

EN LIGNES

100



*édition
spéciale*



REVUE BIMESTRIELLE
N° 100 - DECEMBRE 2010 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



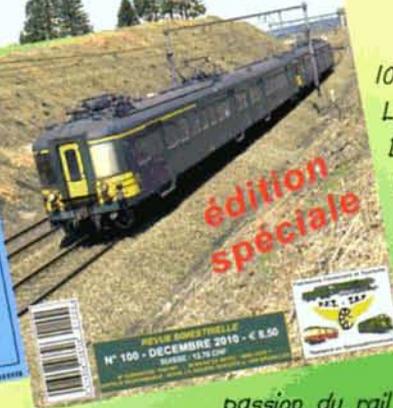
P.F.T. . T.S.P



Toerisme en Spoorpatrimonium



EN LIGNES 100



Editorial

100 numéros ! Vous lisez le centième numéro de la revue EN LIGNES, éditée simultanément en néerlandais sous le titre OP DE BAAN. C'est assurément un grand moment dans l'histoire du PFT. Qui aurait cru, il y a tout juste 22 ans, que le PFT deviendrait la plus grande association d'amateurs en Belgique, détiendrait la plus importante collection privée de matériel ferroviaire et serait le leader belge en matière d'édition de livres et de revues ?

Et ce travail est l'œuvre uniquement de bénévoles que seule la passion du rail anime, que ce soit à travers les voyages, la participation à diverses manifestations, la préservation de matériel, le musée du rail, la ligne du Bocq ou l'édition !

Car tout ce qu'il a eu la chance d'acquérir, grâce notamment à vous, lecteurs, qui soutenez par votre abonnement les objectifs, le PFT ne le garde pas pour lui, secrètement dans un tiroir ou une bibliothèque, il vous le fait découvrir, le met en valeur. Toutes les photos, tous les documents qui font partie de la collection du PFT, de votre collection, le PFT les publie pour que vous puissiez vous aussi profiter des meilleurs documents.

Et si l'équipe de rédaction est toujours aussi animée et innovante, c'est sans conteste qu'elle est menée de main de maître par le rédacteur en chef,

Jean-Luc Vanderhaegen, homme de la première heure et initiateur de cette revue ferroviaire que vous êtes de plus en plus nombreux à apprécier.

Et l'équipe de rédaction ne serait rien sans celle de traduction, sous la direction de Walter Pinet.

Vous découvrirez dans les pages qui suivent les différentes acéties de la création d'une revue.

Dites-vous simplement que ce scénario est répété six fois par an... et appréciez d'autant la lecture que je vous souhaite, tout comme l'année 2011, excellente !

Baudouin DIEU - Président.



Petites annonces

CHERCHE : plans d'ensemble et photos de la loco vapeur Atlantic type 12. Roger DALLE, av. des Frênes, 17 - BE-1410 WATERLOO.
☎ : +32.(0)2/354.49.98 ou +32.(0)477/75.69.21.
✉ : roger.dalle@skynet.be.

A VENDRE : "En lignes" du n°36 de décembre 1998 au n°94 de décembre 2009 (100 numéros); "Journal du Chemin de fer" du n°108 de janvier 1999 au n°172 de décembre 2009 (75 numéros). Prix à convenir. MAEL-SCHALCK, rue des Pêcheries, 74/1 - BE-1160 BRUXELLES. ☎ : +32.(0)2/272.83.82.

A VENDRE : numéros 140 à 245 de la revue "Nos Vicinaux". Manque quelques numéros. Prix de vente : € 50. Contacter le PFT par courriel : pftsp@gmail.com ou par ☎ +32.(0)475/95.68.93.

PFT-agenda

- **Samedi 4 décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain;
- **Samedi 11 décembre** : train à vapeur sur la ligne 128. Journée pour amateurs;
- **Dimanche 12 décembre** : trains à vapeur réguliers sur ligne 128. Horaires sur www.cfboq.be;
- **octobre 2011** : grand voyage PFT au Maroc.

Rectifications

EN LIGNES 99 :

- page 8 : le tender de la 030T "Energie" n'est pas prussien, mais est d'origine bavaroise provenant d'un ancien chasse-neige restauré en Slovaquie.
- page 13 : photo de la 1354 : il fallait bien sûr lire une voiture-lits **WLAB33 type P Inox** et non T2.
- page 63 : dans le texte relatif à la 5163 remorquant une rame à deux niveaux française, il faut remplacer 1985 par 1980 et il y a 25 ans... par il y a 30 ans...

NOUVEAUTÉ

L'Europe des Gros Nez
Door Europa met de Bolle Neuzen

VOIR ENCART CENTRAL



EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHE-REUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, AnsaldoBreda, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, BOMBARIER, Roger CRICKELAIRE, Freddy DELARBRE, Jacques DELFORGE, Johan DE MAEYER, Joris DE MOL, Alain DEPAUW, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Luk GIBENS, Torsten GIESEN, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Hans JOOSEN, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Hans PAULUS, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Bernard SCORIEL, SIEMENS, la SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Ralp VAN MEER, Tim VAN ROOY.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - Belgique
 GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
 pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2011

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2011". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon réponse international.

Restauration du matériel et exploitation

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
 St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93
 Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

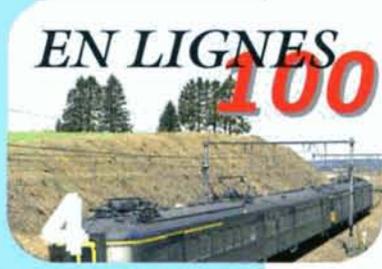
PHOTO 100-01

Le 21 avril 1992, les automotrices 100 et 502 assurent un train local entre Libramont et Arlon. La photo a été prise à Verlainne, entre Libramont et Neufchâteau.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 100 - DECEMBRE 2010

sommaire



EN LIGNES 100

EN LIGNES 100



25

Les Desiro en action



43

EN LIGNES



69

Furka - Oberalp

2 PFT-Service - Editorial

4 EN LIGNES 100

16 News PFT

18 Actualité belge
*statistiques - locomotives
 automotrices
 TGV - Eurostar - ICE
 radiations
 voitures
 travaux RER
 actualité diverses
 sociétés privées*

43 EN LIGNES

*LGW
 IC
 IR
 L - CR
 P - ICT
 INT
 marchandises*

65 Actualité étrangère

*65 Italie - Autriche
 66 Royaume-Uni - Luxembourg
 67 Allemagne - Telex
 68 Suisse
 70 France : les BB 16500
 74 Espagne - France*

76 Portrait - wagons

78 Hier - aujourd'hui

80 Les plus beaux sites

81 Nées en Belgique

82 Il y a

COUVERTURE ARRIERE
 Le 1er août, passage à Marloie du train-auto EETC Saint-Raphaël - 's-Hertogenbosch.
 François POBEZ.

Le 7 octobre 2010, les automotrices Desiro 08001 et 08002 étaient testées au centre d'essai de Cerhenice-Velim, en Tchéquie.
 Torsten GIESEN.





EN LIGNES

Voici déjà le 100e numéro de votre revue préférée. Pour l'occasion, nous allons retracer l'origine du EN LIGNES, et aussi vous convier dans les coulisses de la revue et expliquer de façon détaillée sa réalisation de A à Z.

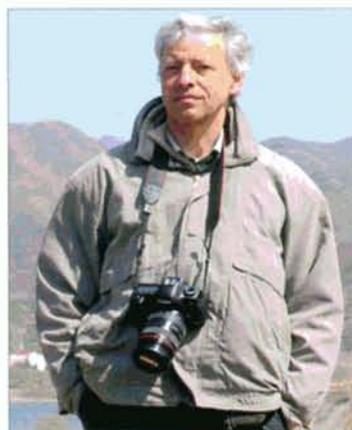
En mai 1988, un groupe d'amateurs qui allait fonder un an plus tard le PFT, organisait son premier voyage : le train d'adieu aux locomotives du type 204 et des voitures internationales du type I1. Ce mémorable voyage fut suivi par d'autres : adieu à la 6005 en août 1988, adieu aux 59 en octobre 1988.

Devant l'ampleur que prirent les activités du PFT, il devenait indispensable de créer un lien informatif entre le monde des amateurs et l'association. Il fut ainsi décidé de créer EN LIGNES (OP DE BAAN en néerlandais), un bulletin trimestriel qui tiendrait informé les membres de l'évolution de l'ensemble des activités du PFT, mais également de l'actualité belge et secondairement étrangère, le tout complété par des rubriques diverses et historiques traitant de nos chemins de fer.

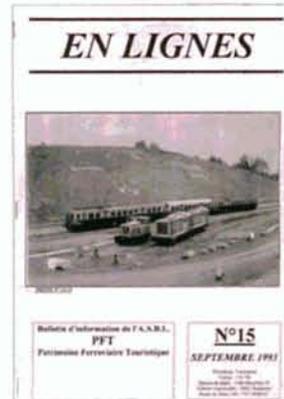
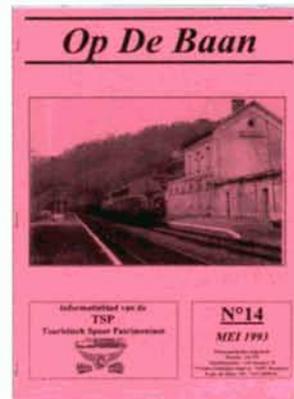
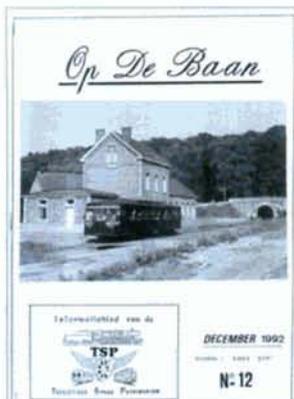
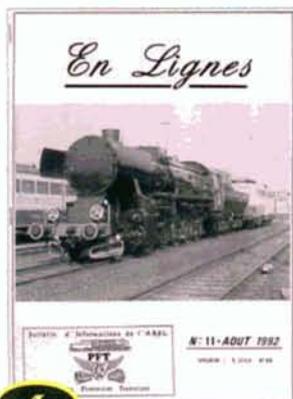
Le premier numéro est paru en février 1990, soit un an et demi après la naissance officielle du PFT. A ce moment, ce n'était pas une revue, mais plutôt un simple bulletin destiné avant tout à informer les membres des activités de l'association. Nous étions alors à des années-lumière d'imaginer l'évolution et l'importance qu'il prendrait au fil des ans pour devenir le magazine que vous avez aujourd'hui sous vos yeux

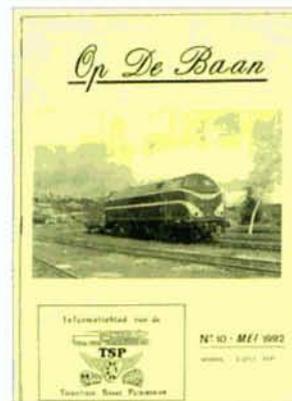
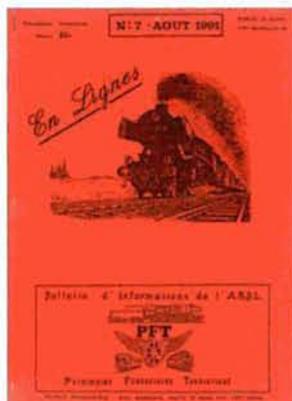
Lors d'une des toutes premières réunion du Conseil d'administration du PFT, il était question du moyen par lequel on pouvait contacter les amateurs afin de les tenir au courant de nos activités. J'ai alors émis l'idée de créer un bulletin d'information. Tous les membres présents trouvèrent l'idée séduisante. C'est à ce moment que notre Président m'a dit : "Parfait, excellente idée, tu t'en occupes". Aïe, me suis-je dit en moi-même, j'ai parlé trop vite... Au fil des numéros, je suis passé du stade du novice à celui de véritable professionnel en la matière. J'ai dû relever de grands défis, m'adapter progressivement à l'évolution des techniques, passer de la machine à écrire à l'ordinateur, maîtriser l'informatique, le traitement d'images, la mise en page, etc. La réalisation du EN LIGNES est maintenant parfaitement rodée. Je tiens ici à remercier toutes les personnes qui m'aident dans ce travail gigantesque, et ce d'autant plus qu'ils le font tous entièrement bénévolement; en particulier Walter PINET, mon véritable bras droit et responsable de l'édition néerlandaise OP DE BAAN.

Jean-Luc VANDERHAEGEN
rédacteur en chef
directeur de PFT-Editions



Conducteur de train SNCB au dépôt de Schaerbeek depuis 1976, il est avant tout passionné par la musique classique et plus particulièrement le répertoire chorale (requiem, messe, Oratorio) mais également d'astronomie et de sciences en général. Aime particulièrement le matériel ancien tant électrique, Diesel que vapeur, mais sa passion pour le monde des trains s'arrête là ou commence les trains modernes du genre TGV, automotrices ou autorails futuristes.





Le début

Les débuts furent artisanaux; chacun dactylographiait son article à la maison et le faisait parvenir au rédacteur en chef, qui faisait la mise en page dans sa cuisine en collant les "oeuvres" sur des feuilles de papier au format A4. N'oublions pas le fastidieux travail de traduction de français en néerlandais (plus rarement l'inverse). Le tout était alors empaqueté, direction les photocopieuses d'Etterbeek. Les copies faites, retour à la «maison d'édition», où toute une journée se passait à tourner autour d'une table pour assembler les feuillets et les faire passer à l'agrafeur, puis à l'étiqueteur et enfin au timbreur. La fête se terminait toujours par un bon gueuleton. Ambiance folklorique et bon enfant, qui s'est hélas un peu perdue avec l'évolution des techniques utilisées. Le lendemain, le tout partait au bureau de poste.

Pour sa première année de diffusion, EN LIGNES fut tiré à quelque 450 exemplaires (français et néerlandais confondus). Une première étape dans son évolution fut franchie avec le n°7 (août 1991), lorsqu'apparurent les premières photos tramées améliorant substantiellement leur contraste. A partir de ce moment, le nombre de photos publiées ne cessera d'augmenter.

En 1992, l'achat d'une photocopieuse performante permit non seulement d'améliorer la qualité du tirage, mais également de réduire les coûts d'impression. Pour la première fois également, une photo apparaissait en couverture (numéro 10 - mai 1992).

Une amélioration de la présentation de la

mise en page intervint avec le numéro 14 (juin 1993), grâce au recours à l'informatique, entièrement édité en MS-Word 6, la base de la base des logiciels d'édition...

Petit à petit, EN LIGNES trouva alors sa véritable vitesse de croisière, tandis que la mécanique de la rédaction se rôdait.

Passage à l'imprimerie

A ce stade, avec l'augmentation constante du nombre de lecteurs, il devenait financièrement possible de confier le tirage des revues à un imprimeur de métier. Cette véritable révolution se réalisa avec le numéro 16 (décembre 1993). C'est également à ce moment qu'apparurent les premières pages en couleurs. Le résultat escompté ne se fit pas atten-

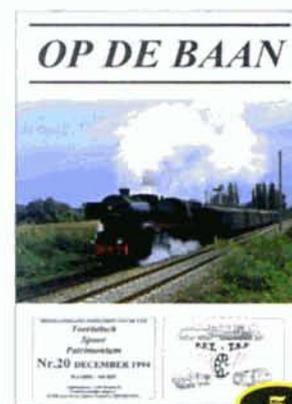
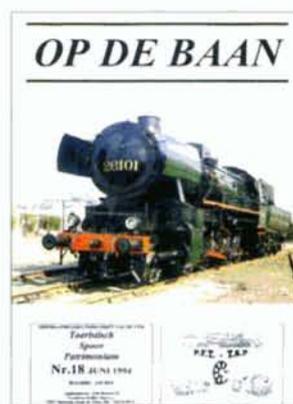
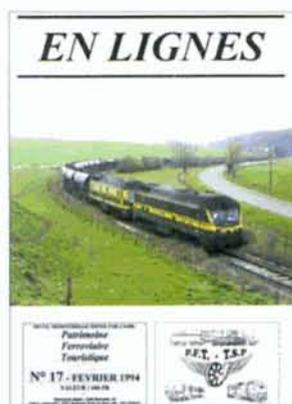
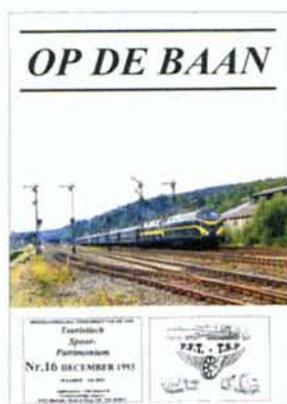
dre, puisque le nombre d'abonnés doubla en quelques semaines ! A ce moment, la revue était toujours réalisée au départ de feuilles A4 sur lesquelles étaient collées les photos ou documents. Ces feuilles étaient ensuite "flashées" par l'imprimeur.

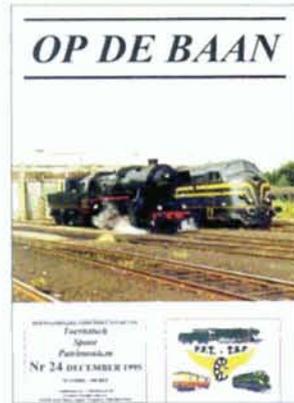
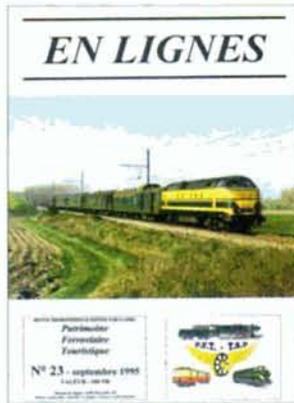
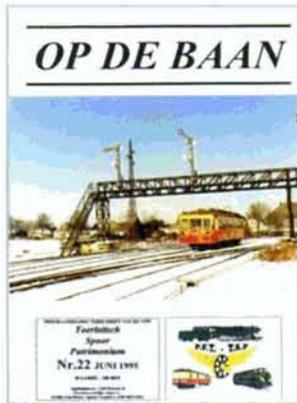
A partir du numéro 20 (décembre 1994), le contenu fut gratifié de deux pages couleurs supplémentaires. Dans le numéro 22 (mai 1995), le logo PFT apparaît désormais en couleurs sur la couverture.

