutefois transformées en remorques du type SM par l'atelier SNCV de Jumet, spécialement pour l'exploitation du métro léger ; ces remorques étaient équipées de marchepieds rabattables, afin de combler la lacune existante entre le véhicule et le bord du quai : à l'exception de l'une d'entre-elles (voir plus loin), les cinq remorques N transformées par Cureghem n'ont en principe pas été utilisées sur les

lignes du métro léger. Lors de leur transformation à Cureghem, l'installation pneumatique de ces cinq remorques avait également été modifiée, ainsi que leur frein à main, les patins de frein électromagnétique étant déposés à cette occasion. Contrairement aux remorques N de la Côte, celles destinées au Hainaut furent livrées sans portes d'about et avec une seule paire de boyaux de freins Westinghouse aux deux extrémités. Sous les pare-brises, un boîtier pour coupleur servait pour les connexions électriques avec les autres voitures de la rame (éclairage, chauffage, portes électropneumatiques et sonnette de demande d'arrêt). La disposition des places assises était restée inchangée, mais les postes de receveurs avaient été adaptés et disposés dos à la fenêtre (au lieu d'être dos aux places assises) : de cette façon, le receveur avait une meilleure vue sur l'intérieur et sur les portes. La livraison de ces remorques se déroula comme suit :

Matricule	ex motrice n°	Livraison *
19714	10436	29-05-73
19715	10438	11-05-73

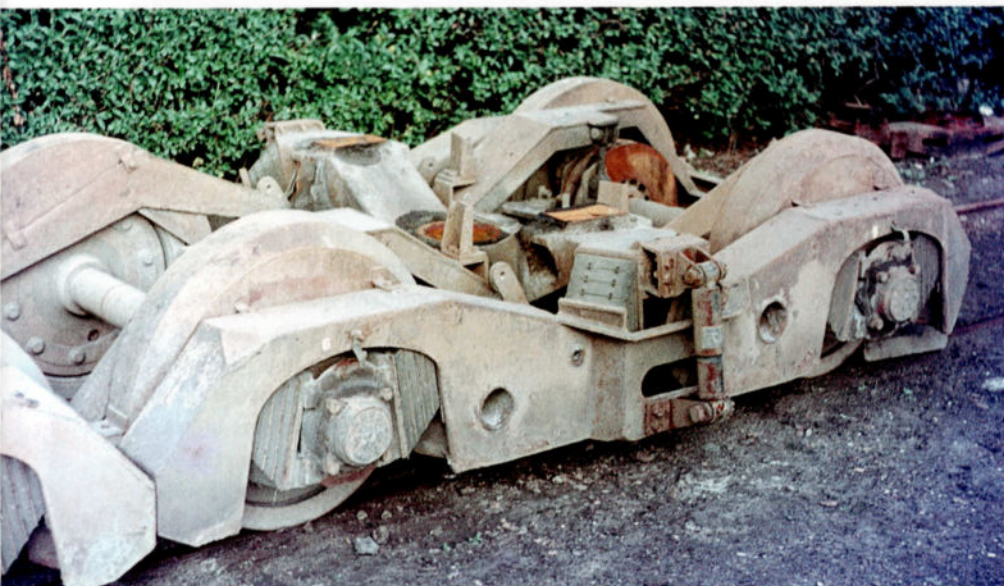
19716	10459	18-05-73
19717	10460	13-06-73
19718	10470	26-06-73

* Date du transfert de la remorque dans le Hainaut.

Les boîtes à films de ligne au-dessus des pare-brises ne furent plus utilisées ; dans le Hainaut, elles furent repeintes en crème. Les deux faces d'about conservèrent leur feu stop, mais les indicateurs de direction d'origine (disposés au-dessus des petites impostes latérales) furent remplacés après quelques années par des feux plus visibles situés plus bas, sur les faces d'about et à côté des portes. Étonnant : la 19714 fut livrée avec son ancien matricule 10436, une erreur immédiatement corrigée dans le Hainaut, évidemment. Ces cinq remorques furent garées à l'origine au dépôt d'Anderlues et étaient destinées dans un premier temps à la ligne 90 Charleroi - Mons (Charleroi - La Louvière à partir du 2 juin 1973). Elles étaient systématiquement accouplées à une motrice du type S ou SM.



La remorque N 9457 (ex 19705) avariée est garée devant une des portes de l'atelier SNCV d'Ostende, afin d'être réparée. La nature de l'avarie a été écrite à la craie sur la petite ardoise spécialement destinée à cet effet et accrochée à la porte d'about. A droite de cette remorque, on peut voir une belle collection (!) de pantographes Siemens à doubles frotteurs, qui furent caractéristiques de la ligne de la Côte pendant de nombreuses années. Sur les motrices SO, ces lourds pantos avaient entretemps été remplacés par des pantographes bi-jambistes de la firme Stemann. Photo : Michel Van Ussel.



Un bogie 'élastique' d'une remorque du type N, photographié sur le site de l'atelier SNCV d'Ostende. Ces bogies avaient été conçus et assemblés par la SNCV. On reconnaît clairement la traverse danseuse, les roues élastiques, la suspension primaire et secondaire, avec ses ressorts Megi (mixtes métal-caoutchouc), les amortisseurs hydrauliques et les freins à disque, à commande pneumatique. A l'origine, l'essieu extérieur était entraîné via un arbre à cardans par un moteur fixé sous la caisse de la motrice. Lors de la transformation de ces motrices en remorques, les freins électromagnétiques furent déposés. Photo : Michel Van Ussel.

LA NOUVELLE NUMÉROTATION DE 1976

Toutes ces remorques du type N étaient encore en service lorsque la nouvelle numérotation nationale de la SNCV fut introduite, le 1^{er} janvier 1976. Elles furent renumérotées comme suit :

CÔTE

19693 = 9445	19704 = 9456
19694 = 9446	19705 = 9457
19695 = 9447	19706 = 9458
19696 = 9448	19707 = 9459
19697 = 9449	19708 = 9460
19698 = 9450	19709 = 9461
19699 = 9451	19710 = 9462
19700 = 9452	19711 = 9463
19701 = 9453	19712 = 9464
19702 = 9454	19713 = 9465
19703 = 9455	

HAINAUT

19714 = 9440
19715 = 9441
19716 = 9442
19717 = 9443
19718 = 9444



La remorque N 9444 (ex 19718) tractée par une motrice du type SM (avec marchepieds rabattables pour les quais 'métro') assure en février 1978 un service sur la ligne 90 de Charleroi vers La Louvière et passe ici à hauteur de la sous-station de Trivières. Contrairement aux remorques type N de la Côte, les remorques N du Hainaut n'étaient pas pourvues de portes d'about, raison pour laquelle elles n'avaient que deux boyaux de frein (au lieu de quatre) à chaque bout, tandis que les coupleurs électriques (pour l'éclairage, le chauffage, les portes pliantes électropneumatiques et la sonnette de demande d'arrêt) pouvaient être placés au milieu, entre lesdits boyaux. Autre différence : les boîtes à film non utilisées de ces remorques étaient peintes en crème. Photo : Dussart-Desart - Collection : www.tramania.com (photo 09070).

ABATTAGE MASSIF À LA CÔTE...