Une nouvelle étape fut encore franchie avec le numéro 25 (mars 1996), lequel paraît avec une couverture rajeunie, entièrement en couleurs et plastifiée, dont la teinte de fond changera par la suite chaque année. Simultanément, le nombre de pages couleurs passe à six.



Depuis 3 ans, les opérations d'emballage et d'expédition ne sont plus réalisées par les bénévoles du PFT, mais bien directement par l'imprimerie. Ici, emballage, insertion des feuilles volantes et étiquetage du EN LIGNES 65.





A l'occasion du dixième anniversaire du PFT, le numéro 35 paraît avec un supplément de 20 pages, dont 16 en couleurs.

Dès le numéro 36 (décembre 1998), la couleur couvre désormais 8 pages. Il faut ici préciser que la publication en couleurs est très onéreuse. Jusqu'au numéro 36, chaque photo couleur publiée coûtait 6.000 FB (+/- €150), soit +/- 4 FB (+/- €0,10) par exemplaire tiré.

Ainsi, si le EN LIGNES contenait 15 photos en couleurs, le coût d'impression de ces seules photos se chiffrait à +/- 65 FB (+/- €1,6) par exemplaire ! Si le tirage avait été de 10.000 exemplaires, ce chiffre serait descendu à 60 centimes de FB (+/- €0,15), soit 9 FB (+/- €2,25) l'exemplaire seulement ! Malheureusement, le marché belge est d'autant plus restreint que notre Royaume est petit, ce qui ne permet pas d'atteindre des tirages comparables à ceux des grands pays comme l'Allemagne, où il dépassent plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires, réduisant ainsi le coût de la couleur à quelques centimes le numéro.

Impression en offset

Pour fêter le dixième anniversaire de la parution de *EN LIGNES* et lui permettre de passer dignement le cap de l'an 2000, le PFT décida de le publier intégralement en couleurs, et de passer vers une impression en offset de haute qualité, et ce à partir du numéro 41 (mars 2000). Une fois de plus, cet effort fut récompensé puisque le nombre d'abonnés doubla en quelques mois.

Au fil des numéros, la revue continue de progresser. Ainsi, à partir du 46 (juin

Walter PINET est le responsable de la version néerlandophone de EN LIGNES : le OP DE BAAN. Adolescent, il attrapa le microbe du train à Antwerpen-Zuid en 1965 lorsque, chaque matin, trois omnibus en provenance de Dendermonde arrivaient en gare, tractés par une P8 (type 64 SNCB), et repartaient en sens inverse en fin d'après-midi. Six ans plus tard, en juin 1971, il effectua son service militaire à Westhoven en Allemagne, où il fit connaissance avec les vapeurs de la DB dans la grande gare marchandises de Gremberg. Dans le triage, des BR 050-053 et 055 effectuaient le plus gros des manoeuvres. Au dépôt, il y avait encore deux Pacific BR 003 et quelques grosses 044. Un nouveau "homo ferroviensis" était né !

Il fit connaissance avec le PFT lors du mémorable voyage d'adieu aux 54 organisé le 14 mai 1988. En 1993, il décida d'intégrer l'équipe de traduction de EN LIGNES. C'est depuis janvier 2005 qu'il est devenu responsable de OP DE BAAN. Il peut compter sur une équipe comprenant Ghislain SMOUT, Bart DE WOLF, Hubert DESCEPPER, Ivo VAN STEENWINKEL, Hugo SPELMANS, Win DE RIDDER, William BOECKX, Nico VANDEBUERIE, Christophe MAURICE et Roel DE SAEGER. Les premières ébauches des textes traduits sont d'abord corrigés par Ghislain. Après terminaison complète de la revue, toute l'équipe se réunit pour une dernière grande relecture qui commence vers 10h00 pour se terminer vers 22h00. Walter tient ici à remercier chaleureusement toute son équipe, et en particulier Ghislain qui lit entièrement 3 fois chaque numéro avant son envoi à l'imprimerie; et également Anne-Marie qui prépare toujours un repas durant la journée de relecture.



Walter PINET, verantwoordelijke OP DE BAAN.

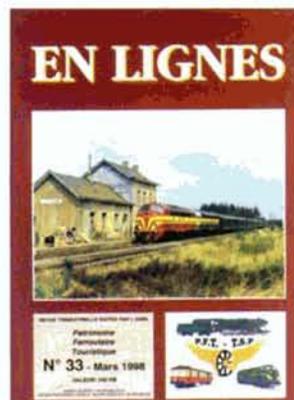
2001), le nombre de pages passe de 60 à 68. Avec le numéro 50 (juin 2002), la couverture est relookée : la photo couvre désormais l'entièreté de la page. En outre, un code-barre apparaît en bas de page, le plus discrètement possible, pour les ventes en librairie.

Une étape très importante est franchie avec le numéro 53 (janvier 2003) : EN LIGNES passe en effet à une fréquence d'édition bimestrielle. Un grand défi puisque la tâche de travail augmente de 50%!

A partir de 2004, apparaissent les premiers appareils photographiques digitaux dans l'équipe du PFT. Cela va véritablement révolutionner le traitement et la qualité des images.

Nouveau progrès avec le numéro 70 (décembre 2005) : les feuilles volantes insérées dans la revue sont désormais agrafées au milieu du numéro.

C'est également à cette époque que le PFT achète un scanner professionnel. Désormais, toutes les photos non numériques sont scannées par le PFT et non





plus par l'imprimeur. La qualité d'impression est non seulement meilleure, mais les coûts d'impression diminuent.

PFT-Editions dispose aujourd'hui de cinq scanners professionnels. Ils sont notamment capables de traiter tous les formats de négatifs ou dias, y compris les plaques en verre. Ils travaillent en parallèle et scannent tous les jours des dizaines de documents et négatifs. Les documents sont ensuite placés dans une banque centrale, répertoriés par pays et types d'engins.

Dernière évolution du EN LIGNES : le passage des pages PFT-Boutique vers l'encart central, permettant de libérer deux pages pour encore mieux documenter la revue.

En 100 numéros, soit plus de 20 ans, EN LIGNES a vécu d'innombrables événements, comme la fin de la traction Diesel en Belgique, la concrétisation du réseau à grande vitesse, et vit maintenant à l'heure des énormes chantiers liés au RER de Bruxelles. Sa parution reflète la vie associative du PFT, avec sa vertigineuse ascension, l'établissement d'une collection de matériel comptant parmi les plus importantes d'Europe, la création du Musée du Rail à Saint-Ghislain, et bien sur la concrétisation du Chemin de fer du Bocq.

EN LIGNES est une revue qui a toujours voulu être simple et sobre, sans publicité ni tape-à-l'oeil, toujours à la pointe de l'actualité.

Sa rédaction est entièrement l'oeuvre de bénévoles, passant la majorité de leurs loisirs à rédiger (et à traduire !) la revue. EN LIGNES n'est pas seulement lu en Belgique, 20% des lecteurs sont en effet



Les centaines de revues destinées aux abonnés étrangers ainsi que les exemplaires pour les librairies suisses, sont encore traités manuellement par le PFT (emballage, étiquetage). Elles sont ensuite transportées en camionnette vers la poste luxembourgeoise et le centre de distribution de Genève, avec un crochet par la France... PFT.

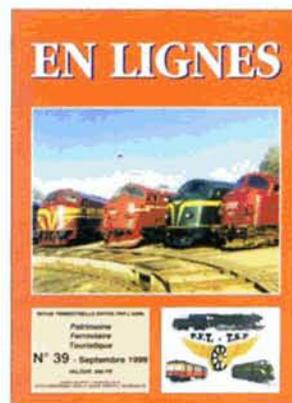
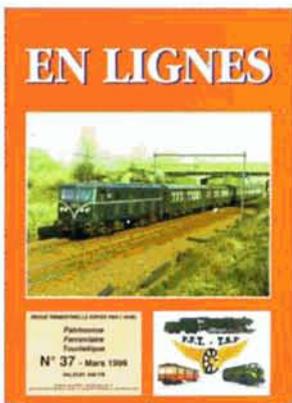
étrangers, répartis sur les cinq continents, mais plus particulièrement aux Pays-Bas, Luxembourg, Royaume-Uni, France et Suisse, où il est d'ailleurs distribué dans les librairies.

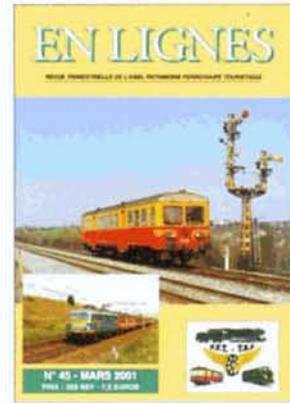
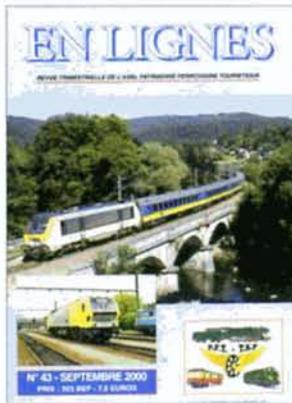
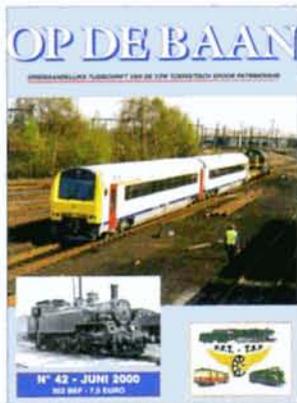
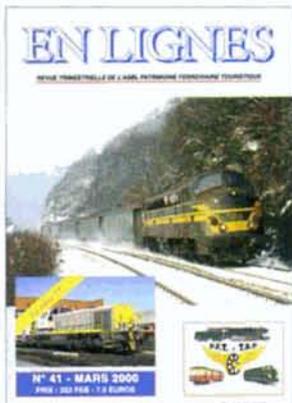
EN LIGNES poursuivra sur sa lancée, en diversifiant son contenu; le seul gage de réussite étant votre fidèle adhésion. Vos avis, souhaits et suggestions sont toujours les bienvenus.

De plus en plus souvent, des lecteurs nous transmettent des articles. Vu le manque de place, ces articles, ou ceux rédigés par l'équipe du PFT, doivent souvent être postposés de plusieurs numéros. Certains attendent ainsi leur publication depuis plus de 15 ans ! Ce fut le cas de l'historique sur les trams SNCV revendus en Espagne...

Toute l'équipe de rédaction tient ici à remercier les fidèles lecteurs sans lesquels il n'aurait jamais été possible d'obtenir le résultat que nous avons aujourd'hui sous les yeux, mais également les collaborateurs fidèles ou occasionnels qui nous fournissent leurs photos ou documents de manière totalement désintéressée.

Chaque semaine, que ce soit par courriel ou par envoi postal, le PFT reçoit des centaines de photos. Il n'est évidemment pas possible de les publier toutes, comme le souhaitent leurs auteurs. Seules les plus intéressantes et celles de qualité optimale sont choisies; les autres sont placées dans la photothèque d'où elles ressortent parfois pour illustrer livres, brochures et calendrier. Merci encore à ces photographes passionnés !





Dans les coulisses du *EN LIGNES*

Rédaction et mise en page

Tous les deux mois, chers lecteurs, vous avez sous vos yeux le *EN LIGNES*. Mais vous rendez-vous vraiment compte du travail titanesque que demande chaque numéro, de sa rédaction jusqu'à son envoi par la poste ou la distribution en librairie ?

Le travail le plus important concerne sans nul doute la rédaction. Son bouclage tous les deux mois nécessite un travail quotidien. Une semaine de congé et c'est l'enfer pour rattraper le temps "perdu" !

Une fois les articles prêts, il faut entamer la mise en page; un travail minutieux qui nécessite souvent de nombreuses adaptations afin que les photos et les textes couvrent toute la page. Cette opération est réalisée à l'aide d'un logiciel spécial de mise en page utilisé dans toutes les imprimeries.

Les photos, négatifs, dias ou autres documents doivent d'abord être scannés, s'ils ne le sont pas. Ensuite, il faut tous les traiter à l'aide d'un logiciel de traitement d'images. Outre l'amélioration des couleurs et du contraste, il faut convertir le profil de couleurs. La plupart des photos sont en effet en mode RVB et doivent toutes être converties en CMJN (Cyan, Magenta, Jaune, Noir). La plupart des presses *Offset* fonctionnent en effet sous le mode couleur CMJN. Cette conversion de profil de couleurs amène parfois des surprises. Ainsi, certaines teintes peuvent fortement varier; c'est souvent le cas

de certains verts. Il faut alors tenter d'y remédier. La dernière étape est d'adapter la taille du document avec une résolution de 300 dpi.

Le traitement total d'une photo peut durer de quelques secondes à plus de 60 minutes pour des documents abimés. Une fois cette opération terminée, on peut importer le document dans la maquette de la revue. A noter que le traitement d'images nécessite d'avoir des écrans d'ordinateurs de grande qualité et parfaitement calibrés au niveau des couleurs, sans quoi l'impression papier risque d'être fort différente de l'image à l'écran.

Il faut ici préciser un point extrêmement important : *EN LIGNES* et sa version néerlandaise *OP DE BAAN* ne diffèrent que par la couleur noire (sauf pour les pages de couvertures 1 et 68).

En imprimerie, on utilise quatre plaques de couleurs : une Cyan (bleu), une Magenta (rouge), une jaune et une noire. Afin de faire des économies, les trois

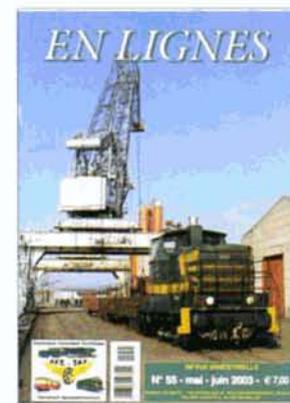
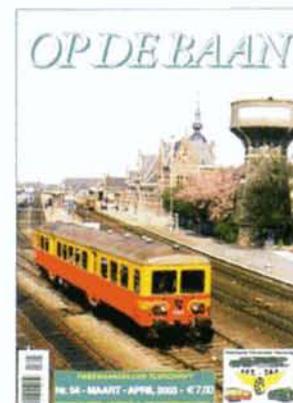
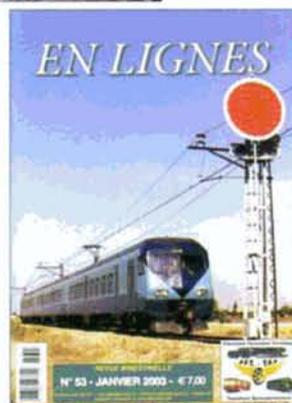
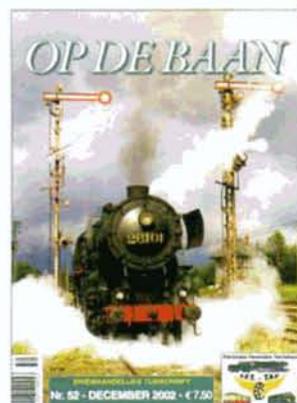
premières plaques sont communes aux deux versions et seule la plaque noire diffère (nous y reviendrons plus loin dans le processus). Ceci exige une rigueur stricte dans la mise en page; en effet, si une photo venait à bouger ne fut-ce que de quelques dixièmes de millimètres, elle serait totalement floue une fois imprimée. C'est aussi pour cette raison que les titres sont généralement en noir, de façon à pouvoir être traduits. A défaut, un titre en couleurs apparaîtrait en français dans le *OP DE BAAN*... Seuls donc les titres ne variant pas d'une version à l'autre peuvent être placés en couleurs, comme par exemple un nom propre ou en langue étrangère (comme par exemple le sous-titre "News" figurant en haut de certaines pages).

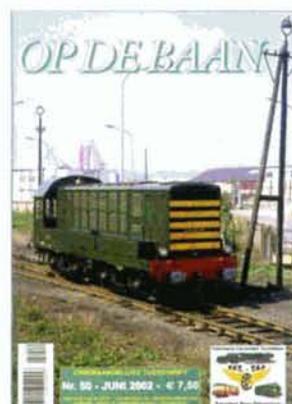
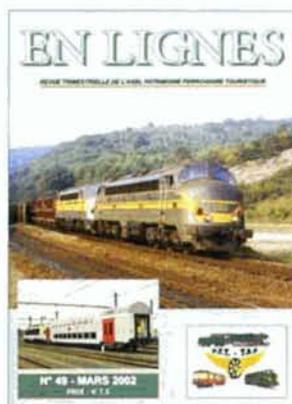
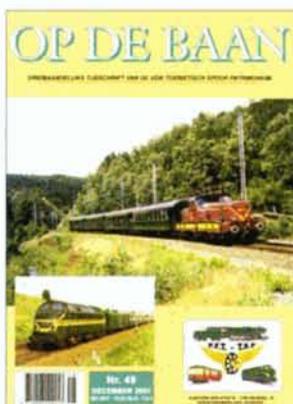
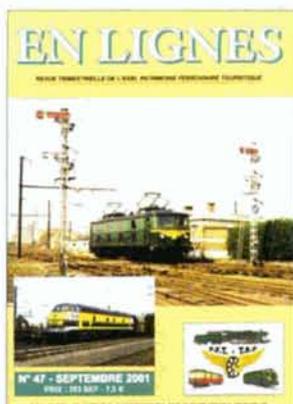
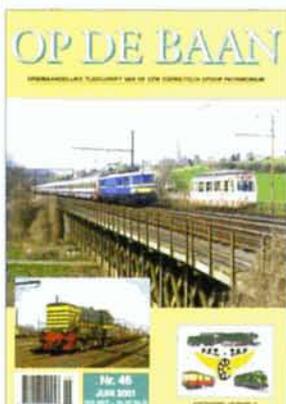
Une fois terminées, les deux maquettes (*EN LIGNES* et *OP DE BAAN*) passent à la relecture et aux corrections.