Suite à l'arrivée des nouvelles motrices BN articulées sur la ligne de la Côte, les remorques du type N0 furent mises hors service en 1980-'82. Les 9445, 9446, 9449, 9450, 9454, 9457, 9458, 9461, 9464 et la 9465 circulèrent encore au cours de l'été 1982 : ce furent les dernières remorques de ce type utilisées à la Côte. Voici un aperçu de leur mise hors service :

N°	Hors service	Démolition	Remarque
9445	1982	1983	
9446	1982	-----	1982 vers Dixmude
9447	1981	1981	
9448	1982	1982	
9449	1982	1983	
9450	1982	1983	
9451	1982	1982	
9452	1981	1981	
9453	1981	1981	
9454	1982	1983	
9455	1981	1981	
9456	1982	1982	
9457	1982	1983	

9458	1982	-----	1982 vers Dixmude
9459	1980	1982	
9460	1982	1982	
9461	1982	-----	1982 vers Dixmude
9462	1982	1982	
9463	1981	1981	
9464	1982	1983	
9465	1982	1983	

Signalons encore que les 9445, 9449, 9450, 9454, 9457, 9464 et 9465 avaient déjà été revendues en 1982 à un ferrailleur, mais ne furent ferrillées que l'année suivante. Quant aux 9446, 9458 et 9461, elles s'en allèrent en 1982 vers le dépôt SNCV de Dixmude. La première était destinée à l'association TTO-Noordzee et les deux autres à un projet de ligne de tram touristique entre Dixmude et Nieuport.

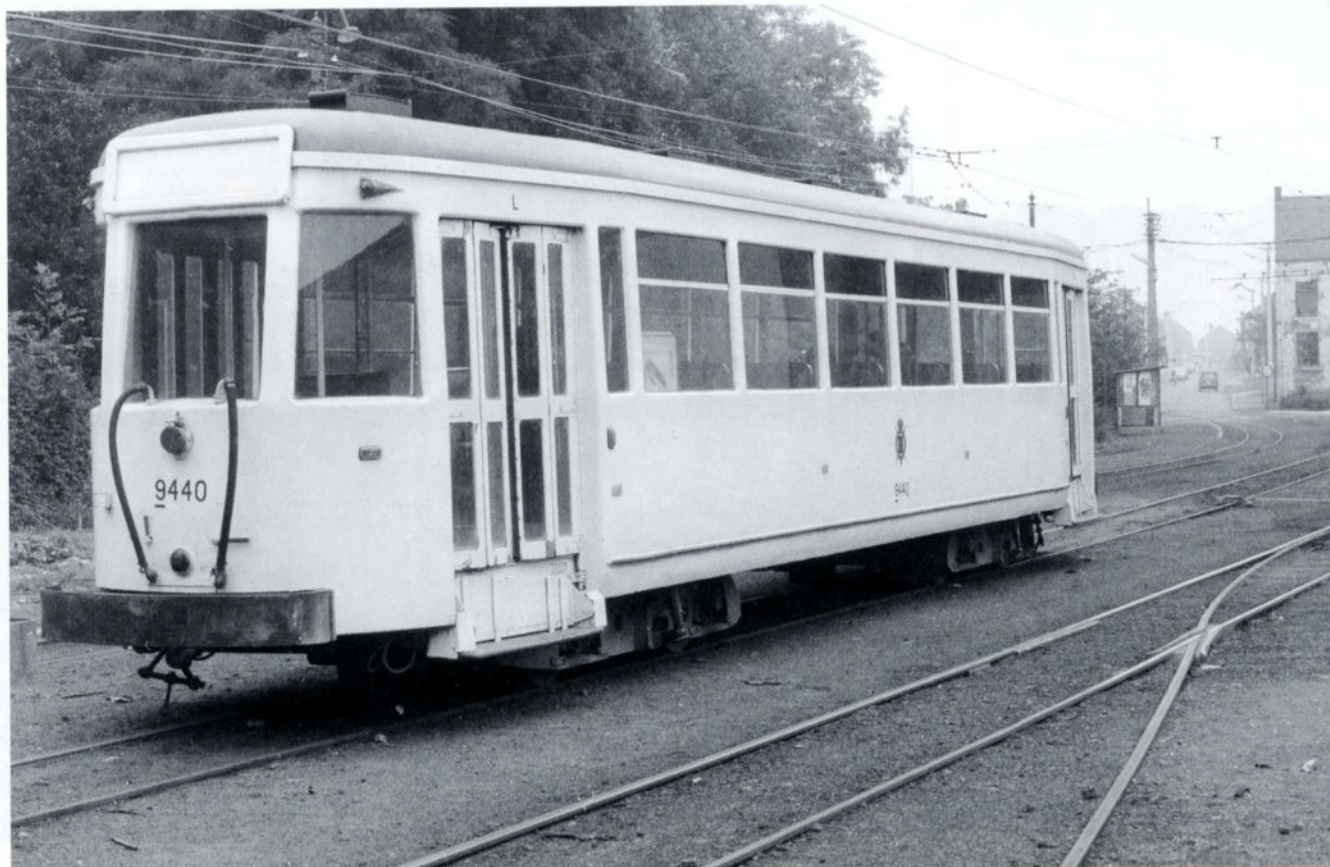
...AINSI QUE DANS LE HAINAUT !

Seule une des cinq remorques N du Hainaut fut modifiée pour circuler sur le métro léger, sans doute pour remplacer la remorque SM 9315 qui avait été fortement endommagée

par un incendie en 1976. L'heureuse élue fut la 9440 : elle fut équipée en 1977 de marchepieds rabattables sous ses portes d'accès, mais – contrairement aux 'vraies' remorques SM – elle ne reçut pas la 'moustache' de couleur verte sur ses faces d'about ; elle conserva en outre son matricule 9440. Malgré ces modifications, cette remorque ne survécut pas longtemps, tout comme les autres remorques N du Hainaut, d'ailleurs. La 9442 ne fut sans doute plus utilisée à partir de 1978 et fut démolie en 1982. Les autres furent définitivement mises hors service en 1981 (9444) et en 1982 (9440, 9441 et 9443) et ferrillées en 1983.

DES VOITURES-MUSÉE À L'HISTOIRE MOUVEMENTÉE

Trois remorques du type N de la ligne de la Côte furent préservées, dans un premier temps. L'association 'Toeristische Buurtpoorweg Nieuwpoort-Diksmuide' existante à l'époque, qui voulait exploiter une ligne de tram touristique sur le tracé de l'ancienne ligne ferroviaire Dixmude – Nieuport, se vit



La remorque N 9440 (ex 19714) fut la seule de sa série à avoir été équipée en 1977 de marchepieds rabattables, afin de combler la lacune existante entre les portes et les bords de quais des nouvelles stations du métro léger de Charleroi. Cette voiture est vue ici au dépôt de Trivières. Le robinet de la conduite du frein automatique (visible derrière le boyau de droite) est ouvert. Observez également les feux clignotants d'un modèle récent, ayant remplacé ceux disposés auparavant au-dessus des petites fenêtres latérales : sur les remorques du type N de la Côte, cet attribut – pourtant bien utile – n'a jamais existé ! En outre, chaque long-pan de cette voiture est pourvu de quatre catadioptrés. Photo : Ernst Plefka, le 11 septembre 1979.

confier les 9458 et 9461. Ces deux remorques furent transférées au dépôt SNCV de Dixmude, fin 1982. Le projet fit toutefois long feu et la 9458 déménagea vers Ostende en 1984 pour y être remise en état, avant d'être transférée vers le Musée du Tram de Schepdaal, en 1986. Cette voiture qui était encore la propriété de la SNCV à cette époque fut cédée en 1991 à la VVM (mieux connue sous l'appellation 'De Lijn'). Elle revint à la Côte (à La Panne) en 2005 et fut prêtée à l'association TTO, qui la fit restaurer en 2007/2008 au dépôt de Lochristi (près de Gand). Elle y reçut son ancien matricule (19706) et est depuis lors disponible pour effectuer des parcours spéciaux sur la ligne de la Côte.