Elles peuvent ensuite être envoyées à l'imprimerie.



L'imprimerie GEERS OFFSET, une entreprise très dynamique et performante qui a une grande expérience et des machines à la pointe de la technologie. L'ensemble des publications du PFT y sont imprimées.





L'imprimerie

Pré-press

L'envoi s'effectue par Internet, sur le serveur de l'imprimerie. Vu la taille des fichiers, cette opération peut prendre plusieurs dizaines de minutes.

L'imprimerie GEERS OFFSET est située à Oostakker, près du port de Gent. Elle imprime le *EN LIGNES* depuis le numéro 41 (mars 2000).

Cette imprimerie vit le jour en 1930. Elle propose un programme complet pour la réalisation de revues, rapports annuels, livres (d'art) et autres imprimés. Elle offre un éventail de services qui comprennent la pré-press, l'impression et le façonnage, y compris le brochage avec ou sans fil, avec couverture souple ou dure, ainsi que l'emballage automatique sous feuille plastique et l'adressage à l'imprimante à jet d'encre.

Le service de pré-press de l'imprimerie réalise un preflight des fichiers fournis, sous forme d'épreuves couleurs ripées sur papier. Le rédacteur en chef et son adjoint se rendent alors à l'imprimerie afin d'effectuer une dernière lecture et les corrections de dernière minute. A ce stade, il est toujours possible de remplacer une photo.

Ces épreuves sont ensuite approuvées "bon pour le tirage". Maintenant, l'équipe du PFT ne peut plus intervenir.

Une épreuve d'imposition est réalisée pour contrôle interne, pendant que les fichiers sont convertis et adaptés aux "cahiers". Un cahier est une feuille au format A1 comprenant 16 pages (8 recto et 8 verso). *EN LIGNES* comprend 4 cahiers



EN LIGNES 99. Walter PINET et Jean-Luc VANDERHAEGEN, secondés par Ghislain SMOUT, effectuent une dernière relecture des épreuves et apportent les corrections de dernière minute.

par numéro (les 4 pages de la couverture ne font pas partie des cahiers et elles sont imprimées sur du papier plus épais). Sur les cahiers, les pages doivent occuper un ordre bien défini afin de correspondre dans la revue. Ainsi, par exemple, les pages 19/20 sont solidaires des pages 49/50.

Les fichiers sont ensuite transférés vers les installations CTP où sont réalisées les plaques.

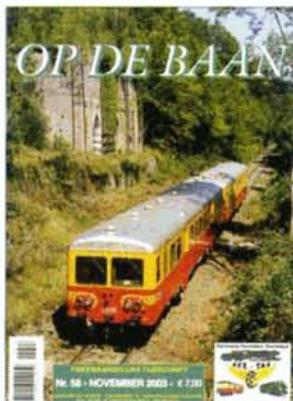
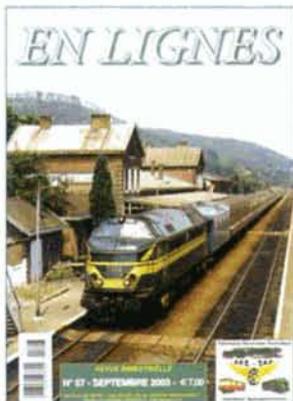
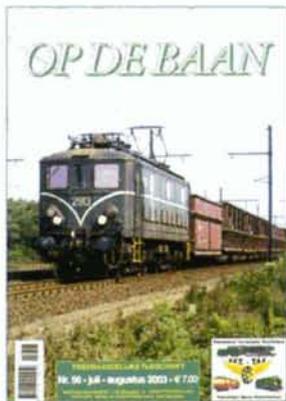
Les plaques d'offset

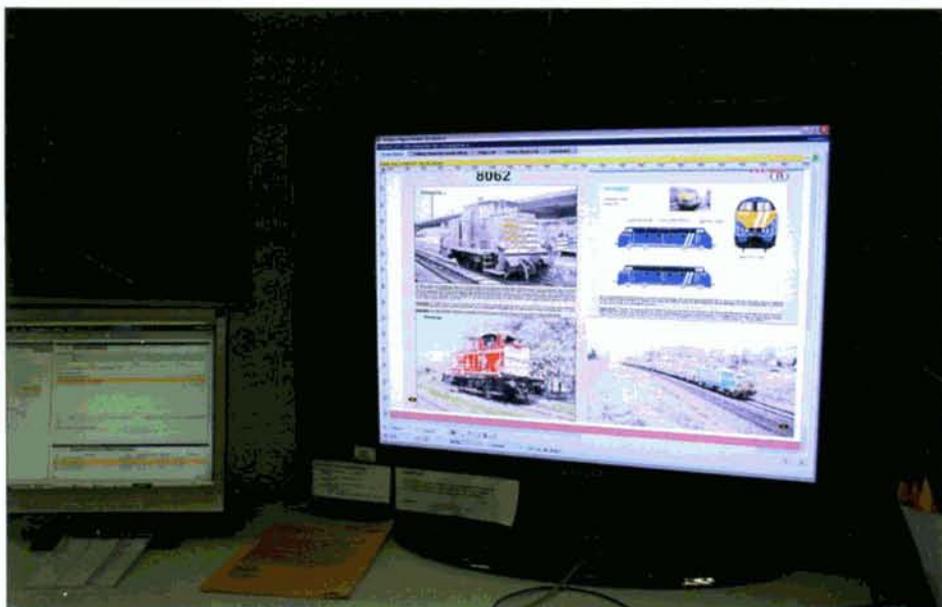
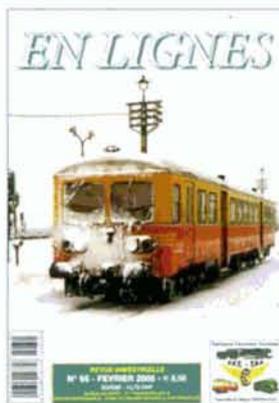
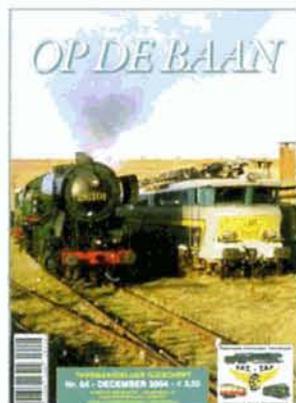
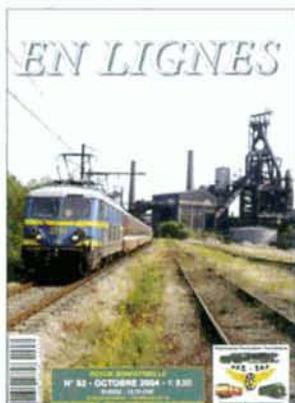
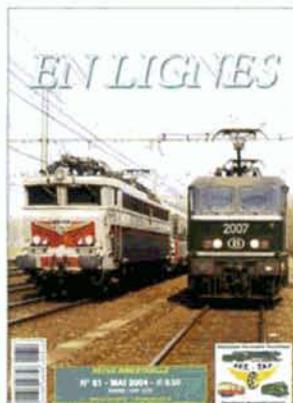
Les plaques d'offset, à base d'aluminium, sont les éléments essentiels du procédé offset par voie humide. Il y a quatre plaques par cahier : une par couleur CMJN.

Une plaque présente une surface présentant deux états de nature fondamentalement opposés : une surface imprimante qui doit accepter l'encre et refuser l'eau, et une surface non imprimante recouverte d'une couche de silicate de sodium qui doit être hydrophile et refuser l'encre.

Les plaques sont réalisées par deux installations *Heidelberg Computer-To-Plate* (CTP) qui sont calibrées chaque jour; afin d'obtenir une qualité optimale du matériel visuel, des courbes spécifiques sont utilisées en fonction du papier, quel que soit le type.

Grâce au support CIP3 de la pré-press, la mise au point des couleurs sur les presses est garantie pour 85%; l'imprimeur n'a qu'à apporter les dernières corrections.





Ci-contre : une fois les épreuves approuvées par le rédacteur en chef, les fichiers sont convertis puis transférés par le service de pré-press vers l'installation de réalisation des plaques d'offset. Sur l'écran d'ordinateur, on voit deux pages d'un cahier, les pages 58 et 11 du EN LIGNES 99.

Au total, l'impression des revues EN LIGNES / OP DE BAAN nécessite 24 plaques, soit 4 plaques CMJN pour chacun des 4 cahiers (16 plaques), plus 4 plaques noires pour OP DE BAAN, et encore 4 plaques CMJN pour l'impression des 4 pages de la couverture (pages 1, 2, 67 et 68) de chacune des deux revues (imprimées simultanément sur le même cahier - voir photo plus loin).

La presse

Après la réalisation des plaques, EN LIGNES est prêt pour sa naissance dans une presse rotative.

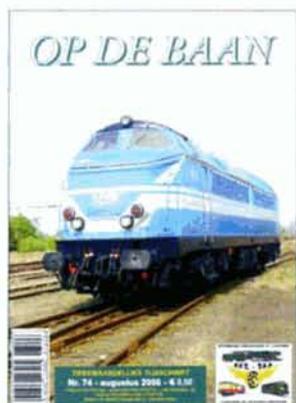
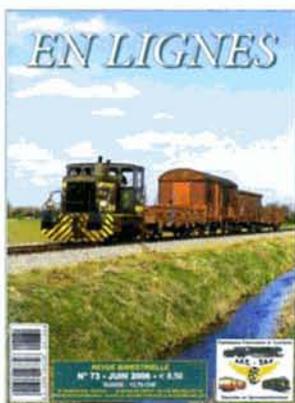
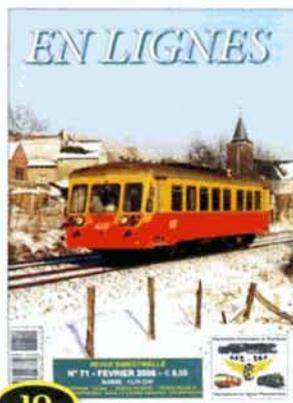
L'imprimerie Geers Offset possède 38 groupes d'impression, dont des presses Heidelberg de dernière génération à huit et dix couleurs imprimant en un seul passage les cahiers en recto-verso.

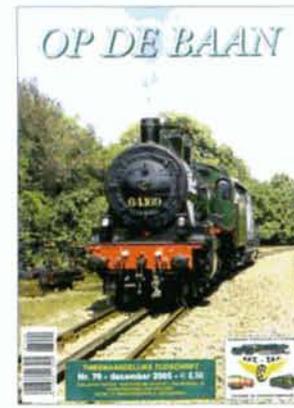
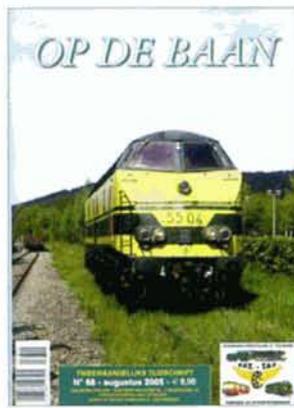
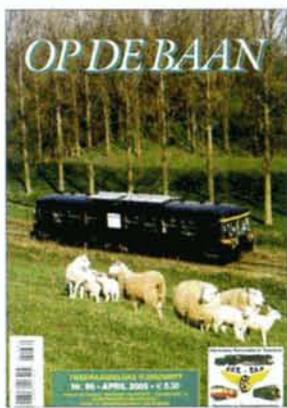
La presse imprime un cahier à la fois. Pour cela, 8 plaques sont insérées, 4 pour les pages recto et 4 pour les pages verso. Une fois la rotative lancée, la vitesse peut atteindre 15 m/s, ce qui équivaut à 80.000 feuilles par heure !

Sur chaque plaque, de l'eau est envoyée. Cette eau ne subsiste que sur les parties non imprimables. Lorsque l'encre est envoyée, elle n'adhère que sur les parties imprimantes sans eau.



Les plaques sont réalisées par deux installations Heidelberg Computer-to-Plate. Ici, sortie d'une plaque cyan (bleu).





Après la sortie des premières feuilles, la rotative est stoppée afin de réaliser un contrôle à l'aide d'un lecteur laser. Pendant l'impression, un système d'Image Control permet également de corriger automatiquement les écarts de couleurs, afin de garantir une qualité parfaite tout au long du tirage. L'impression commence toujours par *EN LIGNES* vu que son tirage est beaucoup plus élevé que celui de *OP DE BAAN*. Après l'impression d'un cahier du *EN LIGNES*, la presse est arrêtée afin d'échanger les deux plaques noires (l'une pour le recto, l'autre pour le verso), par les plaques noires de *OP DE BAAN*. Comme nous l'avons vu plus haut, les couleurs des deux versions doivent obligatoirement rester inchangées au millième de millimètre près, sans quoi le noir serait décalé et les photos seraient comme floues. C'est un des aspects très complexe de la rédaction de la revue.

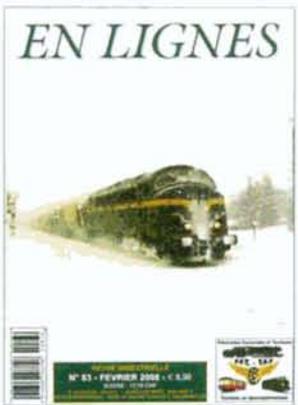


Ci-dessus : la presse Heidelberg sur laquelle est imprimé le *EN LIGNES* 97. La machine comprend 8 unités placées les unes derrière les autres. Chacune des 8 plaques est placée dans une unité. A droite on voit le chargeur de papier. Ci-dessous : la plaque magenta enroulée autour de la rotative.



Insertion d'une plaque dans la rotative.





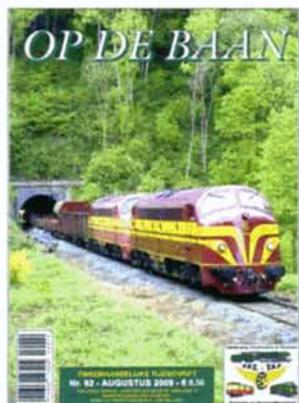
Photos colonne de gauche : tout au long du tirage, des contrôles de qualité sont effectués. En haut : retrait d'une feuille. Au milieu et en bas, les deux installations de contrôle.

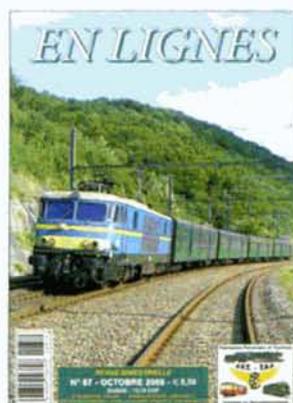
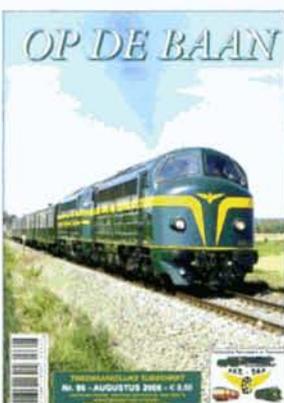


Remplissage des couleurs dans chaque unité de la presse. Ici, le jaune et à droite le magenta. Les feuilles passent successivement d'une couleur CMJN à l'autre pour, en finale, ressortir en quadrichromie.



Une à une, les feuilles imprimées sortent de la machine. Sur les rotatives modernes, la vitesse d'impression atteint 80.000 feuilles par heure ! Ces grandes feuilles ne sont en réalité pas au format A1 mais légèrement plus grandes afin de tenir compte des marges de rognage.





La post-presse

Une fois le tirage terminé, le futur *EN LIGNES* arrive dans la section "post-presse", où les grandes feuilles A1 vont être pliées en quatre pour former un "cahier" de 16 pages recto-verso.

Les feuilles sur lesquelles sont imprimées les couvertures, vont quant à elles être découpées. Avant cela, elles sont d'abord placées dans une machine permettant par vibration de former un bloc parfaitement ajusté, sans quoi certaines feuilles pourraient être découpées de travers ou trop vers le haut, vers le bas, vers la droite ou vers la gauche.



Découpage des feuilles des couvertures. Ici, celles du *EN LIGNES* - *OP DE BAAN* 97.

Après pliage, les cahiers sont placés sur une palette.



Avant découpage, les rames de feuilles passent sur une machine permettant de former un bloc où les feuilles sont parfaitement ajustées.



Les couvertures après impression. Comme elles sont imprimées sur du papier plus gros mais toujours au format A1 et qu'elles ne comportent que 4 pages, les couvertures *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont imprimées sur les mêmes feuilles au départ de plaques communes, et en double, de façon à obtenir 8 pages (16 recto-verso). En outre, un vernis est déposé sur la partie recto de la feuille, formant les pages de couverture 1 et 68.



→ Voici la machine assurant l'assemblage de la revue. Un ordre précis doit bien sûr être respecté : on commence par l'encart, puis le cahier central (pages 27 à 42) et enfin la feuille de couverture (pages 1-2-67-68). Ici, assemblage du OP DE BAAN 97.

Vient ensuite la phase d'assemblage. Cette opération est réalisée par une machine très performante. Les cahiers sont placés dans des chargeurs, puis tombent un à un sur une chaîne. A chaque passage sous un chargeur, un cahier supplémentaire s'ajoute au précédent.

Le premier cahier en début de chaîne est celui de l'encart central; viennent ensuite les 4 cahiers de la revue, à commencer par celui des pages 27 à 42, puis 19-26 et 43-50, puis 11-18 et 51-58, puis 3-10 et 59-66, et enfin les pages de couverture.

En fin de chaîne, les revues passent à l'agrafe.

La dernière étape est le rognage final de la revue au format A4.

A ce sujet, lors de la mise en page de la revue, il faut toujours tenir compte d'une marge de 3 mm pour les photos placées en bord de page. La photo doit ainsi être positionnée 3 mm à l'extérieur de la feuille. Le rognage ne peut garantir un découpage exact : il est réalisé sur une marge maximale de 6 mm, entre 3 mm à l'extérieur et 3 mm à l'intérieur.

Tout au long du processus d'impression et d'assemblage, la combinaison de logiciels de reconnaissance d'image et de lecteurs de code-barres extrêmement sensibles, peut suivre les cahiers. Sur base des informations encodées dans les codes-barres durant la pré-press (numéro de commande interne, version linguistique, numéro de cahier), les cahiers défectueux peuvent être immédiatement détectés. Lors de la découverte d'un cahier défectueux, un signal d'alarme retentit et toutes les activités en cours sur la machine concernée s'interrompent.

De cette façon, le système de contrôle empêche la fabrication de cahiers manquants, doubles ou incorrects.

Quelques pages de l'encart central prêtes à être insérées dans la revue.



Une pile de cahiers. Ici, les pages 3 à 10 et 59 à 66, sont placées dans un des chargeurs de la machine d'assemblage.

Le publipostage

Une fois les revues agrafées et rognées, il ne reste plus qu'à les emballer suivant leurs destinations.

Pour les abonnés, elles sont emballées sous un film plastique à base d'amidon qui est, depuis le début de 2010, à 100% biodégradable. En outre, ce film plastique est rétractable, permettant une tenue solide de manière à ce que la revue ne soit plus

"libre" dans son emballage.

Après l'emballage, elles passent sous une tête d'impression digitale qui imprime automatiquement les adresses.

Les revues doivent ensuite être triées suivant les bureaux de tris postaux de destinations, puis sont livrées à la poste.

Les revues destinées aux librairies ou aux abonnés étrangers sont simplement embal-

Lors du passage des cahiers déjà assemblés, un autre cahier est ajouté. Ici, ajout du cahier formant les pages 3 à 10 et 59 à 66.



lées dans des boîtes en carton. Les revues destinées aux librairies en Belgique sont expédiées aux *Messageries de la Presse* (AMP) qui les distribuent dans 6000 points de vente.

Votre revue préférée est également lue hors de nos frontières, et c'est une organisation un peu spéciale qui est activée tous les deux mois.

Quelques jours avant la sortie de presse, des centaines d'enveloppes sont préparées avec les mentions obligatoires exigées par la poste.

Le jour J, l'imprimeur expédie vers le siège social du PFT plusieurs centaines de revues. Celles destinées aux abonnés étrangers sont glissées dans les enveloppes; les exemplaires destinés à la Suisse sont dédouanés une première fois en Belgique, tandis que les numéros restants sont distribués au personnel de la SNCB abonné, via le factage interne, ou envoyés vers quelques commerçants opérant dans le secteur du modélisme et non desservis par les AMP. Ces différentes opérations sont effectuées par deux membres bénévoles, en principe, toujours les mêmes, habitués à longueur d'année à ce genre de travail.

Lorsque leur occupation professionnelle le permet, mais toujours avant la date limite, les revues sont chargées dans une camionnette. Premier arrêt vers 9 h à la poste de Luxembourg-gare, où les revues pour les abonnés étrangers sont débarquées afin d'être acheminées dans toute l'Europe, aux Etats-Unis, en Afrique, etc. Un lot est déposé chez *Model-Shop*, un magasin de modélisme très connu au Grand Duché. Ensuite, l'horaire est minuté, car la marchandise doit parvenir à la frontière Suisse (Vallorbe) avant 17h. Un premier passage au bureau des douanes françaises de La Ferrière permet de faire sortir virtuellement les livres de la Communauté européenne; et c'est enfin le passage au bureau des douanes suisses 10 mètres plus loin...

Lorsque tout va bien, l'ensemble de ces opérations ne prend pas plus de 30 mi-



↑ C'est une machine Sitma 950 qui assure l'emballage des revues sous un film en plastique. Cette machine peut emballer 20.000 pièces par heure. Au besoin, elle peut également ajouter une ou plusieurs feuilles volantes.

minutes, mais le transit doit se faire à 17h30; passé ce délai, la barrière est fermée et le voyage ne pourra reprendre que le lendemain.

Si les conditions météorologiques sont difficiles, et cela arrive environ 2 fois par an, le voyage est scindé à Pontarlier, et le passage de la douane est effectué le lendemain. La firme *Gondrand*, transitaire à Vallorbe, doit toujours être prévenue du retard afin de retarder les opérations au lendemain.

Passé Vallorbe, ce sont les routes et autoroutes suisses jusque dans la banlieue de Genève. Vu l'heure de passage à Vallorbe, la circulation y est souvent très dense et nous sommes régulièrement obligés de prendre des routes secondaires afin d'éviter le nœud de Lausanne.

Les revues sont déposées sur le quai de chargement de la société *Naville*. Il est environ 18 h, et les « En Lignes » destinés à la Suisse romande sont arrivés à bon port. Dès le lendemain, ils se trouveront sur les étagères des librairies et aubettes des gares. Quant aux bénévoles, ils quitteront Genève sans tarder, afin de profiter d'un repos bien mérité.

Voici donc tout le cheminement de votre revue préférée depuis la rédaction jusqu'à son envoi; cela nécessite un travail complexe et méticuleux, réalisé essentiellement par des membres bénévoles du PFT, sauf la partie en imprimerie bien entendu.



↑ En fin de chaîne, les adresses des abonnés sont automatiquement imprimées à l'aide d'une tête d'impression digitale.

↙ ↘ Triage et ficelage des revues suivant leur bureau de tri postal de destination, et emballage des revues destinées aux librairies et au PFT dans des boîtes en carton.





Matériel

Notre équipe technique a eu la saison bien remplie : entretiens, petites réparations diverses et visites trimestrielles d'*Infrabel* sur le matériel roulant ont allègrement occupé les semaines et week-ends. Ce qui n'a pas laissé beaucoup de temps pour la restauration d'autre matériel que celui déjà en service.

Autorails

4602 - 4506

Ces deux autorails ont assuré à tour de rôle la saison touristique sur la ligne 128 sans la moindre faille, accumulant à eux deux la bagatelle de 4680 km. C'est-à-dire qu'ils ont effectué environ 160 allers-retours sur la ligne 128 !

554.18

Le 554.18, par contre, n'a toujours pas quitté Schaerbeek. Il semblerait que la possibilité de le voir rouler sur le raccordement de l'Armée belge à Kapellen soit revenue à l'ordre du jour, sans toutefois que l'on puisse parler de conclusion définitive du contrat de location. Affaire à suivre...

551.26

Une école technique limbourgeoise nous a contactés dans le cadre d'un projet scolaire qui permettrait de redonner vie à notre plus vieil autorail : le vénérable *Brossel* 551.26, construit en 1939 et que trois de nos membres avaient racheté au dépôt de Bertrix en 1988. Il prenait la poussière depuis 1990 dans le fond de l'atelier de Schaerbeek et sa situation n'évoluait plus par manque de bras.

Le projet est de pourvoir notre autorail d'un équipement intérieur dont il a complètement été dépouillé lors de son utilisation comme véhicule de la caténaire dans le district Sud-Est. Le travail, échelonné sur deux années scolaires, consiste en une rénovation des plafonds, la reconstruction de la boiserie des parois latérales en bois noble, la restauration des postes de conduite, la fabrication complète des portes à 4 vantaux qui ont été victimes des ravages du temps, la réparation de l'éclairage intérieur et le placement de banquettes en bois amovibles, offrant la flexibilité de disposer soit de places assises, soit d'une grande plate-forme.

La restauration de la carrosserie et de la mécanique, quand à elle, reste de la responsabilité du PFT et se fera dans un



Dans le cadre des 175 ans de rail en Belgique, la P8 a effectué des navettes entre Erquelinnes et Lobbes durant le week-end des 18 et 19 septembre. Erquelinnes, 19 septembre 2010. PFT.

stade ultérieur. Elle ne devrait toutefois pas poser de problème, l'autorail étant déjà en ordre de marche.

Le 'Brossel' sera transporté en convoi exceptionnel routier et déposé dans la cour intérieure de l'école sur une courte voie provisoire d'une dizaine de mètres. Nul doute que cela attirera les curieux !

Locomotives Diesel

5927

Les travaux de restauration de la 5927 avaient été entamés fin 1995. Ils furent toutefois suspendus car nous ne disposions pas, à l'époque, de bogies en état convenable. L'arrivée de la 5941 dans un meilleur état technique en mai 2002 a modifié la donne et le chantier de la 5927 en était resté là : une caisse prête à peindre, des postes de conduite complètement décapés et démontés, la salle des machines entièrement restaurée, mais des pièces détachées en pagaille.

Le puzzle qu'elle constituait a été reconstitué par une petite équipe de ... deux bénévoles durant l'automne (Tim et Tommy). Les postes de conduite sont repeints et les accessoires remontés, ainsi que les portes d'accès.

Il reste à faire subir à la caisse un nettoyage en règle (elle a accumulé la poussière grasse d'atelier durant 15 ans), un léger ponçage et une remise en peinture verte selon la livrée verte simplifiée des années 60.

Elle sera remise en ordre de marche, mais ne sera pas homologuée pour la circulation sur le réseau d'*Infrabel*.

WR360C14

Nous disposons toujours de deux locomotives de guerre allemandes du type WR360C14 rachetés à l'époque aux carrières d'Havennes. Ni l'une ni l'autre ne sont plus en état de marche, et l'agrément

de tels engins n'est pas envisageable car fort complexe et non rentable. Le PFT a toutefois décidé d'en faire une bonne avec les deux. Tous les éléments extérieurs tels que portes, fenêtres, capot moteur ont été démontés et envoyés en atelier pour subir un sablage en profondeur.

Le châssis et la mécanique de la loco subsistante seront traités à Schaerbeek et complétés avec les pièces encore récupérables de l'autre. Le reste, les parois de la cabine notamment, sera refabriqué de toutes pièces. Le but est de rendre à la machine l'état d'origine de la locomotive 231.001 SNCB qui était en service à l'atelier de Bruxelles-Midi de 1945 à 1963.

Elle ira ensuite rejoindre l'autre WR360C14, celle de l'armée belge, qui se trouve dans notre abri-musée de Saint-Ghislain. Nous pourrions de la sorte, exclusivité du PFT, vous présenter un parallèle de locomotives Diesel d'avant la seconde guerre mondiale.

6003

Nous avons été sensibilisés par les commentaires de plusieurs amateurs qui se sont émus du ferrailage de la 6003. Sa destinée a été longuement discutée dans les rangs du PFT, car ce n'est pas de gaieté de cœur que nous prenons ce genre de décision. Elle est motivée par son état lamentable (voir photo), mais aussi par le fait que le maintien en service de matériel roulant et agréé prend de plus en plus de temps et que le nombre de bénévoles ne suit pas, que du contraire, la même courbe ascendante. Par contre, les frais de location de garage dont nous devons nous acquitter sont bel et bien là, et ne sont pas négligeables. Il arrive même que les coûts d'hébergement dépassent de loin la valeur intrinsèque de



← PHOTO 100-02

La 806 CFL a fait ses premiers tours de roues sur la ligne du Bocq cet automne. Le 18 octobre, elle opérait avec un train de travaux à l'entrée de la gare de Ciney.
PFT / Alain DEFECHEREUX.



l'engin.

Il est possible que nous devions nous défaire d'autres pièces à l'avenir, tant il est improbable de les revoir un jour en service : la seconde loco V36, le véhicule ES208, le 4001, notre voiture M2...

N'hésitez donc pas, s'il vous déplaît que le PFT se défasse de matériel historique unique et représentatif de l'histoire de nos chemins de fer belges, à venir vous joindre à nos équipes de bénévoles à Saint-Ghislain et à Schaerbeek, afin de donner une chance supplémentaire de survie à ces témoins du passé.

Voitures

Tout comme ceux de notre voiture K1 21.127 l'an dernier, les essieux de la K1 21.122 sont arrivés à expiration. La voiture a donc subi un levage à Schaerbeek afin de découpler les bogies et de démonter les essieux. Ceux-ci ont été

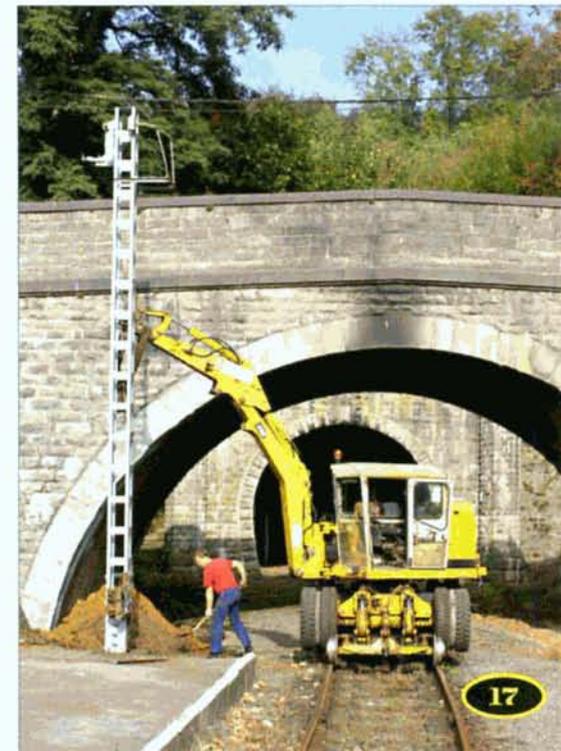
envoyés pour contrôle approfondi à l'Atelier Central de Mechelen, où la SNCB dispose d'un département « roues » spécialisé. Ils y subissent un examen aux ultrasons pour déceler d'éventuelles fissures aux roues et à l'axe de l'essieu, et aux roulements; les boîtes d'essieu sont entièrement démontées, nettoyées et pourvues d'une nouvelle graisse de lubrification. Le cas échéant, les roues subissent un reprofilage afin de garantir la stabilité du véhicule sur la voie.

L'équipe de Schaerbeek a mis ce laps de temps à profit pour procéder à un nettoyage des bas de caisse de la voiture et à une révision des bogies et de la timonerie de frein en particulier. Deux marchepieds ont dû être remplacés, car ils ne garantissaient plus la solidité requise.

La restauration de la seconde voiture M1 n'évolue que très lentement, par manque de main d'œuvre.

Ci-dessous ↓ : la 6003 était devenue une épave. Le PFT a dû se résoudre, à contre-cœur, à la démolir. Ronet, 15 juillet 2010.

Ci-contre à droite → : un signal mécanique supplémentaire a été planté le 13 octobre au bout du quai de la gare de Spontin, en direction d'Yvoir. PFT.



Erquelinnes : Le rail en fête

A l'occasion des 175 ans du rail en Belgique, l'administration communale d'Erquelinnes, par la voix de son syndicat d'initiative, a émis l'idée d'organiser une grande manifestation avec le train pour thème central.

Le PFT a été sollicité pour assurer des navettes en train vapeur entre Lobbes et Erquelinnes, tandis que la SNCB avait mis à disposition du matériel moderne. Infrabel exposait un engin technique de la voie, accessible aux visiteurs.

Enfin, dans l'ancienne halle à marchandises, une très belle exposition, alimentée par des collections privées, de B-Holding et du PFT, retraçait l'histoire du rail en général et dans la région d'Erquelinnes en particulier. C'est la première fois qu'une telle manifestation était organisée dans cette ancienne gare-frontière.

Locomotives

série 11

● Depuis le 12 décembre, le roulement des locomotives de la série 11 a gagné une journée, passant de 7 à 8. Voici le nouveau roulement (il n'y a pas de service le week-end) :

- A901 : P7968 FZT - FBM
P8969 FBM - FZT
- A902 : P7013 FGSP - FSR
P8013 FSR - FGSP
- A903 : P7907 FDN - FSR
P8907 FSR - FZT
- A904 : P7909 LK - FSR
P8902 FSR - FDN
- A905 : P7904 FZT - FSR
P8903 FSR - FDN
- A906 : P7905 FDN - FSR
P8906 FSR - FDN
- A907 : P7903 FDN - FSR
P8904 FSR - FDN
- A908 : P7022 FGSP - FBLUX
P8012 FSR - FGSP

Abréviations : FBLUX = Brux.-Luxembourg, FBM = Brux.-Midi, FDN = Oudenaarde, FGSP : Gent-St-Pieters, FSR = Schaerbeek, FZT = Zottegem, LK = Kortrijk

série 20

● Depuis le 6 septembre, le train P7095 Dendermonde 07.46 - Bruxelles-Luxembourg 08.33 n'est plus assuré par une locomotive de la série 11, mais bien par une 20. La rame assurant ce train part le matin à vide de Schaerbeek (Schaerbeek-Groupe-R 06.33 - Dendermonde 06.59). A son arrivée à Bruxelles-Luxembourg, elle continue à vide vers Schaerbeek (Bruxelles-Luxembourg 08.36 - Schaerbeek-Groupe-R 09.15), tandis que la 20 est envoyée à vide à Forest-Voitures (Schaerbeek-Gr.-R 09.27 - Forest-Voitures 10.00) en vue d'assurer l'INT 97 "Iris".