La 9461 fut quant à elle revendue en 1986 au parc récréatif 'De Vuile Seule' à Elverdinge, mais fut cédée en mai 1993 à l'association Pro-Tram, qui la fit transférer le 8 avril 1995 sur un terrain à Koekelare, pour la faire restaurer par l'école technique de l'endroit. Aucun accord ne put toutefois être conclu concernant ce projet et la 9461

déménagea à nouveau en 1998 pour aboutir sur un terrain de la firme Sarens à Steenhuffel. En 2003, cette voiture se vit attribuer une place dans le nouveau musée du Tram de Villers-devant-Orval, à nouveau en plein air, hélas ! Dès 2006, une partie des terrains et des bâtiments de ce musée fut vendue, après quoi le nouveau propriétaire fit ferrailler trois des quatre tramways présents – dont la 9461 – quelques années plus tard... La remorque N 9446 était à l'origine prévue pour l'association 'TTO-Noordzee' et fut également transférée au dépôt vicinal de Dixmude, en 1982. Elle fut réservée à partir de 1987 pour l'association Amutra, mais sera revendue à un ferrailleur, en 1990. En d'autres mots : des 26 remorques du type N de la SNCV, seule la 19706 a finalement été sauvée...

(A suivre)

Remerciements à Tramaia et à MM. Paul De Backer, Pierre de Meyer, Dirk Eveleens Maarse, Ernst Plefka, Pierre Roovers et Michel Van Ussel, pour leur collaboration appréciée.

SOURCES CONSULTÉES :

Livres

- Elektrische Trams aan de Belgische Kust, par Dirk Eveleens Maarse
- The Belgian Vicinal – Tram & Light Rail Fleet 1885-1991, par Dirk Eveleens Maarse
- Terminus Jumei, par Staf Cuyt.

Articles de périodiques

- 'The N-Type Trams of the SNCV' par Geoffrey Skelsey & Yves-Laurent Hansart dans Tramway Review
- Diverses mentions dans 'Nos Vicinaux', 'Het Openbaar Vervoer' et 'Tram 2000'.

Website

www.tramaia.com et la base de données de cette association.

BELGIQUE



↑ A l'occasion du 2^{ème} anniversaire de Train World (le Musée des Chemins de fer belges), la rame Eurostar 4029/4030 flambant neuve a été exposée en gare de Schaerbeek au cours du weekend des 16 et 17 septembre 2017, le public étant invité à monter à bord pour la découvrir. Trois engins de fabrication Siemens sont simultanément présents en gare de Schaerbeek, le 17 septembre 2017 vers 18 h: tandis que la rame Eurostar 4030/4029 s'apprête à retourner à vide à l'atelier TGV de Forest, une rame ICE 3M assurant le train 14 Francfort - Bruxelles-Midi traverse en vitesse la gare de Schaerbeek, où stationne par ailleurs une 'Desiro' de la SNCB... Photo: Marc Grieten.

↓ Depuis le mardi 29 août 2017, les automotrices quadruples 'AM75' n'assurent plus les trains de la relation L Anvers - Lokeren/ Termonde: elles ont été remplacées par des couplages d'automotrices doubles 'Sprinter'. Cette substitution de matériel a été nécessitée par le nombre élevé d'automotrices quadruples actuellement en cours de rénovation, à savoir 9 sur un effectif de 44 engins.

Les 909 et 919 assurant le train L 2679 Termonde - Anvers-Central arrivent à Beveren (Waas) (L.59), le 29 août 2017. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Suite à l'intégration du dispositif TBL 1++ dans son équipement ETCS, la rame ICE 4683 de la DB (qui circule normalement entre Bruxelles et Francfort) a assuré des parcours de validation entre Namur et Java (L.125), Namur et Yvoir (L.154), Namur et Libramont (L.162), Libramont et Bertrix (L.165), avant de retourner à l'atelier TGV de Forest, via Dinant et Namur (L. 166 et 154), le 9 août 2017.

Voici cette rame à hauteur de l'ancienne gare de Braibant (L.162 peu avant Ciney). A l'avant-plan, la voie unique de la ligne 128 Ciney - Yvoir exploitée touristiquement par le Chemin de fer du Bocq; la voie y a été reposée récemment après la fin des travaux de rénovation de la ligne 162 entre Assesse et Ciney. Photo: Jeremy Pierry.

↓ Suite à la rupture d'une canalisation d'eau ayant entraîné l'inondation des deux voies de la ligne 161 dans le tunnel sous le boulevard Clovis (entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman) à Saint-Josse le jeudi 7 septembre 2017, les trains de la relation IC 16 Bruxelles -Midi - Arlon - Luxembourg ont été déviés dans les deux sens jusqu'au dimanche 17 septembre inclus entre Bruxelles-Nord et Ottignies par Louvain, via les lignes 36 et 139, les gares de Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg n'étant pas desservies à cette occasion.

Détourné, le train IC 2112 Bruxelles-Midi - Luxembourg, aisément reconnaissable à sa composition mixte de quatre M6 et de six I6, passe à Sint Joris-Weert (L.139), le 10 septembre 2017. Photo: Herman Van Esbroeck.





↑ Nouvelle circulation du 'train des festivals', composé de 7 voitures M4, de la voiture bar-disco SR3 (17.903) et de la voiture I10 'Resto' 16.008, la rame étant encadrée par les 1820 et 1892. Ce train a circulé à trois reprises le 16 août 2017 entre Louvain et Genk (via Aarschot et Hasselt) à l'occasion du festival Pukkelpop, qui s'est déroulé à Kiewit (près de Hasselt). Testelt (L.35 entre Aarschot et Hasselt), le 16 août 2017. Photo: Herman Van Esbroeck.

↓ Afin d'acheminer quelques centaines de joueurs au Salon des jeux vidéo Gamescom à Cologne, un train spécial 'Tweakers Express' organisé par Railpromo a circulé entre Amsterdam et Köln-Deutz Messe, via Utrecht et Venlo. Cette année, ce sont les 'Traxx' 186 293 et 186 291 de Lineas qui ont été désignées pour remorquer ce convoi, qui était composé de voitures SNCB (six I10 'B', deux I6 'B' et trois 'Resto') et d'une voiture bar-disco de l'organisateur.

Voici ce convoi lors de son retour à vide d'Amsterdam à Forest, lors de son passage à Nispen (entre Roosendaal et Essen), le 26 août 2017. Derrière la E186 293 qui remorquera cette rame jusqu'Anvers-Nord, on aperçoit la voiture bar-disco de Railpromo et en milieu de rame, les trois voitures 'Resto', dont les fenêtres avaient été occultées par des adhésifs, afin que les joueurs à bord ne soient pas dérangés par le paysage... La E186 291 (en livrée blanche) en queue de rame assurera le parcours entre Anvers-Nord et Forest-Voitures. Photo: Maxim van Praag.



Opérateurs marchandises



↑ Lineas opère pour l'instant deux trains Volvo de et vers la Suède, qui transitent tous deux via Essen: l'un vient d'Amhült à destination de Gand-Sifferdok (où se trouve l'usine Volvo de Gand); l'autre vient de Malmö et a comme destination le 'Main hub' d'Anvers. Le 29 août dernier, le train pour Gand devait être remorqué par la 2839 au départ de Bad-Bentheim (D), mais fut supprimé en dernière minute. Afin de ne pas faire circuler la loco à vide, elle fut affectée à la remorque d'une navette pour remorques routières destinée à Anvers-Nord, sur laquelle des conteneurs Maersk avaient été chargés, une pratique assez inédite! Sint-Mariaburg (L.12 entre Essen et Anvers), le 29 août 2017. Photo: Noach Taillieu.

↓ Suite à la réduction du trafic marchandises pendant la période des congés collectifs d'été, Lineas a pu assurer tous ses trains par des locos de la série 13 ou des 'Traxx', se passant ainsi des '21' que cet opérateur prend en location auprès de la SNCB. Lors de la reprise du trafic à la mi-août, l'effectif nécessaire à Genk-Marchandises a été reconstitué par l'acheminement de '21' à certains trains, comme à ce 39340 Gand-Nord – Genk-Zuid R.O. vu au passage à Testelt (L.35 entre Aarschot et Hasselt), le 16 août 2017. Photo: Finn De Vos.





↑ Lorsque deux des trois '29' encore en service actuellement chez Lineas se retrouvent en tête d'un même train, pas question de laisser passer l'occasion... Le 22 août dernier, les 2902 et 2903 étaient ainsi toutes deux en tête du train 41816 Anvers-Nord – Dourges (F), photographié alors qu'il gravit la rampe permettant à la ligne 10 de franchir l'autoroute E34, sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Alors que les premiers trains chargés d'automobiles Volvo assemblées en Chine entraient en Belgique via Montzen, ces convois de conteneurs transitent dorénavant par les Pays-Bas et la section frontière Roosendaal – Essen, depuis cet été. Et bien qu'ils n'acheminent pas de marchandises dangereuses, ces trains passent pourtant systématiquement par le tunnel Antigone (la nouvelle liaison du Liefkenshoek) et non par le tunnel Kennedy, pour se diriger vers Zeebruges.

La 2825 de Lineas en tête d'un train d'automobiles Volvo venant de Chine emprunte la liaison 10/1 entre les lignes 10 et 59 à Melsele, le 25 août 2017. Photo: Carlo Hertogs.





↑ Voici la première 'Traxx' qui a été prise en location chez Railpool par Lineas en vue de remplacer graduellement les locos de la série 28 que cet opérateur loue chez Alpha Trains: la E186 427 en tête du train 51200 Zeebruges – Anvers-Nord circule sur la ligne 10 à hauteur du faisceau 'Zuid' du Waaslandhaven (sur la rive gauche du port d'Anvers), le 24 août 2017. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Lineas assure quotidiennement la remorque de plusieurs trains de chaux au départ de carrières wallonnes. Un de ces trafics sert à alimenter en chaux l'usine sidérurgique ArcelorMittal de Gand, au départ de la carrière Carmeuse sise à Aisemont (L.150). Ces trains sont systématiquement assurés par deux 77 en unités multiples. La remorque du train de chaux 37910 entre Châtelet et Gand-Maritime par la E186 255 – qui passe ici à Wetteren – était donc une heureuse surprise, en ce 23 août 2017... Photo: Noach Taillieu.





↑ Au cours du mois d'août écoulé, l'opérateur Fret SNCF a fait circuler tous les mardis un train chargé de sucre en vrac entre Issoudun (F) et Anvers BE (faisceau 'Lillo'). Un tel train est une véritable apparition sur le réseau belge, car les wagons utilisés (du type 'Tapps') ne circulent quasi jamais en Belgique. La E186 192, une 'Traxx' du loueur français Akiem, assure l'avant-dernier train 49899 de la saison vers le faisceau Lillo, où Lineas prendra le relais au moyen d'une de ses 77 pour l'amener sur le site de la firme Euroports. Deurne (L.27A), le 22 août 2017. Photo: Noach Taillieu.

↓ Deux engins particuliers garés côte à côte dans le faisceau 'Zuid' du Waaslandhaven, le dimanche 3 septembre 2017: à gauche, la E186 269 du groupe logistique allemand Rhenus (qui a racheté l'opérateur ferroviaire suisse Crossrail, fin 2014). A droite, la E286 940, également utilisée par Crossrail et dont la présence en Belgique est inédite: il semblerait qu'elle soit due à un échange de locomotives entre Rhenus et LTE, justifié par leur équipement de bord respectif. Autre surprise: cette 'Traxx' est numérotée dans la tranche des 286, qui répertorie normalement des locomotives... Diesel chez Bombardier! Simple erreur de marquage? Personne ne sait... Photo: Carlo Hertogs.





↑ Par le passé, les trains chargés de tubes métalliques produits par la firme Vallourec étaient quasi quotidiens entre Valenciennes et le port d'Anvers: ces tubes servaient à l'établissement de pipelines au Moyen-Orient. De nos jours, la demande a apparemment fort chuté, car ce type de trains ne circule plus désormais que de façon très sporadique. Voici l'un de ces trains – numéroté 47813 – remorqué par la E186 260 de Fret SNCF sur la trémie d'accès au tunnel Antigone (dans le Waaslandhaven), alors qu'il croise la locomotive Diesel 6517 de l'opérateur DB Cargo Nederland, le 19 juillet 2017. Photo: Carlo Hertogs.

↓ Après DB Cargo Nederland, l'opérateur privé Rurtalbahn dessert à son tour le raccordement de la firme d'entrepôt de produits pétroliers Verbeke, à Hemiksem (L.52 entre Anvers et Boom); l'intention est de le faire de façon régulière et en sus du trafic déjà existant, assuré par DB Cargo NL. Voici le premier convoi opéré par Rurtalbahn, refoulé par la V266 (alias 266 014) sur ce raccordement privé, depuis une des deux voies de la ligne 52. Comme ce raccordement ne peut traiter que sept wagons-citernes de ce type à la fois, un train plus long doit d'abord être acheminé à Boom, où il est scindé et acheminé ensuite en plusieurs 'coupes' vers le raccordement. Photo: Carlo Hertogs, le 25 juillet 2017.



➔ Trois des 'Class' 66 utilisées par RRF (Rotterdam Rail Feeding) portent désormais la livrée chatoyante de cet opérateur: les 266 040 (561-03), 266 041 (561-04) et 266 042 (561-05). Voici les 561-03 et 05 profitant du repos dominical dans le faisceau 'Zuid' du Waaslandhaven, le 3 septembre 2017. Photo: Lowie Dehaas.



➔ La 653-07 ; une 'Class' 66 de Beacon Rail Leasing Limited et utilisée par la firme allemande HSL Logistik GmbH a été révisée dans l'atelier de traction SNCB d'Anvers-Nord et a été pelliculée à cette occasion en couleur dorée par la firme Blomsma, la même qui s'est chargée du pelliculage des 'Class' 66 de Rotterdam Rail Feeding. Anvers-Nord, le 26 septembre 2017. Photo : Max Delie.



➔ Pour le transport d'huile végétale en vrac, Europorte assure certains samedis la traction d'un train facultatif de wagons-citernes entre Troyes (F) et le 'Sea Tank Terminal' du port de Gand, situé le long du Zuiddok. Composé de 15 à 20 wagons-citernes, ce train est remorqué par une Euro 4000 d'Europorte jusque Gand-Maritime, d'où la loco refoule la rame sur la ligne 204 jusqu'au Zuiddok susmentionné.

La 4008 d'Europorte en tête d'un tel train à destination de Gand-Maritime passe à St Martens-Latem (L.75 entre Deinze et Gand), le 26 août 2017. Photo: Finn De Vos.