PHOTO 100-03 Le train 49808 La Louvière-Gare-Industrielle 15.32 - Ronet 16.49/22.24 - Strasbourg 05.50, circule le lundi, mercredi et jeudi. Ce parcours est assuré le jeudi uniquement par une locomotive de la série 20 entre La Louvière-G.I. et Ronet. Le 8 juillet, passage à La Chaussée (ligne 124A entre Luttre et Courcelles-Motte) du 49808 remorqué par la 2025. Christian AUQUIERE.

série 22

● La 2201 préservée par le PFT est désormais la toute dernière représentante de sa série; les dernières 22 ayant été démolies le 3 novembre.

série 26

● Depuis le nouvel horaire d'hiver appliqué le 6 septembre dernier, une troisième rame de voitures à deux niveaux du type M6 encadrée par deux locomotives de la série 26, a été mise en service sur la relation IR-I Binche - Louvain-la-Neuve-Université. Sept allers-retours sont maintenant assurés par ce matériel. Nous donnons ci-après le roulement B6 des 26 utilisées pour ce trafic. Ces trains circulent du lundi au vendredi. Les numéros de trains précédés de l'abréviation ER ou RE sont des parcours à vide pour l'entretien de la rame à Châtelet.

B631 + B632

- 3906 Binche 06.20 - Louvain-la-N-U 08.18
- 3930 Louvain-la-N-U 08.41 - Binche 10.40
- 3911 Binche 11.20 - Louvain-la-N-U 13.18
- 3935 Louvain-la-N-U 13.41 - Binche 15.40
- 3916 Binche 16.20 - Louvain-la-N-U 18.18
- 3940 Louvain-la-N-U 18.41 - Binche 20.40

B633 + B634

- 3905 Binche 05.20 - Louvain-la-N-U 07.18
- 3929 Louvain-la-N-U 07.41 - Binche 09.40
- ER3929 Binche 09.51 - Châtelet 10.50
- RE3914 Châtelet 13.00 - Binche 14.00
- 3914 Binche 14.20 - Louvain-la-N-U 16.18
- 3938 Louvain-la-N-U 16.41 - Binche 18.40
- ER3938 Binche 19.00 - Châtelet 19.47

B635 + B636

- RE3907 Châtelet 06.09 - Binche 07.02
- 3907 Binche 07.20 - Louvain-la-N-U 09.19
- 3931 Louvain-la-N-U 09.41 - Binche 10.40
- 3913 Binche 13.20 - Louvain-la-N-U 15.18
- 3937 Louvain-la-N-U 15.41 - Binche 17.40

<p>RADIATIONS</p> <p>219 : 10-12-2006 (2)</p> <p>1601 : 2009 FSD (1)</p> <p>1602 : 2009 FSD (1)</p> <p>1604 : 2009 FSD (1)</p> <p>1605 : 2009 FSD (1)</p> <p>1608 : 2009 FSD (1)</p> <p>2551 : 2009 FNND (1)</p> <p>2553 : 2009 FNND (1)</p> <p>2558 : 2009 FNND (1)</p> <p>(1) la date de radiation n'a jamais été publiée, elle se situe entre mars et décembre 2009.</p> <p>(2) cette automotrice avait été vendue à ICT (B-Holding, départ-</p>	<p>tement <i>Information and Communication Technology</i>) le 10 décembre 2006, pour remplacer la 106 TBL2. Depuis lors, elle n'a plus bougé. Nous considérons qu'elle a été radiée à cette date.</p> <p>SORTIES DE RÉVISION</p> <p>366 : 14-09-10 RI</p> <p>378 : 03-08-10 MOD</p> <p>402 : 08-09-10 RI</p> <p>407 : 14-09-10 RI</p> <p>646 : 21-10-10 RI2</p> <p>653 : 08-07-10 RI2</p> <p>697 : 05-08-10 RI2</p> <p>810 : 08-09-10 RG</p> <p>831 : 13-10-10 RG</p>	<p>967 : 28-10-10 CR</p> <p>RENUMÉROTATION</p> <p>673 → 967 (28-10-10)</p> <p>MUTATIONS</p> <p>641 à 644 : FSR → FKR 06-09-10</p> <p>661 à 664 : FSR → NK 06-09-10</p> <p>772 à 782 : NK → FSR 06-09-10</p> <p>VENTES</p> <p>7363 : Gleisfrei (Italie) 10-10</p> <p>7374 : Gleisfrei (Italie) 10-10</p> <p>DEMOLITIONS</p> <p>2226, 2229, 2248 et 2250 : octobre et novembre 2010 à Courcelles</p>	<p>ABRÉVIATIONS</p> <p>ATC : Angel Trains Cargo</p> <p>CR : CityRail</p> <p>FHS : Hasselt</p> <p>FKR : Merelbeke</p> <p>FNND : Antwerpen-Noord</p> <p>FSD : Oostende</p> <p>FSR : Schaerbeek</p> <p>GCR : Charleroi-Sud</p> <p>GR : grande révision</p> <p>IFB : Inter Ferry Boats</p> <p>M CR : modernisation City Rail</p> <p>MKM : Stockem</p> <p>MOD : modernisée</p> <p>NK : Kinkempois</p> <p>RI : révision intermédiaire</p> <p>RI2 : 2e révision intermédiaire</p>
--	--	--	---



PHOTO 100-04 ↑ Le 9 septembre, un train de pèlerins à été mis en marche entre Libramont et Lourdes, avec retour le 16 septembre. Au parcours aller, la traction fut assurée entre Libramont et Jeumont par les 2318 + 2337, y compris le parcours à vide de la rame entre Châtelet et Libramont. La rame était composée de 14 voitures SNCF (10 couchettes BC10, une voiture B5D, 1 D et deux voitures-ambulances AMB). Cette photo montre le parcours de la rame à vide en direction de Libramont, lors de son passage à Assesse. Christian AUQUIERE.

série 23 et 26

● Depuis le 6 septembre, les 23 ont perdu leur roulement marchandises B3. A partir du 5 décembre, les trains assurés par les 26 pourraient être partiellement repris par des locomotives Diesel de la série 77/78. La raison de ce changement pour le moins irréaliste est que SNCB-Logistics (ex. B-Cargo) doit louer les 23 et 26 à la SNCB, alors que les 77/78 lui appartiennent. Les 23 et 26 n'interviendront plus qu'en cas de manque de matériel.

série 23

● Depuis le nouveau service du 5 décembre, le roulement voyageurs des 23 comporte toujours 24 journées. Elles n'assurent toutefois plus les trains P 7724/8724 Châtelet - Schaerbeek et retour, qui étaient remorqués par deux machines en unité multiple. Ces trains sont maintenant assurés par une des rames de voitures à deux niveaux du type M5 avec locomotive série 21, qui assurent des IR entre Antwerpen et Bruxelles, dont un des parcours est prolongé le soir vers Châtelet, et inversement le matin. Comme autre modification, signalons que le train P7514 Tournai - Schaerbeek n'est plus assuré par une 23. En contrepartie, les 23 remorquent le train P7515 Mouscron 07.14 - Leuven 09.19.



Le 20 juillet, par manque de locomotives disponibles, la 1190 a exceptionnellement tracté un train de longs rails soudés vide entre Geraardsbergen et Schaerbeek-Formation. Passage à Ninove. Alain DEPAUW.

Toujours par manque de locomotives, le train de mesure de B-Telecom qui circule plusieurs fois par semaine sur le réseau, a dû être remorqué le 26 octobre par les 1182 et 1187. Au départ de Schaerbeek, il a d'abord rejoint Antwerpen-Noord puis Lier et Essen, et retour. Il était composé de la voiture B-Telecom et de deux voitures type I11, dont une voiture-pilote. Passage du train à Deurne. Armand BEERLANDT.



Circulations spéciales via la section frontalière Roosendaal - Essen

→ Le dimanche 15 août, à la suite de travaux entre Maastricht et Roermond, le train auto-couchettes EETC (Euro Express TrainCharter) 1402 Avignon Fontcouverte - s'Her-togenbosch a dû être détourné par Roosendaal. C'est probablement la première fois qu'une locomotive de la série 13 circule jusqu'à Roosendaal. Passage du train à Nispen, peu après le passage de la frontière. *Ralph VAN MEER.*

→ Le 25 août, la 2368 s'est rendue à Roosendaal pour prendre en relais le train meuleur de rails RR24 MC-1 de Speno International SA. Le train est photographié juste avant le passage du sas de changement de tension 1,5 / 3 kV. *Ralph VAN MEER.*

↓ A la suite de travaux entre Roermond et Sittard le dimanche 10 octobre, le train de calcaire vide 49663 Beverwijk - Hermalle-sous-Huy, a été détourné via Roosendaal où il fut pris en relais par les 2331 et 2328. Passage à Nispen aux Pays-Bas, peu avant le sas de commutation de tension. *Michel de ESCH.*





Comme indiqué dans notre précédent numéro, une grande partie des 18 que la SNCB ne veut pas réceptionner sont garées par Siemens dans une ancienne installation militaire où sont stockées des réserves de pétrole, située à Krailling dans la banlieue sud-ouest de Munich. Stefan von LASSOW, 4 juillet 2010.



Au début du mois d'octobre, quatre engins de la SNCB se trouvaient au centre d'essai de Cervenice-Velim en Tchéquie Il s'agissait des 1803 et 1819, et des automotrices Desiro 08001 et 08002. Cette photo a été réalisée le 7 octobre 2010. Torsten GIESEN.

série 57

● La SNCB envisage d'acquérir pour le mois de décembre quatre G2000 d'ECR. Ces machines seraient renumérotées à la suite des autres, 5706 à 5709.

série 73

● Après la vente en juillet 2010 de la 7365 à la société italienne Gleisfrei, deux autres locomotives ont été acquises par la même firme en septembre 2010 : les 7363 et 7374. Elles ont quitté la Belgique le 10 novembre.

série 77/78 ATB

● Depuis le nouveau service du 5 décembre, les 77/78 ATB ont perdu leur roulement GN. Celui-ci ne comptait plus que deux services pour la remorque du train de pierres calcaires entre la carrière des Petons à Yves Gomezée et Dillingen en Allemagne. Depuis cette date, c'est en effet une TRAXX d'ECR qui assure la traction de cette relation entre Monceau et Millingen, non plus via Maastricht comme auparavant, mais via Montzen (voir aussi photo du haut page 61).



PHOTO 100-05 ↗ La 7365, vendue à la société italienne Gleisfrei, a été chargée sur un camion à Monceau le 22 septembre, et a pris le chemin de Vilipenta en Italie. Sylvie WUSTENBERGS.

PHOTO 100-06 ↓ Le 10 novembre, ce fut au tour des 7363 et 7374 de quitter la Belgique pour l'Italie, par camion, à destination d'une société de Novara. Les deux machines ont été remises en état de marche et repeintes par une firme privée. Les voici à Monceau le 7 novembre, en attente de départ. Sylvie WUSTENBERGS.





Le train de désherbage à Jeumont

Le 12 septembre, le train de désherbage a circulé au-delà de la frontière belge jusqu'en gare de Jeumont. La rame était encadrée par les 6223 et 6275. Départ de Jeumont vers Erquelines et Charleroi. Jacques DELFORGE.

Kolenspoor : la 8213 en service

PHOTO 100-07 On se rappellera que le Kolenspoor, qui exploite la ligne touristique Waterschei - As - Eisden, avait acquis en décembre 2009 la 8213 (machine radiée le 3 juillet 2006). Arrivée par camion à As le 8 décembre 2009, elle effectua son premier parcours d'essai sur la ligne le 2 janvier 2010 et son premier train officiel le 7 février. Depuis lors, elle circule régulièrement sur la ligne. La 8213 à As le 3 octobre 2010. Freddy DELARBRE.

Une 55 bleue sur les FO

PHOTO 100-08 Le 28 août, sur demande d'amateurs néerlandais, le service de navettes de fonte en fusion (FO) entre Ougrée et Chertal a exceptionnellement été confié à la 5515 de TUC-Rail. Passage à Monsin (ligne industrielle 214 Chertal - Bressoux) d'une rame de wagon vides en direction du haut fourneau d'Ougrée. M HANSENS.



Automotrices

séries 800 et 900

● Les 843 et 917 sont entrées à l'Atelier Central de Mechelen pour rénovation, respectivement le 14 octobre et le 7 septembre. La 843 ne devrait pas sortir avant 2012; par contre, la 917 pourrait déjà sortir au début de 2011, avec à la clé une nouvelle décoration.

série 151-270

● Un opérateur roumain est intéressé par l'acquisition des 162, 165, 249 et 262.

● On se rappellera que la 219 avait été vendue à ICT (B-Holding, département Information and Communication Technology) le 10 décembre 2006, dans le but de remplacer l'automotrice 106 "TBL2" qui avait été victime d'un accident. La 106 ne sera finalement pas remplacée, et les essais supprimés. De ce fait, la 219 a été cédée à l'Ecole du Feu de Lens (ville située entre Ath et Mons), où elle servira pour l'entraînement des équipes de secours.

série 301-440 "Break"

● Une troisième Break, la 378, est sortie rénovée le 3 août de l'Atelier Central de Mechelen. Actuellement, 6 automotrices sont en cours de modernisation, dans l'ordre : les 391, 313, 383, 311, 429 et 315.

Un Train-Tram en Brabant wallon ?

Un plan provincial de mobilité a été proposé par la province de Brabant wallon, pour le triangle Waterloo - Braine-l'Alleud - Ottignies, avec extension vers Tubize, articulé vers un système de transports en commun efficaces offrant une réelle alternative à l'automobile. Le projet a tenu compte des lieux d'emplois, des zones sportives et culturelles, et a défini un tripôle Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve, un bipôle Waterloo - Braine-l'Alleud et quatre pôles provinciaux : Tubize, Nivelles, La Hulpe et Rixensart.

Le plan, d'un coût est estimé à €260 millions, projette de créer des lignes de trains ou de trains-trams entre ces villes, en réutilisant les anciennes assiettes des lignes disparues (ligne 115 Braine-l'Alleud - Tubize, ligne 141 Ottignies - Court-St-Etienne - Baulers - Nivelles) et de les relier aux lignes RER. Le trajet Ottignies - Nivelles pourrait se faire en 20 min, et Braine-l'Alleud - Tubize en 12 min.

Ce plan doit aller de pair avec un réaménagement complet de la circulation routière dans ces villes pour inciter les automobilistes à emprunter les transports en commun. De nouveaux contournements routiers doivent être créés afin de ne laisser pénétrer au cœur des villes que les transports en commun.



PHOTO 100-09 La 378 est la troisième Break à avoir été rénovée. Elle est sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 3 août. Le 16 septembre, elle assurait un IR-c Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins, ici photographié peu après la gare de Testelt. Simon DERIDDER.



Ayant perdu son matricule standard, la 394 a reçu sur sa face avant des nouveaux chiffres provisoires de taille beaucoup plus petite. Brugge-Sint-Pieters, 24 août 2010. Daniel MOENS.

PHOTO 100-10 Le 4304 a finalement vécu ses derniers instants le 30 août, lorsque les ferrailleurs de la société Recylux d'Aubange sont venus le démolir à l'atelier de Bertrix. Pierre HERBIET.





PHOTO 100-11 L'automotrice Desiro 08502 a poursuivi ses essais pour l'homologation de la série. Du 13 au 17 septembre, elle fut testée sous 25 kV entre Bertrix et Virton, pour vérifier la "captation de courant avec un pantographe 25 kV modifié". Du 23 au 25 septembre, elle effectua les tests de compatibilité électromagnétique sous 3 kV au bois du Coucou entre Silly et Ath. Cette photo montre la 08502 sur le site du Coucou, le 24 septembre. Christian AUQUIERE.

LES AUTOMOTRICES DESIRO EN ACTION

Les essais d'homologation des nouvelles automotrices *Desiro* ont finalement débuté activement en septembre avec la 08502 :

- du 13 au 17 septembre, elle a procédé aux tests de compatibilité électromagnétique sous 25 kV entre Bertrix et Virton;
- du 23 au 25 septembre elle a effectué les mêmes essais sous 3 kV entre Silly et Ath;
- du 27 septembre au 1er octobre, elle effectua des parcours de jour entre Tournai et Saint-Ghislain;
- du 4 au 6 octobre, l'équipement de sécurité TBL1+ fut testé entre Charleroi-Sud et Luttre.

L'automotrice a ensuite pris le chemin du centre d'essai de Velim en Tchéquie, tandis que la 08501 arrivait sur le réseau. Cette dernière fut testée durant les nuits des 12 au 15 octobre sur la ligne 36 entre Leuven et Zaventem, puis fut transférée à Tournai où elle effectua des essais vers Saint-Ghislain dans les nuits du 18 au 23 octobre. Les nuits du 25 au 30 octobre, elle réalisa des navettes en survitesse entre Namur et Dinant, et Pépinster et Spa.

Une troisième *Desiro*, la 08503, fut présentée au grand salon *Innotrans* à Berlin du 21 au 24 septembre 2010.

La livraison en série des *Desiro* devrait débuter en février 2011.

En octobre, pas moins de quatre automotrices se trouvaient au centre d'essai de

Velim en Tchéquie : les 08001, 08002, 08003 et 08502.