↑ Fin août dernier, le trafic marchandises a fortement été perturbé en Belgique, suite d'une part à des travaux menés dans le tunnel de Gemmenich (sur la L.24 à la frontière allemande) et d'autre part à cause d'un effondrement des voies entre Karlsruhe (D) et Bâle (CH). Certains trains internationaux ont été détournés de la ligne 24, voire supprimés, les répercussions se faisant sentir sur une grande partie du réseau belge. Témoin ce train de charbon 48577 Gand-Rodenhuize – Garching-an-der-Alz (D) destiné à l'usine AlzChem de Trostberg (en Bavière), remorqué exceptionnellement par deux 6500 de DB Cargo NL jusque Montzen, où il attendra de poursuivre sa route vers l'Allemagne au moyen d'une autre locomotive. Wetteren (L.50), le 25 août 2017. Photo: Finn De Vos.

↓ Après quasi dix ans d'absence en Belgique, les wagons-trémies à deux essieux de Railpro (NL) utilisés pour le transport de ballast sont revenus à Lessines: le 23 août dernier, une rame de 40 wagons de ce type est arrivée des Pays-Bas pour être chargée de ballast et repartir dans la soirée, remorquée par les 5518 et 5537 de Tuc-Rail (via Grammont, Denderleeuw et Gand). Auparavant, la rame avait été transférée entre le faisceau marchandises de Lessines et la carrière CUP toute proche (et vice-versa) par la locomotive de manœuvres RT. 80.01, qui n'est autre que l'ex 8020 de la SNCB rachetée par la carrière... Photo: Corentin Cauwelier.



Patrimoine historique



↑ Le 1^{er} août 2017, trois voitures historiques du type 'L' préservées par la SNCB ont été transférées de Schaerbeek à Ciney (via Monceau): ces voitures ont été prêtées au 'Chemin de Fer du Bocq' pour le traditionnel festival du 15 août. Leur remorque fut confiée à la 1333 de Lineas. Le convoi acheminait également la 202.020 et quatre voitures du type 'K' du PFT, afin de les transférer sur la ligne-musée 128 Ciney – Spontin. Schaerbeek (Groupe R), le 1^{er} août 2017. Photo: Cédric Soltys.

↓ Le retour de la rame-musée de Ciney à Schaerbeek a été l'occasion de voir un véritable 'train Barnum': derrière les 7868 et 7784 de Lineas, on pouvait voir successivement les wagons 'Falns' de l'opérateur Xpedys ayant servi de figurants pour un train-photos sur la ligne du Bocq, suivis de la rame illustré par la photo ci-dessus! Veltem (L.36 entre Louvain et Zaventem), le 16 août 2017. Photo: Finn De Vos.





↑ Les deux locomotives Diesel ex SNCB 5215 (repeinte dans une livrée CFL et renumérotée 1605) et 5217 qui avaient été revendues à la firme de travaux ferroviaires Colas Rail pour travailler sur les chantiers du contournement à grande vitesse Nîmes – Montpellier (voir JCF 215, page 20) sont de retour en Belgique: les voici lors de leur rapatriement entre Les Laumes-Alésia et Le Bourget-Triage, remorquées par deux locomotives Vossloh G1206 du loueur MRCE. La Grande Paroisse (F), le 20 septembre 2017. Photo: Xavier Verschaffel.

↓ Les 9 et 10 septembre 2017 se sont tenues les traditionnelles 'Journées du Patrimoine' en Région wallonne. Le thème cette année était 'Voies d'eau, de terre et de fer'. Des sites intéressants étaient accessibles à cette occasion, comme le portail de l'ancien tunnel de Braine-le-Comte (côté 'Hennuyères'), situé anciennement sur la ligne 96 Bruxelles – Mons. Il s'agit de l'un des premiers tunnels ferroviaires au monde, puisqu'il fut ouvert au trafic le 31 octobre 1841. Ce tunnel à deux pertuis – mais dont un seul fut exploité – fut désaffecté en 1957, lors de la mise en service d'un nouveau tracé à l'air libre entre Hennuyères et Braine-le-Comte. Quant au portail côté 'Braine-le-Comte', il n'existe plus, la tranchée d'accès ayant été remblayée. Hennuyères, le 9 septembre 2017. Photo: Wouter Janssens.



Infrabel - Réseau



↑ Il y a quelques mois déjà, le 'Main hub', le terminal pour conteneurs d'Anvers-Nord, a été (re)mis en service. Ses grandes grues à portique portent désormais le logo de Lineas et le site est à nouveau rempli de conteneurs. Sur fond de Main hub, le train 60218 en provenance de Zeebrughe arrive à destination, le faisceau 'B3' de la gare d'Anvers-Nord, par la ligne 11. En tête de ce train, la DE 6309 (alias 266 104) utilisée par Crossrail est l'une des rares 'Class' 66 circulant en Belgique et qui porte encore sa livrée d'origine, agrémentée toutefois d'une pub visant à recruter des conducteurs de trains... Photo: Carlo Hertogs, le 9 mai 2017.

↓ Suite à des travaux d'entretien des ouvrages d'art entre Liège-Guillemins et Tilleur, tous les trains de la relation IC 18 Bruxelles-Midi - Liers (via Namur) ont été détournés en semaine par la ligne marchandises 125A Flémalle-Haute - Kinkempois, du 28 août au 8 septembre 2017. L'établissement de nouveaux quais le long de la ligne 125A à Seraing et à Ougrée a par ailleurs débuté fin septembre dernier; cette ligne sera en effet desservie par des trains 'L' dès décembre prochain. Le train 2412 Bruxelles-Midi - Liers encadré par les 2724 et 2143 et détourné par la ligne 125A passe à Seraing, à hauteur de l'ancien raccordement du haut-fourneau (HF6) d'ArcelorMittal, en cours de déconstruction. Photo: Jeremy Pierry, le 28 août 2017.



LUXEMBOURG



↑ Du 11 au 13 août dernier, la 2019 des CFL (une 'Z2') a effectué des mesures de caténaires sur toutes les lignes électrifiées du Grand-Duché de Luxembourg (à l'exception de la ligne Tétange – Langengrund). Pour ce faire, la 2019 a été équipée d'appareils de mesures. Après avoir réalisé des mesures sur Bettembourg – Noertzange – Rumelange, la 2019 est passée sur Rumelange – Schifflange – Audun-le-Tiche et a transité par la courbe entre Brucherberg et Scheuerberg (Kayl – Schifflange). Cette liaison est parcourue exclusivement par les trains de marchandises de CFL Cargo qui transportent du clinker entre le Langengrund et la cimenterie Cimalux d'Esch/Schifflange, ainsi que par une seule circulation (à vide) d'une... Z2, vers 6 h du matin.

La 2019 des CFL effectuant des mesures dans la courbe de liaison Kayl – Schifflange passe près du pont de l'autoroute A13 à Schifflange, le 12 août 2017. Photo: Mike Wohl.

↓ Le fret européen étant actuellement paralysé par le blocage de la ligne de la vallée du Rhin à Rastatt (D) suite à l'effondrement d'un tunnel en construction, CFL Cargo a débuté l'exploitation de trains de détournement entre la France et l'Allemagne via le point de frontière de Lauterbourg. Rejoint dans ces détournements par la SNCF et Europorte quelques semaines plus tard, CFL Cargo fait usage de ses BB 75100 homologués sur les deux réseaux.

Le 14 septembre 2017, un train diffus venant d'Hausbergen et à destination du triage de Mannheim, remorqué par la BB 75102 de CFL Cargo France, vient de s'immobiliser en gare de Lauterbourg (F) pour prendre un pilote allemand, en vue de poursuivre sur la partie allemande du trajet. Photo : Yves Gillander.





↑ Comme chaque été, les CFL ont organisé des chantiers sur leur réseau de la mi-août à la mi-septembre. L'un d'eux a concerné la ligne du Nord à Lorentzweiler, un autre la ligne 30 vers Wasserbillig. Sur cette dernière, un train de chantier a remplacé des traverses entre Fentange et Oetrange. Ce train était tracté par une série 214 de Spitzke: il s'agit d'une V100 transformée.