Rappelons que les automotrices *Desiro* seront numérotées 08001 à 08210 pour les rames 3 kV, et 08501 à 08595 pour les rames bicourant 3 + 25 kV. Les deux

premiers chiffres 08 indiquent l'année de commande : 2008. Toutes les autres automotrices pourraient également dans le futur recevoir deux chiffres supplémentaires indiquant leur date de commande, devant leur numéro actuel.



Pratiquement toutes les semaines, on assiste à des transferts de *Desiro* (08501 et 08502). Les parcours de et vers l'Allemagne sont assurés par Transport / Rurtalbahnhof. Le 6 septembre, la 08502, tractée par la V206 de Rurtalbahnhof, vient d'arriver à Bertrix. Daniel MOENS.

La 08503 à Berlin

La 08503 a été présentée à la grande foire du rail Innotrans à Berlin, du 21 au 24 septembre. Elle y côtoya les trains les plus modernes d'Europe.

→ Ci-contre : la 08503 et, à gauche, l'automotrice quadruple 98 78 6112 001-0 construite par Koncar et destinée aux Chemins de fer croates. Lionel GOTA, 23 septembre 2010.

PHOTO 100-12 ↓

William BOECKX, 26 septembre 2010.



PHOTO 100-13 ↓

Le 1er octobre, l'automotrice Desiro 08502 a été transférée de Tournai à Leuven par la 2631. Le convoi attend le signal de départ en gare de Tournai.

Simon DERIDDER.





PHOTO 100-14 ↑ La 08502 entre Courcelles et Roux, lors des essais de la TBL1+, le 6 octobre 2010. *Dominique ALLARD.*

PHOTO 100-15 ↓ Le 15 octobre, la 08501 fut transférée de Leuven à Tournai par la 2349. Passage en gare de Péruwelz, sur la ligne 78. *Christian AUCQUIERE.*



Rames à grande vitesse

Deux dossiers d'homologation introduits par la DB et *Siemens* sont en cours d'étude. Le premier, ouvert en avril 2010, concerne l'homologation pour la circulation à 300 km/h des rames ICE3 de la DB sur la L2 (les ICE3 sont aujourd'hui limités à 250 km/h), ainsi qu'en unité multiple avec deux rames (essais réalisés les nuits du 24 au 30 octobre et du 4 au 7 novembre sur la L2). Le second dossier concerne l'homologation des nouvelles rames à grande vitesse "Velaro D", dont la DB a commandé 15 unités en décembre 2008 (série ET407 quadricourant 1,5 - 3 - 15 et 25 kV).



PHOTO 100-16 La rame FYRA 4881 a procédé aux habituels essais de compatibilité entre Ath et Silly. Elle effectua par la suite des essais de nuit sur la L2 entre Leuven et Ans durant les nuits du 4 au 10 et 20 au 22 octobre. Bois du Coucou, 25 août 2010. Ch. AUCQUIERE.

■ Eurostar choisit Siemens

C'est *Siemens* qui a emporté le marché pour la fourniture de dix nouvelles rames à grande vitesse au consortium *Eurostar*, dans le but de renforcer la flotte. Cette commande constitue un sérieux revers pour *Alstom*, mettant à mal son monopole. Ce choix s'explique non seulement par le prix plus attrayant offert par *Siemens*, mais également du fait qu'il facilitera dans le futur l'homologation des rames pour leur circulation vers l'Allemagne. En effet, cette commande va de pair avec l'intention d'*Eurostar* de créer des nouvelles relations au départ de London vers Amsterdam et Köln, alors que se profile la concurrence de la part de la DB qui envisage de relier Frankfurt à London dès 2013 à l'aide d'ICE. *Eurostar* aura alors fort à faire pour maintenir sa position, surtout au vu de la qualité de son service offert en première classe, qui s'est fortement détérioré cette année.

Les dix trains, d'une valeur de €600 millions, seront basés sur les nouvelles rames "Velaro" de *Siemens*. Ils auront une longueur approximative de 400 m et pourront circuler à 320 km/h. Ils transporteront +/- 900 voyageurs, soit 20% de plus que les actuelles rames *Eurostar*. Simultanément, ils seront engagés au départ de London, aussi bien vers Paris que Bruxelles.

En outre, *Eurostar* va entamer la rénovation de ses rames actuelles.



Une maquette d'une voiture de tête des futures rames à grande vitesse Velaro d'*Eurostar* a été présentée à London. La voici en route vers le Hyde Park de London avec, en arrière-plan, la roue du Millenium. SIEMENS.

Une nouvelle relation ICE

Depuis le 12 décembre, une quatrième relation ICE a été instaurée entre Frankfurt a/M et Bruxelles-Midi (ICE 16/17), en remplacement d'une relation *Thalys* (Thalys 9433/9428). Voici les horaires de toutes les relations Bruxelles - Köln / Frankfurt :

ICE :

ICE 10 :	Frankfurt a/M 18.29 - Köln 19.39/43 - Bruxelles-Midi 21.35
ICE 14 :	Frankfurt a/M. 14.29 - Köln 15.32/43 - Bruxelles-Midi 17.35
ICE 16 :	Frankfurt a/M. 10.29 - Köln 11.32/43 - Bruxelles-Midi 13.35
ICE 18 :	Frankfurt a/M. 06.29 - Köln 07.32/43 - Bruxelles-Midi 09.35
ICE 11 :	Bruxelles-Midi 06.25 - Köln 08.15/28 - Frankfurt a/M. 09.30 (Ⓢ 09.41)
ICE 15 :	Bruxelles-Midi 10.25 - Köln 12.20/25 - Frankfurt a/M. 13.40
ICE 17 :	Bruxelles-Midi 14.25 - Köln 16.20/25 - Frankfurt a/M. 17.30
ICE 19 :	Bruxelles-Midi 18.25 - Köln 20.20/25 - Frankfurt a/M. 21.30

Thalys :

9406 (Ⓢ-Ⓢ) :	Liège-Guill. 05.57 - Paris-N 08.35
9412 :	Köln 06.44 - Bruxelles-Midi 08.32/37 - Paris-N 09.59
9420 :	Köln 08.44 - Bruxelles-Midi 10.32/37 - Paris-N 11.59
9436 :	Köln 12.44 - Bruxelles-Midi 14.32/37 - Paris-N 15.59
9452 :	Köln 16.44 - Bruxelles-Midi 18.32/37 - Paris-N 19.59
9460 :	Köln 18.44 - Bruxelles-Midi 20.32/37 - Paris-N 21.59
9496 :	Liège-Guill. 06.40 (Ⓢ 06.47) - Paris-N 09.44
9405 :	Paris-N 06.01 - Bruxelles-Midi 07.23/28 - Köln 09.15
9413 :	Paris-N 08.01 - Bruxelles-Midi 09.23/28 - Köln 11.15
9429 :	Paris-N 12.01 - Bruxelles-Midi 13.23/28 - Köln 15.15
9445 :	Paris-N 16.01 - Bruxelles-Midi 17.23/28 - Köln 19.15
9453 :	Paris-N 18.01 - Bruxelles-Midi 19.23/28 - Köln 21.15
9457 (Ⓢ-Ⓢ) :	Paris-N 19.01 - Bruxelles-Midi 20.23/28 - Liège-Guill. 21.11
9499 :	Paris-N 19.43 (Ⓢ 20.16) - Liège-Guill. 22.45 (Ⓢ 23.14)

Eurostar autonome

Depuis le 1er septembre 2010, *Eurostar* s'est dotée d'un nouveau statut, dans le but de pouvoir mieux faire face à la concurrence et s'attaquer à de nouveaux marchés en Europe. Jusqu'à cette date, *Eurostar* était gérée par trois actionnaires : la société publique britannique *London & Continental Railways*, la SNCF et la SNCB. Rebaptisée *Eurostar International Ltd*, la nouvelle entreprise est placée sous le contrôle effectif de la SNCF qui détient désormais 55 % de son capital.

L'ICE de la DB à London

En vue de créer des relations entre l'Allemagne et London dès 2013, les ICE 4610 et 4685 ont, pour la première fois, franchi le tunnel sous la Manche à titre d'essai durant le week-end des 16 et 17 octobre. A cette occasion, la rame 4685 a été présentée le 19 octobre à London St. Pancras (la gare d'où partent les *Eurostar* vers Paris et Bruxelles).



PHOTO 100-17 ↓ Arzviller (F), le 8 juillet 2010, dans le célèbre site où la voie ferrée Metz - Strasbourg longe le canal de la Marne au Rhin, passage à vide des rames Thalys 4539 et 4533 devant assurer un spécial Bruxelles - Strasbourg pour lae Parlement Européen. Ch. VANHECK.



ⓑ radiations

1501

Livraison à la SNCB :	23-10-1962
Numérotation :	150.001 : 23-10-1962 1501 : 01-01-1971
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi : 23-10-1962 Oostende : 28-05-1990 Kinkempois : 01-06-1996
Mise hors exploitation :	19-05-2009

PHOTO 100-18 *La Préalle, 7 février 2008.*
Michel HANSENS.



1503

Livraison à la SNCB :	04-12-1962
Numérotation :	150.003 : 04-12-1962 1503 : 01-01-1971
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi : 04-12-1962 Oostende : 28-05-1990 Kinkempois : 20-06-1996
Mise hors exploitation :	19-05-2009 préservée par SNCB-Holding

PHOTO 100-19 *Honvelez, 2 juin 2008.*
Philippe DE GIETER.



1504

Livraison à la SNCB :	31-12-1962
Numérotation :	150.004 : 31-12-1962 150.011 : -01-1963 1501 : 01-01-1971
Dépôts successifs :	Bruxelles-Midi : 31-12-1962 Oostende : 28-05-1990 Kinkempois : 01-06-1996

Mise hors exploitation : 19-05-2009 (préservée par le PFT)

PHOTO 100-20 *Milmort, 19 juillet 2006.*
Michel HANSENS.



7337

Livraison à la SNCB :	08-08-1973
Numérotation :	7337 : 08-08-1973
Dépôts successifs :	Monceau : 08-08-1973 Merelbeke : 22-08-1973 Monceau / Charleroi-Sud : 12-12-2004

Mise hors exploitation : 02-11-2009
Encore utilisée comme "gros outillage"
à l'atelier de Charleroi-Sud

PHOTO 100-21 *Lessines, 23 mars 2005.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7353

Livraison à la SNCB : 23-11-1973

Numérotation : 7353 : 23-11-1973

Dépôts successifs : Monceau : 23-11-1973
 Kinkempois : 20-12-1973
 Monceau : 23-06-1974
 Kinkempois : 16-11-1976
 Merelbeke : 15-01-1988

Mise hors exploitation : 27-07-2009
 démolie à Courcelles en 2010

PHOTO 100-22 *Gent-Noord, 18 octobre 1999.*



7356

Livraison à la SNCB : 19-12-1973

Numérotation : 7353 : 19-12-1973

Dépôts successifs : Monceau : 19-12-1973
 Kinkempois : 14-03-1974
 Monceau : 23-06-1974
 Hasselt : 21-04-1985
 Merelbeke : 15-01-1988

Mise hors exploitation : 27-07-2009
 démolie à Courcelles en 2010

PHOTO 100-23 *Bascoup, 20 mars 1983.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7367

Livraison à la SNCB : 15-03-1974

Numérotation : 7367 : 15-03-1974

Dépôts successifs : Monceau : 15-03-1974
 Merelbeke : -1977
 Monceau : 30-04-1994
 Merelbeke : 01-09-1995

Mise hors exploitation : 27-07-2009

PHOTO 100-24 *Zeebrugge, 17 septembre 2003.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7368

Livraison à la SNCB : 09-04-1974

Numérotation : 7368 : 09-04-1974

Dépôts successifs : Monceau : 09-04-1974
 Merelbeke : -1977
 Monceau : 30-04-1994
 Merelbeke : 01-09-1995

Mise hors exploitation : 27-07-2009

PHOTO 100-25 *Gent-Noord, 27 janvier 1989.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le VSOE en Belgique

A la suite mouvements sociaux qui ont affecté le réseau français, le train charter VSOE (Venise-Simplon-Orient-Express) assurant une relation Venezia - Paris, a dû être détourné vers Bruxelles et Brugge à deux reprises : le 28 septembre, via Aachen et Bruxelles (tracté par les 2730 et 2706), et le 28 octobre, via Luxembourg, Namur et Bruxelles (tracté par les 3014 et 3005).



↑ PHOTO 100-27 Le 28 septembre, passage du VSOE à Schaerbeek. Tim HAESEVOETS.



↑ PHOTO 100-26 Le même jour, le VSOE photographié à l'entrée de la gare de Leuven. Simon DERIDDER.

↓ PHOTO 100-101 Le VSOE du 28 octobre, tracté de Luxembourg à Brugge par les 3014 et 3005 CFL. Chapois, le 28 octobre. Ch. AUQUIERE.



Voitures

Ferrailage à Bertrix...

← PHOTO 100-28

C'est le 30 août que les remorques d'autorail 734.06 et 734.08 ont été démolies dans l'ancien dépôt de Bertrix.

Pierre HERBIET.



...et à As...

→ ↓ Au début du mois d'août, l'association Kolenspoor, qui exploite la ligne As - Eisden, a fait le ménage, en démolissant trois voitures dont l'état était tel qu'une restauration n'était financièrement plus possible. Il s'agit de la voiture L n° 43315 (BD) et des deux voitures du type R : la B 62412 et la AD 68004. A notre connaissance, il n'existe plus de voitures du type R. Elles ont toutes été ferrillées le 2 août.

As, 31 juillet 2010.
Freddy DELARBRE.



...et à Aubange

↓ PHOTO 100-29

Les 11 dernières voitures du type M2 qui étaient garées à Mons, ont été acheminées vers le chantier de ferrailage Recylux à Aubange. Le 3 septembre, la 2631 les a transférées de Mons à Ronet. Elles ont ensuite poursuivi leur dernier voyage le 13 octobre de Ronet à Athus, cette fois accompagnées des 6252, 6284, 6245, 5118, 5109, 5108, 5126 et 5106. Notre photo montre le transfert du 3 septembre, lors de son passage à Courcelles, où des automotrices postales attendent leur démolition chez le ferrailleur Keyser.

Pierre HERBIET.



La gare de Genval

Il y a quelques mois, *Infrabel* a entamé les adaptations de l'assiette au sud et au nord de la gare de Genval, ainsi que tout l'aménagement environnemental de la gare.

Côté Bruxelles, un grand parking sera aménagé au-dessus des voies.

Côté Namur, le pont de la rue de Rosières qui enjambe la ligne sera reconstruit. Il sera beaucoup plus large et couvrira la ligne sur plus de 30 m. Un rond-point y sera aménagé ainsi qu'un parking.

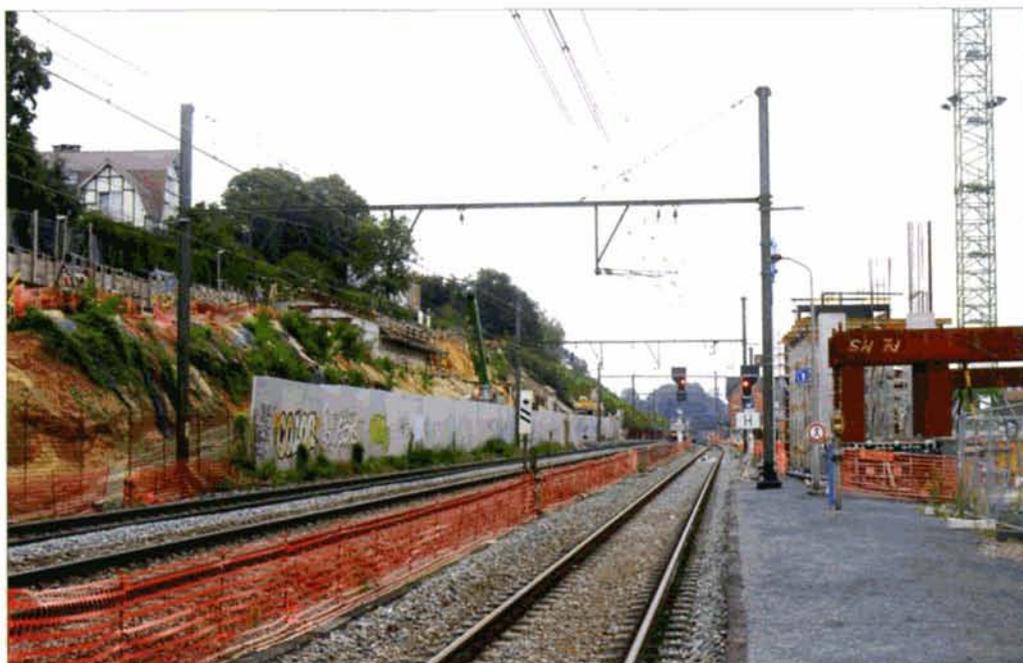
Le bâtiment de la gare est conservé, mais sera "englouti" dans un environnement moderne de structure en béton.

➤ *Voici comment se présentera la gare de Genval dans quelques années, vue en direction de Namur. Les deux nouvelles voies seront établies à gauche de l'actuelle ligne. Document Eurogare.*

→ *Vue en direction de Namur depuis le quai établi le long de la 3e voie. A droite et à gauche, on voit la construction des piliers et des murs de soutènement qui supporteront le parking au-dessus des voies. Le mur de soutènement à gauche sera établi sur toute la longueur des installations de la gare.*

↓ *Cette vue est prise depuis le pont de la rue de Rosières. On voit la construction des murs de soutènement du nouveau pont qui couvrira la ligne sur une largeur de plus de 30 m.*

Geert PACKET, 17 août 2010.





← Une vue d'artiste de la gare de Genval et son environnement après terminaison des travaux. A gauche, en direction de Bruxelles, on voit le nouveau parking érigé au-dessus des voies ①. A droite, en direction de Namur, on aperçoit le nouveau pont de la rue de Rosières, avec un rond-point et un parking au-dessus des voies ②. La gare ③ est enclavée dans les nouvelles structures en béton.
Document Eurogare.

Bakenbos

Entre le point d'arrêt de Hoeilaart et l'ancienne halte de Bakenbos, à cheval sur la limite entre les régions flamande et wallonne, une des quatre voies sera établie dans une tranchée couverte afin de minimaliser l'impact sur l'environnement (voie de gauche en direction de Bruxelles).

→ Sur cette photo prise en direction de Bruxelles, on voit les premiers travaux de construction de cette tranchée.
Geert PACKET, 17 août 2010.



LIGNE 25N - DIABOLO

PHOTO 100-30 Les travaux de pose de l'infrastructure sur la nouvelle ligne 25N et le Diabolo se poursuivent. Le 24 septembre, un train de ballast opère à Houtem, entre Mechelen et Vilvoorde. Sur ce tronçon, la ligne est établie sur la berme centrale de l'autoroute E19 reliant Bruxelles à Antwerpen. Le train est encadré par la 5523 et deux 55 bleues. Tommy MAEREMANS.



Vers la suppression des guichets ?

Après avoir instauré depuis le 23 août un supplément de €7 pour l'achat d'un billet international dans le guichet d'une gare, voici que la SNCB veut s'attaquer aux guichets du trafic intérieur. « *Le réseau de distribution doit être adapté aux besoins de l'avenir* » est le titre d'un document rédigé par les hautes instances de la SNCB. Ce document reprend le projet d'installer pour 2012, 747 nouveaux distributeurs de billets dans les gares. Actuellement, il y en a déjà 134. Cela entraînerait la réduction du nombre de points de vente de 555 actuellement à 210. Les distributeurs automatiques seront placés à l'extérieur du bâtiment de la gare, de façon à être accessibles aux voyageurs 24 h sur 24 et 7 jours sur 7. Les billets seront également disponibles par GSM et Internet. Mais... si, dès 2012, vous désirez encore acheter un billet à un guichet, vous devrez payer un "supplément guichet", dont on ne connaît pas encore le montant. Le chiffre de €3 circule, mais la SNCB mise sur un supplément de recette de €14,5 millions ! Le supplément est une mesure visant à décourager les usagers des trains à conserver leurs bonnes vieilles habitudes. Car, bien que SNCB Mobility affirme que les voyageurs désirent un autre réseau de distribution, on peut également lire que « *la présence d'un guichet est une composante importante de la qualité reconnue de notre réseau de distribution* ». Et que, « *malgré la demande en baisse aux guichets, 80 % des voyageurs achètent toujours leurs billets aux guichets* ». On pourrait donc se demander si la direction du rail ne prend pas ses désirs pour la réalité. En tout cas, le document est paradoxal, car il dit se baser sur le fait que « *les besoins et attentes du voyageur évoluent. Ainsi, un voyageur compte pouvoir se procurer un titre de transport via divers canaux tels guichet, distributeur automatique, Internet et SMS* ». Voilà la phrase qui résume l'esprit du texte : c'est le voyageur qui désire ardemment un nouveau réseau de distribution et, en entreprise moderne, la SNCB tire les conclusions qui s'imposent !

En Belgique, actuellement, la vente par distributeurs automatiques n'est encore que de 5 %. SNCB-Mobility salive quand elle apprend qu'en Allemagne et aux Pays-Bas, ce pourcentage est respectivement de 60 et 82 % (il faut ici préciser qu'ils sont rapides, nombreux, acceptent l'argent liquide et fonctionnent...). La SNCB y va donc d'un petit coup de pouce pour en stimuler l'utilisation ici aussi.



A l'occasion de l'inauguration de la gare entièrement rénovée de Bruxelles-Central, le Centre de philatélie ferroviaire a publié une nouvelle bandelette comprenant quatre timbres d'une valeur unitaire de €1,75.

D'ici 2015, les guichets disparaîtront totalement dans 38 gares : Angleur, Antoing, Auvélais, Blaton, Buggenhout, Comines, Couvin, Dilbeek, Ecaussinnes, Ede, Erembodegem, Galmaarden, Godinne, Haaltert, Herne, Herseaux, Herstal, Herzele, Ingelmunster, Kalmthout, Kortemark, Kortenbergh, Lierde; Merchtem, Merelbeke, Mont-Saint-Guibert, Mortsel-Oude-God, Moustier, Neufchâteau, Piéton, Quaregnon, Schaerbeek, Theux, Uccle-Calevoet, Viane-Moerbeke, Wevelgem, Zaventem, Zedelgem.

Dans 78 gares, les voyageurs ne pourront plus s'y adresser que l'après-midi ou le week-end. Et, dans 92 autres, le service sera réduit.

Cela entraînera bien sûr la suppression de plusieurs dizaines d'emplois, et c'est d'ailleurs bien là que réside l'objectif de la SNCB.

Détail piquant : le surcout annuel des distributeurs automatiques est de €6,3 millions, il est de €4,7 millions pour les commissions de billetterie « mobile » et de €0,3 millions pour la technologie. En tout donc, €11,3 millions par an. Outre le « supplément guichet », censé rapporter €14,4 millions, la diminution des frais de personnel, €5,9 millions, va elle aussi couvrir ces frais supplémentaires.

Mais la SNCB ne s'en tient pas à la seule suppression des guichets. Un autre plan élaboré dans le document consiste en l'arrêt de la vente des billets dans les trains. Une fois de plus, la direction laisse entendre qu'elle prend cette décision suite à une supplique, émanant dans ce cas du personnel, tendant à présenter la vente de billets dans les trains comme une source d'insécurité. La supprimer est donc une « fleur », de même que la suppression des guichets est une « fleur » aux voyageurs.

« *De la sorte, il n'y a plus de zone d'ombre et les malentendus ne sont plus possibles, les agressions à l'encontre des accompagnateurs diminueront et le sentiment de sécurité du voyageur ne pourra que s'accroître* », peut-on lire encore.

Cela aussi, c'est un raisonnement tordu. « *Cette politique ne fera que provoquer plus d'agressions encore* », prévoit un cheminot qui préfère garder l'anonymat. « *Imaginez que vous prenez votre train*

à la toute dernière minute. Que doit faire l'accompagnateur ? Vous infliger une grosse amende ou vous faire descendre du train manu militari à la prochaine gare ? »

Pour les accompagnateurs, la mesure signifie également la perte de leurs primes à la vente, entre €70 et 200 euros chaque mois. De plus, c'est encore une occasion de réduire leurs effectifs. Jusqu'à présent, la vente de billets dans les trains était une tâche importante. Une source syndicale estime que des « centaines » d'emplois sont ainsi menacés.

Il est bien compréhensible que la SNCB veuille faire des économies. L'an dernier, le Groupe SNCB (l'opérateur ferroviaire SNCB + le gestionnaire des infrastructures Infrabel + le Holding SNCB) a versé pas moins de €69,4 millions à des consultants privés, soit près de €27 millions de plus que l'année d'avant. Mais rogner sur le service ? Curieux de savoir ce que la ministre de tutelle, Inge Vervotte, dira à ce propos, elle qui, en août encore, criait sur tous les toits qu'un supplément sur le trafic national des voyageurs était hors de question...

Premier semestre positif

Durant le premier semestre de 2010, le Groupe SNCB a enregistré de bons résultats. Ainsi, SNCB-Mobility (trafic voyageurs intérieur) a transporté 110,6 millions de voyageurs, soit une hausse de 2,3%. Le chiffre d'affaire augmente de 1,8% et s'élève à €744,5 millions. Le nombre d'abonnements a augmenté de 4%, les cartes scolaires de 6%, les cartes Campus de 15,1% et les cartes-trains de 2,6%.

De son côté, SNCB-Europe (trafic international) a réalisé un chiffre d'affaire de €120 millions, soit une augmentation de 13%. La suspension des vols aériens au mois d'avril a influencé positivement ce résultat.

SNCB-Logistics (trafic fret) a enregistré une nette augmentation des volumes transportés : +15,6%, pour atteindre 20,3 millions de tonnes. Le chiffre d'affaire, en hausse, est passé de €111,1 à €142,5 millions. Ce sont surtout les filiales commerciales qui ont permis ce franc succès.

Reconversion de l'Arsenal de Luttre

L'Arsenal de Luttre, qui fut spécialisé dans la réparation des wagons (à l'origine, de locomotives à vapeur), est désaffecté depuis septembre 2000 mais reste un témoin important de la mémoire collective locale et régionale. Le site de 19 hectares, déjà privé de ses voies et de certains bâtiments annexes, fait depuis 2005 l'objet d'un processus de reconversion en logements, commerces et activités culturelles. L'importance de la surface du site, sa position privilégiée dans le centre de l'entité communale et aux abords de la gare, et la présence de bâtiments intéressants par leur architecture industrielle, sont autant de facteurs propices à une rénovation de qualité. Le projet ambitieux, en cours d'élaboration, se base sur une volonté de réaffectation intégrant les besoins démographiques, sociaux, économiques, patrimoniaux, environnementaux et culturels du territoire.



L'Arsenal de Luttre aujourd'hui. Des rues ont remplacées les voies, tandis que les bâtiments ont été reconvertis. Baudouin DIEU.



Dinant - Givet

Une table ronde s'est tenue à Givet au mois de septembre concernant l'avenir de la ligne Dinant - Givet. Invité d'honneur, le Suisse Markus Rieder, chercheur à l'institut pour la Planification du trafic et des systèmes de transport de l'école Polytechnique fédérale de Zürich, a déclaré que la ligne de bus existante est insuffisante et que seule la solution du train est la meilleure mais à raison d'au moins 18 liaisons par jour. Il faudrait électrifier la ligne et y faire circuler du matériel mo-

La ligne 109 réhabilitée !

L'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) exploite le Centre de découverte du Vicinal situé dans les emprises de l'ancienne gare de Thuin-Ouest, première gare après Lobbes vers Thuillies et Chimay (ligne 109).

Depuis des années, l'ASVi projetait de faire rouler ses trams historiques sur l'ancienne assiette de la ligne 109 en direction de Thuillies. C'est chose faite depuis le 14 août dernier, date à laquelle 3,2 km de voies ont été mis en service entre le dépôt de Thuin-Ouest et Biesme-sous-Thuin.

La nouvelle section, établie à voie unique, comporte un évitement en son milieu, au lieu-dit Haut Marteau. Le terminus est fixé à l'ancien point d'arrêt de Biesme-sous-Thuin.

Les travaux de réhabilitation de la voie ont été menés en parallèle avec la construction d'une piste cyclable et piétonne du réseau Ravel (Réseau autonome des Voies lentes), adjacente à la voie.

L'ASVi exploite maintenant un réseau de 8,5 km entre Lobbes (Bonniers), le long de la route vers Anderlues, et Biesme-sous-Thuin avec, à hauteur de l'ancienne gare de Thuin-Ouest, une antenne qui se dirige vers Thuin Ville Basse, terminus de l'ancienne ligne vicinale 92 le long de la Sambre.

Seule la section Lobbes (Pont du Nord) - Thuin Ville Basse est exploitée en traction électrique.



Le 14 août, l'autorail AR 86 stationne à Biesme-sous-Thuin, nouveau terminus de la ligne touristique exploitée par l'ASVi. Une voie d'évitement a été posée pour permettre l'évolution du matériel remorqué. Bernard SCORIEL.

derne et performant, des trains pendulaires par exemple. L'investissement en matériel serait très réduit, puisque seules deux rames suffiraient pour assurer le service. La réouverture permettrait de créer une liaison internationale entre Namur - Givet - Charleville et Reims où passe le TGV. De plus, la France propose de financer cette réouverture à 50 % malgré son kilométrage restreint sur ce parcours. D'après Markus Rieder, il faut absolument que les décideurs changent de mentalité en Belgique. On sait que la commune de Hastière, la seule dans la vallée mosane, est réticente à la réouverture de la ligne. Mais pourquoi ? En Suisse, ce genre de projets se révèle toujours gagnant. Espérons que ses idées soient entendues!

Ligne 163 Libramont - Bastogne

Tout comme Dinant - Givet, la ligne 163 Libramont - Bastogne attend toujours des jours meilleurs. Le 18 septembre, les Amis du Rail d'Halanzuy ont tenu une table ronde à Bastogne pour la réouverture de la ligne avec, à la clé, un nouvel argument de poids : proposer comme alternative que la future liaison ferrée vers le zoning industriel de Molinfaing soit non pas raccordée à Neufchâteau sur la ligne 162, mais bien sur la ligne 163. L'idée semble séduire plusieurs élus locaux. Le ministre de la Mobilité Philippe Henry soutient le projet et promet d'étudier la question dans les plus brefs délais. A suivre...

Hausse des tarifs

Comme chaque année, les nouveaux tarifs entreront en vigueur le 1er février 2011. En moyenne, la hausse des prix des abonnements sera de 1,03%. Pour les autres produits, la hausse moyenne atteindra 2,03%. Les billets seniors seront majorés de 5,8%. La *Key Card* passera de €17 à €20. La carte *Campus*, pourra être augmentée selon le trajet de 18%. Les *Go Pass* et *Rail Pass* ne connaîtront pas de hausse.

Extension du Main Hub d'Antwerpen

En perspective de l'ouverture du tunnel du Liefkenshoek en 2014 qui permettra de relier les deux rives du port d'Antwerpen, le Main Hub d'Antwerpen-Noord sera agrandi d'ici 2013. Une nouvelle installation sera construite à côté de l'actuelle et comprendra six voies de 700 m de longueur, un atelier de réparation des conteneurs et un stand de lavage des citernes. La capacité du Main Hub passera de 260.000 à 400.000 conteneurs par an.

Nouveaux trafics pour IFB

Depuis le mois de septembre, *Inter Ferry Boats* (IFB), une filiale commerciale de *SNCB-Logistics*, met en marche des nouvelles relations.

La première concerne un nouveau trafic de café pour le compte de la société EFICO, un des plus grands commerçants en café d'Europe. Au départ du port d'Antwerpen, le café est transporté directement vers le centre de distribution *Seabridge* à Zeebrugge. EFICO a choisi le rail pour son côté écologique et la rapidité du transport par rapport à la route.

Vers l'Italie, IFB a augmenté la fréquence de toutes ses relations.

Deux fois par semaine, un train direct relie Charleroi à Torino.

Au départ de Bierset, le nombre de rotations vers Milano passe de 3 à 4 par semaine, avec départ de Bierset le lundi, mardi, jeudi et samedi, et de Milano le mardi, mercredi, jeudi et samedi.

Au départ de Zeebrugge, le nombre de rotations vers Milano passe de 2 à 3, avec départ des deux villes le mardi, jeudi et samedi.

La relation Rotterdam - Antwerpen avec correspondance vers l'est et le sud de l'Europe, passe de 2 à 3 rotations par semaine. Avec ces relations, de nombreux clients néerlandais ont accès à tous les trains qui partent du MainHub d'Antwerpen, comme par exemple vers Barcelona, Tarragona, Paris, Strasbourg, Wien,



En gare de Mol, le nouveau portique de levage pour les conteneurs transportant des déchets radioactifs, a été mis en service. Ces conteneurs sont transportés sur des wagons spéciaux à 8 essieux (4 bogies) construits par Arbel Fauvet Rail à Douai en 2009, et immatriculés à la SNCF. A noter que cette impressionnante usine qui a construits des milliers de wagons, également pour la SNCB, a récemment été déclarée en faillite. Roger CRIKELAIRE.

Sopron, Ottmarsheim, etc. Ces relations quittent Rotterdam vers Antwerpen le lundi, mardi et jeudi; en sens inverse, elles quittent Antwerpen le lundi, mercredi et vendredi.

La relation Genk - Oradea (Roumanie), avec un arrêt à Sopron (Hongrie), est passée de 3 à 4 rotations par semaine, le mardi, mercredi, vendredi et samedi.

L'atelier de traction de Charleroi-Sud s'agrandit

Trois ateliers - Charleroi-Sud, Stockem et Merelbeke - seront chargés de l'entretien des 305 nouvelles automotrices *Desiro* dont la livraison en série débutera au début de 2011. A cette fin, un nouveau hall d'entretien spécialement conçu pour les *Desiro* est en cours de construction à l'atelier de Charleroi-Sud. Il comportera deux voies de 116 m de longueur, dont 104 m sur fosse. Une passerelle parcourra toute la surface du hall, facilitant le travail en toiture. Une grande partie des organes des *Desiro* se trouvent en effet installés sur

la toiture. C'est également pour cette raison que la hauteur du bâtiment sera de 11 mètres.

Le chantier a débuté le 11 mai et devrait être achevé pour février 2011, afin de pouvoir accueillir les premières rames.

Parallèlement à ces travaux, on achève l'établissement d'un nouveau faisceau de 5 voies destiné au garage et au nettoyage du matériel roulant et adapté à la vidange des toilettes en circuit fermé.

Gare de Trooz

Désertée depuis longtemps par la SNCB, la superbe gare de Trooz est sauvée. En 2008, la commune l'avait rachetée pour €100.000. Après deux ans de projets, la gare accueillera la bibliothèque, le musée de la radio, la poste et des commerces. La rénovation extérieure devrait débuter en 2011. Pour la partie intérieure, la commune va injecter €450.000 pour sa transformation. Un ascenseur sera installé. Si le chantier avance selon le planning prévu, la "nouvelle" gare devrait être opérationnelle en 2012.