Pour remplacer les 1100 de CFL Cargo (en cours d'équipement ETCS), la 1501 est revenue au Luxembourg, avec deux autres G1206 : c'est elle qui a transféré la V100-SP-025 et son train de chantier de Berchem-Nord à Bettembourg. Berchem, le 2 septembre 2017. Photo: Mike Wohl.

↓ Le chantier du tramway de Luxembourg se poursuit comme prévu. Depuis le 24 juillet, des tests réguliers nocturnes sont effectués avec les six rames (sur un effectif de 9) déjà livrées. Elles doivent toutes effectuer au moins 150 km avant de pouvoir être homologuées. Afin de ne pas entraver les travaux de voie qui se déroulent pendant la journée, ces rodages de rames se déroulent après les travaux, du lundi au vendredi. Rappelons qu'un premier tronçon du tram de Luxembourg sera mis en service dès le 10 décembre prochain.

La motrice 106 lors d'essais effectués en soirée du 19 septembre 2017. Photo: Romain Schwartz.



TRAMS Anvers



↑ Le 5 août dernier, De Lijn a prolongé la ligne 7 de +/- 400 m, au départ de son terminus ancestral de Sint-Pietersvliet jusque l'Eilandje, via les Van Meterenkaai, Tavernierkaai et Rijnkaai et une boucle par les Amsterdamstraat et Bataviastraat, où est établi le nouveau terminus. Ce prolongement permet de mieux desservir un quartier du vieux port en plein renouveau. Et ce n'est qu'une étape du vaste projet 'Noorderlijn' : ce terminus sera accessible également par la Londenstraat dans le futur.

Le 30 août 2017, les PCC accouplées 7134 et 7135 de la ligne 7 stationnent au nouveau terminus 'Eilandje' à la Bataviastraat, alors que le tram suivant arrive; ce terminus est pourvu d'une voie de dépassement. Photo: Marc Grieten.

↓ Au départ du nouveau terminus 'Eilandje', les trams de la ligne 7 circulent sur le Sint-Laureiskaai en longeant le bassin Bonaparte, où est établi le bâtiment futuriste du MAS (Museum aan de Stroom, le musée ethnographique, anthropologique et maritime anversois), avant de croiser la voie vers le terminus en rejoignant le Rijnkaai. Le 30 août 2017, la PCC 7149 en solo quitte le Sint-Laureiskaai pour rejoindre le Rijnkaai et Sint-Pietersvliet, vers le centre-ville et Mortsel. Photo: Marc Grieten.





↑ Les grands travaux sur les Leien à hauteur de l'Opéra se poursuivent; les trams des lignes 11, 12 et 24 circulent en surface et traversent ces travaux sur un axe est-ouest entre le centre historique (terminus 'Melkmarkt') et la place Astrid qui jouxte la gare centrale, en passant par la place Franklin Roosevelt.

Le 30 août 2017, la PCC 7001 de la ligne 11 vers la gare de Berchem, en livrée d'origine de 1960 (sauf le numéro, les PCC d'Anvers étant auparavant numérotées dans la série 2000) croise la motrice Hermelijn 7244 de la ligne 12 vers le Melkmarkt, au carrefour 'Kipdopbrug'; l'Opéra est dans le dos du photographe. On distingue nettement les rails des lignes 12 et 24, quand elles se dirigeaient avant le 3 juin 2017 vers les Leien, en passant devant l'Opéra. Photo: Marc Grieten.

→ C'est dans le cadre du projet 'Noorderlijn' que des grands travaux sont entrepris, notamment le long des Leien. A hauteur de l'Opéra, outre les travaux dans la station pré-métro du même nom pour permettre une correspondance entre les lignes 3, 5, 9 et 15 de l'axe est-ouest et des lignes 8 et 10 du nouvel axe sud-est (voir JCF n° 216), un tunnel routier et des parkings sont en cours de construction. Des fouilles archéologiques ont également lieu, car les Leien ont été aménagés sur les anciens remparts de la ville.

A l'opposé de la photo précédente et à la même date, une nouvelle motrice 'Albatros' de la ligne 24 passe sur le 'Kipdopbrug' vers les places Franklin Roosevelt, Astrid et le terminus Silsburg. Les travaux de fouilles battent leur plein; l'Opéra est bien visible. Photo: Marc Grieten.





↑ Le tronçon souterrain emprunté par les lignes 8 et 10 s'est allongé depuis le 3 juin. A hauteur de la trémie de la Frankrijklei, des nouvelles voies sont apparues en surface, sur les Leien ; elles seront ensuite posées devant l'Opéra et vers le nord de la ville, par l'Italielei. Elles permettront une desserte nord-sud, sans doute pour convertir en trams la ligne d'autobus n° 1 (anciennement... une ligne de tram) et rejoindre par un jeu bien conçu de maillage de lignes existantes prolongées le nouveau terminus 'Eilandje', celui du 'P+R Luchtbal' par la Noorderlaan et entre les deux terminus vers le nord, la nouvelle maison portuaire d'Anvers, via le Mexicobrug. Le 30 août 2017, les PCC accouplés 7105 et 7114 de la ligne 8 venant du terminus 'Zuid' pénètrent dans la trémie Frankrijklei, peu après l'arrêt Stadspark vers les stations 'Opéra' (temporairement fermée) et 'Astrid', en direction du terminus 'P+R Wommelgem'. On distingue la nouvelle voie de surface déjà posée, venant de l'Opéra. Photo: Marc Grieten.

➔ Une vue des travaux de réaménagement en cours au nord de la Métropole, sur la Londenstraat, avec pose de nouvelles voies pour l'extension du réseau 'tram'. Le pont basculant Londenbrug a été reconstruit, avec incorporation de rails de trams. Ces voies rejoindront le nouveau terminus 'Eilandje' et de l'autre côté, la nouvelle ligne par les Leien. Plus tard, une bifurcation est prévue dans la Londenstraat vers le Mexicobrug et la nouvelle maison portuaire d'Anvers. Tous ces prolongements de lignes à Anvers exigeront des trams supplémentaires, tout en sachant que le parc des petites PCC d'Anvers est le plus ancien de Belgique. De Lijn vient donc de passer une grosse commande de 125 nouveaux trams articulés à plancher bas pour les réseaux d'Anvers, de Gand et d'Ostende (la ligne de la Côte) au constructeur espagnol CAF. Au-delà du nouveau pont 'Londenbrug' en cours d'essais, les nouvelles voies en cours de pose rejoignent le nouveau terminus 'Eilandje'. Photo: Marc Grieten, le 30 août 2017.





Bruxelles

← Le carrefour du Globe à Uccle, formé par la chaussée d'Alsemberg (desservi par la ligne 51) et l'axe avenue Brugmann – rue de Stalle (desservi par les lignes 4 et 97) a été fermé à toute circulation pour permettre le renouvellement des rails et la pose d'un nouveau raccordement entre ces deux axes (voir JCF 218, page 79).

Le 28 août 2017, les nouvelles voies sont posées dans le carrefour du Globe, ainsi que celles destinées au terminus temporaire de la ligne 51, puisque le tronçon de la chaussée d'Alsemberg entre le carrefour du Globe et la gare d'Uccle Calevoet va intégralement être rénové à son tour. La vue est prise depuis ce terminus temporaire, non encore en service; remarquez le nouveau raccordement à double voie vers l'avenue Brugmann. Photo: Marc Grieten.



↑ Le service régulier des trams a été rétabli au carrefour Globe le 2 septembre 2017, le terminus temporaire de la ligne 51 étant reporté à cette date juste au-delà du carrefour.

Le 1^{er} septembre 2017, veille du rétablissement du service régulier, le tram d'essai en a étonné plus d'un à Uccle : il s'agissait en effet d'un tram Flexity Outlook de Bombardier, qui a effectué des mouvements allers-retours sur ce carrefour, via le nouveau raccordement. Le voici dans la chaussée d'Alsemberg devant l'aiguillage du nouveau raccordement menant vers l'avenue Brugmann, en venant du terminus provisoire exploité dès le lendemain, côté Uccle Calevoet. C'était la 1^{ère} circulation d'une motrice moderne d'une largeur de 2,30 m sur la chaussée d'Alsemberg, mais il faudra encore attendre longtemps avant de voir ce type de matériel en circulation régulière sur le tronçon de la ligne 51 entre l'Altitude Cent et le terminus Van Haelen... Photo : Jean Lechat.



← La ligne 19 a de nouveau été coupée en deux cet été à hauteur de la station Simonis, pour permettre notamment la pose des voies, des aiguillages et de la ligne aérienne en vue de l'exploitation de la nouvelle ligne 9, dont la mise en service est annoncée pour l'été 2018. En complément au matériel spécifique des entreprises spécialisées dans la construction des infrastructures ferroviaires, la STIB utilise un train de travaux à traction autonome, adapté au réseau 'tram'.

Le 24 août 2017, la draisine n°1 du train 'Windhoff' (du nom de son constructeur) stationne dans la trémie de l'avenue de la Liberté, qui donne accès à la station Simonis à Koekelberg; un wagon-grue est accouplé à la draisine n°2. Photo: Marc Grieten.



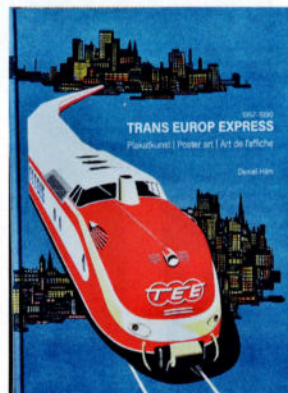
↑ Après les chantiers de l'été au Globe et à Simonis sur le réseau 'tram' de la STIB, un nouveau chantier s'est ouvert cette fois à Anderlecht sur la ligne 81, dans la rue de Fiennes. Les trams y circulent sur une voie unique pour permettre le renouvellement des rails de l'autre voie, le passage d'une voie à une autre se faisant grâce à des aiguillages californiens.

Le 11 septembre 2017, 1^{er} jour de la voie unique, la PCC 7931 s'engage à contre-voie sur la voie vers 'Montgomery' dans la rue de Fiennes, à proximité immédiate de la place Bara. Photo: Marc Grieten.

TRANS EUROP EXPRESS AFFICHES

Format de 24,3 x 32,5 cm, 204 pages, en 3 langues (allemand, français et anglais).

A commander chez Daniel Häni, Bleierstrasse 5, CH-8942 Oberrieden. Prix: 92.00 euro (frais de port compris).



C'est sous cette dénomination que Daniel Häni publie un livre traitant des affiches réalisées par les administrations ferroviaires des pays suivants: Belgique, Danemark, Allemagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse, pendant la période 1957-1990.

Ce livre décrit non seulement de manière chronologique la genèse des différentes affiches et par qui elles ont été dessinées, mais aussi les projets qui ont mené à différents logos, comme celui des TEE, des TEEM et des TEN.

Toutes ces affiches sont reproduites en grand format et illustrent des rames et des convois divers, mais aussi des dessins graphiques destinés à attirer l'attention du public sur les différentes formes de traction des trains TEE. A travers les âges, ces magnifiques affiches que ces différentes administrations ferroviaires ont fait concevoir en grand format constituent un véritable voyage dans le monde des TEE de l'époque.

La mutation des TEE en Euro City est également illustrée par des affiches, tout comme les Trans Euro Nuit et les Trans Europ Express Marchan-

disés, des types de trains pour lesquels certaines administrations ferroviaires ont également fait réaliser de très intéressantes affiches.

Pour terminer, plusieurs artistes de nationalités différentes ayant conçu ces magnifiques affiches sont également passés en revue.

Grâce à toutes ces affiches, ce livre offre une magnifique image de l'évolution des chemins de fer de 1957 à 1990; ce livre ne pourrait manquer dans aucune bibliothèque d'amateur de chemins de fer. (Max Delie)

Types AM 66 & 70 & 73 & 74 Reeksen/séries 601-730

Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-57-3, format couché de 21,5 cm x 30, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 256 pages, prix : 39 euro.



Ce livre traitant des automotrices doubles classiques de la SNCB est en même temps la 50^{ème} édition de cette série de la Nicolas Collection traitant spécifiquement d'un engin de traction SNCB en particulier, sans compter le livre consacré au CFV 3V et aux TEE. Au total, la collection représente 56 centimètres de longueur sur un rayonnement de bibliothèque.

Dans ce dernier livre en date, cinq séries d'automotrices électriques sont passées en revue : AM66, AM70 JH, AM73 et AM74, soit 131 engins, les rames Sabena de 1970 ayant été traitées dans une autre édition. Tous les types d'automotrices énoncés ci-dessus présentent de nombreuses similitudes, mais diffèrent principalement d'un point de vue technique. Elles sont apparues sur le réseau dans la livrée verte clas-

sique de l'époque, et ont ensuite été repeintes en rouge bordeaux. Elles ont par après été modernisées avec montage d'un nouvel intérieur, un nouveau système de ventilation, des nouvelles toilettes, etc. Le plus étonnant fut l'apparition de la livrée 'new Look' blanche et grise, avec portes rouges et bandes de décoration bleu et rouge.

La recette de ce livre est la même pour toute la Nicolas Collection : chaque matricule de la série d'engins décrite est illustré dans pratiquement toutes les livrées que cet engin a porté au fil des ans. Les photos sont en couleurs ou en noir et blanc. Avec une moyenne de quatre photos par matricule, on arrive vite à un total de 256 pages : pour tout pouvoir illustrer, l'auteur a trop souvent privilégié des plus petites photos, jusqu'à quatre par page. D'autres photos par

contre sont en pleine page, comme nous en avons plus souvent l'habitude et ce qui nous plait davantage, aussi... Ces rames différant peu l'une de l'autre, c'est surtout l'environnement dans lequel elles sont photographiées qui est intéressant, ce qui n'est pas évident à apprécier sur les plus petites photos. Le mérite de ce livre-photos est que toutes les automotrices sont passées en revue, mais... l'excès nuit en tout. Avec de tels 'gros' ouvrages, l'éditeur court le risque qu'à part ses plus fervents partisans, les autres clients potentiels finissent par se détourner de ce produit, à cause de son prix. Et ce serait dommage, car la Nicolas Collection est une initiative intéressante, les amateurs de chemins de fer ne pouvant qu'en rêver, il y a quelques années à peine... (GVM)



Événement international
de modélisme ferroviaire



Heures d'ouverture:

Vendredi 3 novembre
10.00 - 18.00

Samedi 4 novembre
09.30 - 17.30

Dimanche 5 novembre
09.30 - 17.00

Infos:

www.eurospoor.nl
info@eurospoor.nl
Tel. +31(0)299.640354
Fax +31(0)299.646197

Les participations commerciales sont encore possibles



Les enfants et les trains miniatures

Plein de choses seront prévues à Eurospoor pour les enfants: ils pourront donner un coup de main sur certains stands de clubs en conduisant les trains et même circuler à bord de petits de jardin!

5 novembre

Enfants jusqu'à
11 ans, avec
billet acheté en ligne
entrée gratuite

EUROSPoor 2017

25

Les 3, 4 & 5 novembre à la Jaarbeurs d'Utrecht, NL

Profitez de trois jours intenses de modélisme ferroviaire

Vous n'en croirez pas vos yeux à Eurospoor! Trois jours pendant lesquels vous pourrez profiter de tout ce qui concerne les petits trains miniatures. Des centaines de modélistes de différentes nationalités exposeront



60 de leurs plus beaux réseaux miniatures, et à la bourse de modélisme dont les stands s'étendent sur près d'un kilomètre, vous pourrez acquérir à des prix intéressants plein d'articles de modélisme neufs ou d'occasion. Eurospoor n'est pas seulement le 'must' pour tous les 'enragés du train', mais il offre également aux jeunes et aux moins jeunes la possibilité de venir admirer de véritables petites perles de modélisme. Même si vous ne pratiquez pas cet art, c'est



un régal pour les yeux que de contempler ces réseaux miniatures tous fonctionnels et de rêver de ces somptueux paysages... Et si vous pénétrez dans Eurospoor, soyez assurés que vous n'en ressortirez pas vite: cela pourra facilement occuper toute votre journée, l'espace dédié à cette expo (accessible par ailleurs aux fauteuils roulants) s'étendant sur 23.000 ! Pour tous ceux intéressés par le modélisme ferroviaire ou ceux qui veulent simplement passer une journée agréable, Eurospoor est le bon choix: tout ce que compte ce bel hobby y sera représenté!



Visiter à Eurospoor 2017 à bon compte

Vous êtes bien entendu le bienvenu à l'expo Eurospoor 2017 pendant les trois jours, mais venir en famille le dimanche 5 novembre est très avantageux, car ce jour-là (uniquement), l'entrée est gratuite pour les enfants jusqu'à 11 ans, à condition qu'ils

soient accompagnés d'un adulte (offre valable pour une commande en ligne).

Tous les prix d'entrée sont disponibles sur le site:

www.eurospoor.nl/data.html



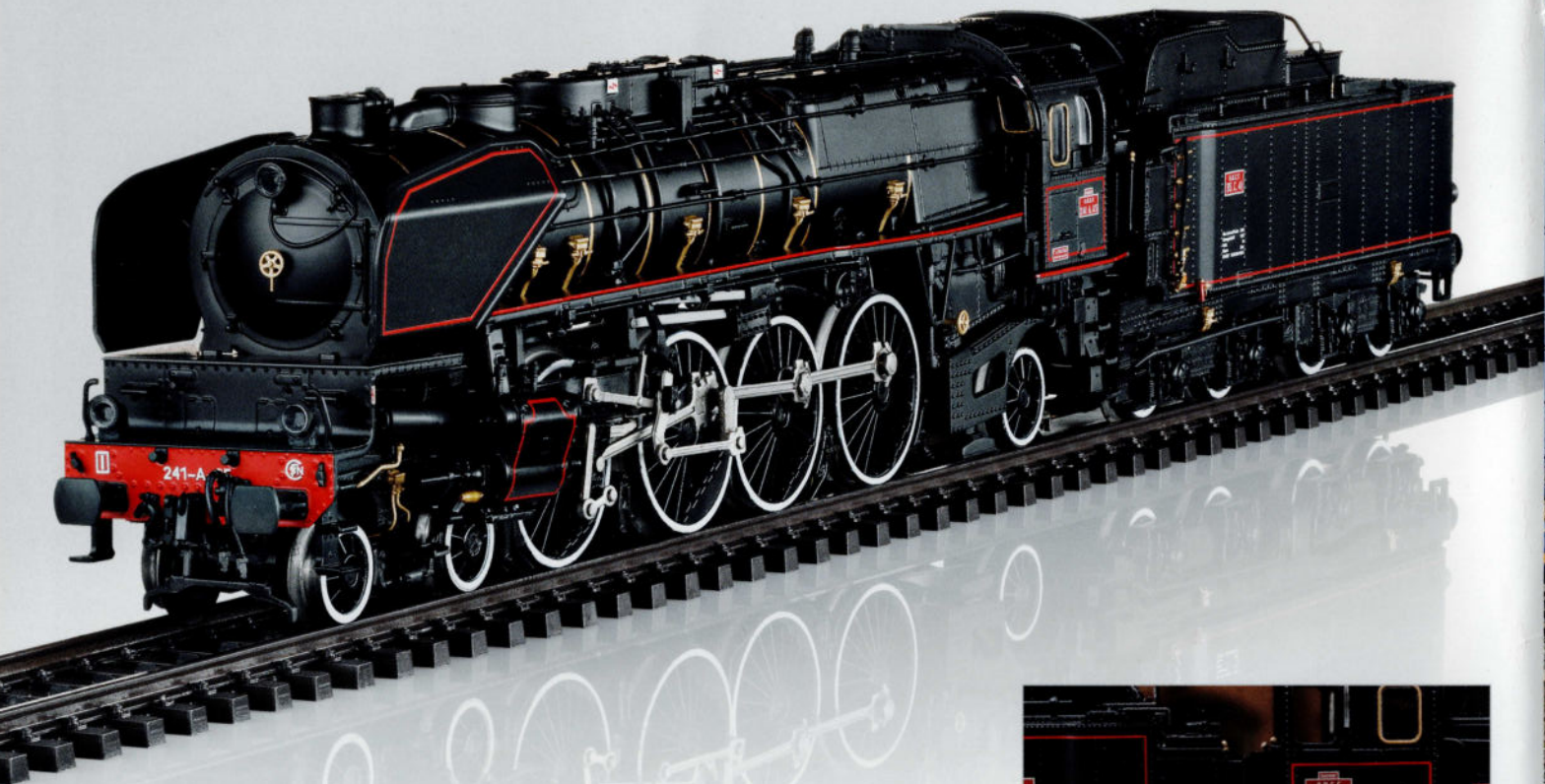
Timmelstein (D)

Eurospoor2017, Jaarbeurs, Jaarbeursplein 6 (à 7 min. à pied de la gare), 3521AL Utrecht, Pays Bas. info@eurospoor.nl
Achats de cartes d'accès via internet Détails sur le site www.eurospoor.nl Poster-calendrier 2018 et magazine gratuit

L'âge d'or du voyage:

Locomotive à vapeur pour trains rapides série 241-A, SNCF

Version comme locomotive musée série
241-A-65, dans l'état de service de la SNCF.



Highlights:

- **Construction entièrement nouvelle**
- Actuellement la locomotive à vapeur la plus puissante d'Europe en état de marche
- Locomotive affectée au dépôt de Full-Reuenthal en Suisse
- Châssis en barres ajouré et nombreux détails rapportés
- Éclairage du poste de conduite et du châssis commutable en mode numérique
- Générateur de fumée intégré de série
- Avec décodeur numérique mfx+ Spielwelt ainsi que nombreuses fonctions lumineuses et sonores



Et de plus près...
Encore plus belle avec de nombreux détails dorés

märklin
H0



39241 Locomotive à vapeur pour trains rapides série 241-A, SNCF
€ 599,99 *

Vous trouverez des coffrets de voitures voyageurs adaptées pour l'époque II dans la gamme Märklin H0 sous le réf. 42386 et 42387.



22941 Locomotive à vapeur pour trains rapides série 241-A, SNCF
€ 599,99 *

Vous trouverez des coffrets de voitures voyageurs adaptées pour l'époque II dans la gamme Märklin H0 sous le réf. 42386 et 42387.

TRIX
H0