Vue d'artiste du nouveau hall pour l'entretien des automotrices *Desiro*, à l'atelier de Charleroi-Sud. SNCB.

Retour d'Utrecht des deux voitures royales

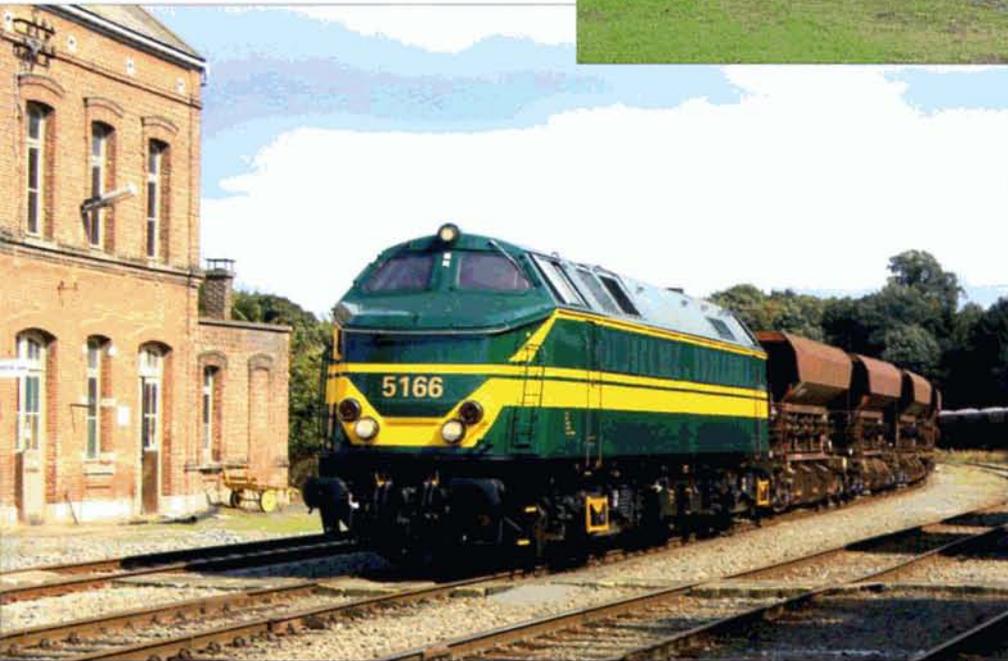
Les deux voitures royales qui ont participé à la grande exposition consacrée aux trains royaux européens qui s'est tenue au musée des chemins de fer d'Utrecht jusqu'au 5 septembre, sont revenues en Belgique. La voiture-salon n° 1 de 1939 a été transférée d'Utrecht à Schaerbeek par la 6605 de *Captrain*, tandis que la voiture-salon B1 de 1912 (train royal d'Albert 1er) est revenue par camion.



↑ Retour de la voiture-salon A1 de 1939. La Class 66 n°6605 de *Captrain* a assuré le transfert d'Utrecht à Schaerbeek. Passage du convoi à Ekeren (ligne 12 Essen - Antwerpen) le 17 septembre.

Luk GIBENS.

PHOTO 100-31 → La voiture-salon de 1912 est revenue à Schaerbeek par camion. Elle fut déchargée dans les installations de l'avant-port, puis remorquée jusqu'à l'atelier de traction Diesel par la 6041. Tim HAESEVOETS.



← Le vendredi 17 septembre, la 29.013 a effectué des parcours entre Tubize et Quenast sur la ligne 115 dans le cadre d'un film publicitaire pour B-Holding visant à promouvoir les trains spéciaux, et notamment ceux à vapeur. La 5166 accompagnait le convoi. La voici en gare de Quenast, garée en tête d'une rame de trémies à ballast.

Johan DE MAEYER.

Rénovation de la caisse de la 201.010

La 201.010 a subi une restauration complète de sa caisse à l'atelier de Schaerbeek. Durant ces travaux qui ont duré 6 mois et qui ont été réalisés par du personnel de B-Holding, les phares ont enfin été replacés à leur position correcte. La machine a rejoint l'atelier d'Antwerpen-Noord le 16 septembre 2010 par ses propres moyens, accompagnée de la 6041. Passage en gare de Berchem-Antwerpen le 16 septembre 2010.

Maarten SCHOUBBEN.



La part de marché des opérateurs Fret

Actuellement, 14 opérateurs ont obtenu un certificat de sécurité pour la circulation sur le réseau belge, dont 9 sont réellement actifs (entre parenthèses, la date de leur premier train sur le réseau) : SNCB (09-1926), SNCF Fret (12-12-2005), DB Schenker Rail Nederland (17-04-2010), Veolia Cargo Nederland (03-05-2006), Trainsport (30-04-2007), Captrain (06-01-2010), Crossrail (02-04-2002), Eurostar Limited (01-09-2010), ERS (09-02-2008), Euro Cargo Rail (-), RailTraxx (-), Rail Feeding (-), ACTS (-) et CFL-Cargo (-).

Cinq autres opérateurs ont introduit une demande de certificat : TXLogistik, Strukton Railinfra, Transdev (une société intéressée dans le transport voyageurs), Veolia Transport et Europorte 2.

Voici la part de marché de tous les opérateurs fret en Belgique : le tableau de gauche pour l'ensemble du trafic marchandises, le tableau de droite pour l'ensemble du trafic non diffus. Les chiffres communiqués pour 2010 sont une extrapolation basée sur les 8 premiers mois de l'année. Comme on le remarquera, la part de SNCB Logistics cède chaque année du terrain.



La machine 70007 de la société Freightliner a été exposée au salon du rail Innotrans à Berlin. Cette photo montre son passage à Mechelen, lors de son retour vers le Royaume-Uni, incorporée dans le train 44580 Köln Gremberg - Wemby, à destination de Leeds. Pour rappel, en 2008, Freightliner avait commandé 30 Class 70 auprès de General Electric. Les premières unités sont arrivées au Royaume-Uni fin 2009. Ce nouveau type de locomotives dédiées au trafic marchandises, se caractérise par sa moindre consommation (-9%) et son faible niveau d'émission de gaz polluants. D'une masse de 129 t, elle est équipée d'un moteur Diesel à 16 cylindres en V de 2720 kW et de 6 moteurs de traction asynchrones pilotés individuellement. Hans PAULUS.

	2007	2009	2010
SNCB Logistics :	95,31%	90,89%	88,36%
Crossrail (ex. DLC) :	3,09%	4,67%	6,10%
Fret SNCF :	1,12%	3,53%	4,18%
Veolia Cargo Nederland :	0,21%	0,40%	0,34%
ERS :	0,01%	0	0
Trainsport :	0,27%	0,50%	1,02%
DB Schenker :	-	-	0,0041%
CFL :	0	0	0
CapTrain :	0	0,0014%	0

	2008	2009	2010
SNCB Logistics :	92,01%	87,33%	84,66%
Crossrail (ex. DLC) :	4,45%	6,88%	8,52%
Fret SNCF :	2,37%	4,51%	5,01%
Veolia Cargo Nederland :	0,34%	0,58%	0,44%
ERS :	0,01%	0	0
Trainsport :	0,82%	0,70%	1,35%
DB Schenker :	-	-	0,01%
CFL :	-	-	0
CapTrain :	-	0	0



Crossrail a appliqué son nouveau logo sur la Class 66 n° EU11 (= DE6309, NEV 92 80 1266 104-9). La voici en tête d'un train d'autos vides, à Zeebrugge Ramskapelle, le 27 septembre 2010. Daniel MOENS.



Tous les 10 jours, Captrain remorque au départ du faisceau Amerika-Zuid un train de kaolin (roche argileuse entrant dans la composition de la porcelaine dure) de la société Imerys, à destination d'une usine située à Gratwein en Autriche. Suivant la disponibilité de son personnel, ce parcours peut circuler soit via Montzen et Aachen West, soit via Roosendaal et Venlo. Auparavant, c'est Veolia (ex. rail4chem) qui se chargeait de la traction (société reprise par SNCF Fret). Le 8 septembre, c'est la 6601 qui assura le service jusqu'à Aachen West, ici en passage à Bilzen. Peter VAN GESTEL.



Après les PB01, PB02 et PB03, une quatrième Class 66 est ressortie en septembre de révision à l'atelier HGK de Brühl-Vochem. Appartenant à Ascendos Rail Leasing (ex. CBRail), elle est maintenant louée par Rurtalbahn, où elle a reçu le numéro V255. Il s'agit de l'ex. 29.001 de Heavy Hool Power International, GM-EMD20008254-3 construite en juillet 2001). La voici en tête d'un train d'autos vide vers Aachen West. Nerem (sur la ligne 34 entre Tongeren et Glons), le 1er octobre. Maarten SCHOUBBEN.



PHOTO 100-32 →

Le 27 août, une G2000 de Captrain (ex. Veolia) manoeuvre des wagons de céréales près des silos de la société Boortmalt, dont les installations sont situées sur le quai 350 du port d'Antwerpen, le long du faisceau Angola. Après chargement de tous les wagons et reconstitution du train, la locomotive assurera le lendemain le train 48712 à destination de Vitry-le-François (départ d'Antwerpen-Angola chaque samedi à 12.20).

Tim VAN ROOY.



PHOTO 100-33 ↓ Faisant suite aux premiers parcours d'homologation sur le réseau belge des locomotives Siemens du type ES64F4 pour le compte de la société de leasing japonaise MRCE (Mitsui Rail Capital Europe), effectués au mois de juin à l'aide de la ES64F4 - 115 (E189-115), la ES64F4 - 101 (E189-101, Siemens 21501 / 2009) est arrivée à Schaerbeek le 9 octobre. Après des essais de levage réalisés à l'atelier de traction Diesel, la machine a été transférée le 13 octobre vers Tournai. Du 14 au 22 octobre, elle fut testée vers Saint-Ghislain. Le 21 octobre, la 189 101 passe dans les environs de Péruwelz durant ses essais dynamiques entre Saint-Ghislain et Tournai. La rame était composée de 7 fourgons Dms, d'une voiture du type I6 Bc et de la 2132 côté Saint-Ghislain. Rappelons que les essais à l'aide de la E189-115 avaient été interrompus le 13 juin à la suite d'une avarie grave à la machine (voir EL 98 p. 32). Christian AUCQUIERE.



Pour ce 100e numéro, nous allons vous emmener **EN LIGNES**, à la découverte de l'actuel paysage ferroviaire belge.

Si la SNCB a toujours le monopole pour le trafic voyageurs, il n'en va plus de même avec le secteur marchandises, où elle doit affronter une concurrence privée certes encore faible, mais en continuelle croissance d'année en année.

Le service voyageurs intérieur comporte trois grands types de relations :

- les trains Intercity (IC), fer de lance du trafic voyageurs intérieur de la SNCB, reliant les principales villes du royaume. Actuellement, on compte en semaine 18 relations (11 le week-end). A quelques exceptions près, Bruxelles occupe une place centrale dans ce tissage;
- les trains Interrégionaux (IR) présentent les mêmes caractéristiques que les IC, mais desservent un plus grand nombre de gares. Tout comme pour les IC, on compte 18 relations IR en semaine, dont 7 seulement transitent par Bruxelles; il y en a 13 le week-end;
- les trains locaux (L) et CityRail (CR), qui assurent les dessertes locales. Les CR sont les prémices de la desserte du futur réseau RER de Bruxelles.

Cette offre est complétée par des trains de pointes (P) et des trains touristiques (ICT). Les premiers circulent aux heures

de pointes le matin et en fin d'après-midi, certains également le mercredi midi pour les écoliers. La majorité des relations ont le matin Bruxelles comme destination. Les seconds sont des trains touristiques circulant durant la saison estivale, pratiquement tous vers la côte belge.

A noter que tous les services du week-end et jours de fête sont fort différents par rapport aux jours ouvrables. Dans cet article, nous nous bornerons aux trafics durant les jours ouvrables, du lundi au vendredi.

Du fait que cet article a été rédigé juste avant le changement d'horaire du 12 décembre, il pourrait ne pas contenir certaines adaptations dans le matériel utilisé. Si nécessaire, nous en ferons part dans notre prochain numéro.

Alors qu'auparavant chaque relation était assurée le plus souvent par un seul type de matériel, on assiste depuis ces dernières années à un mélange allant parfois jusqu'à cinq sortes de matériels différents pour une même relation ! Ainsi, aux heures d'affluence, les rames de voitures à deux niveaux du type M6 sont engagées sur de nombreux IC et IR.

A l'exception de trois trains classiques à destination de la Suisse, le service voyageurs international n'est plus constitué

que par des trains à grande vitesse : TGV, Thalys, Eurostar et ICE.

Les Thalys sont les plus nombreux, avec trois relations :

- Paris - Bruxelles, quasiment toutes les 30 minutes;
- Paris - Bruxelles - Köln;
- Paris - Bruxelles - Amsterdam.

Ces deux dernières relations circulent en fait en commun entre Paris et Bruxelles, avec deux rames accouplées. A Bruxelles, la première rame est à destination d'Amsterdam, la seconde pour Köln; ce à une fréquence moyenne d'un train toutes les 2 heures. Même chose en sens inverse, où l'accouplement a lieu à Bruxelles-Midi.

Les TGV circulent au départ de Bruxelles vers de nombreuses villes au-delà de Paris, vers le sud-est et sud-ouest de la France.

Les Eurostar relie Bruxelles à London.

Enfin, les ICE de la DB relie quatre fois par jour Frankfurt à Bruxelles-Midi.

Abréviations utilisées dans les textes :

AM = automotrices, Antw = Antwerpen, Bru = Bruxelles, Liège-Guil = Liège-Guillemins, HSA = High Speed Alliance, HV = voiture, RR = rame réversible.

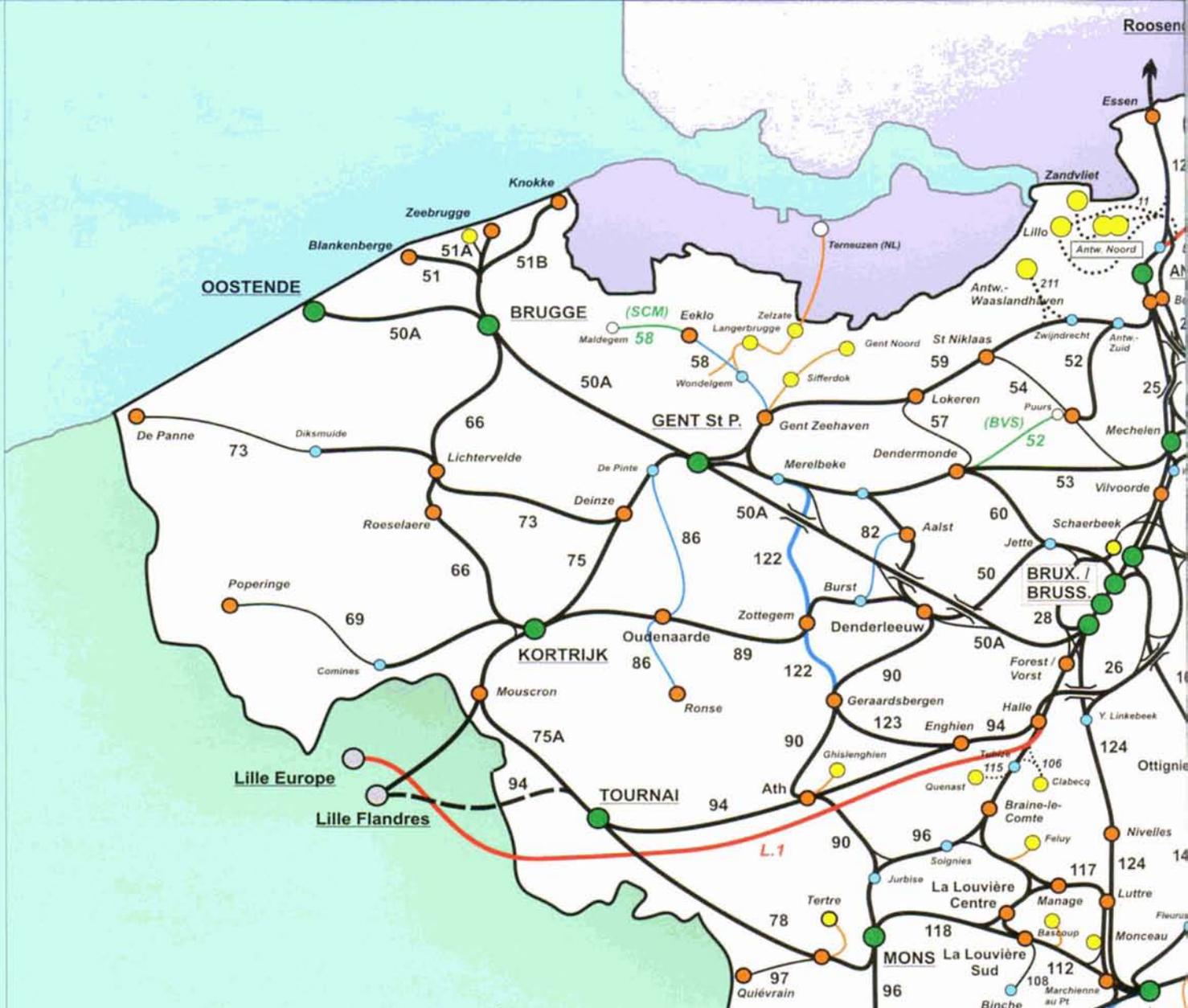
Serge MARTIN

Christian AUQUIERE

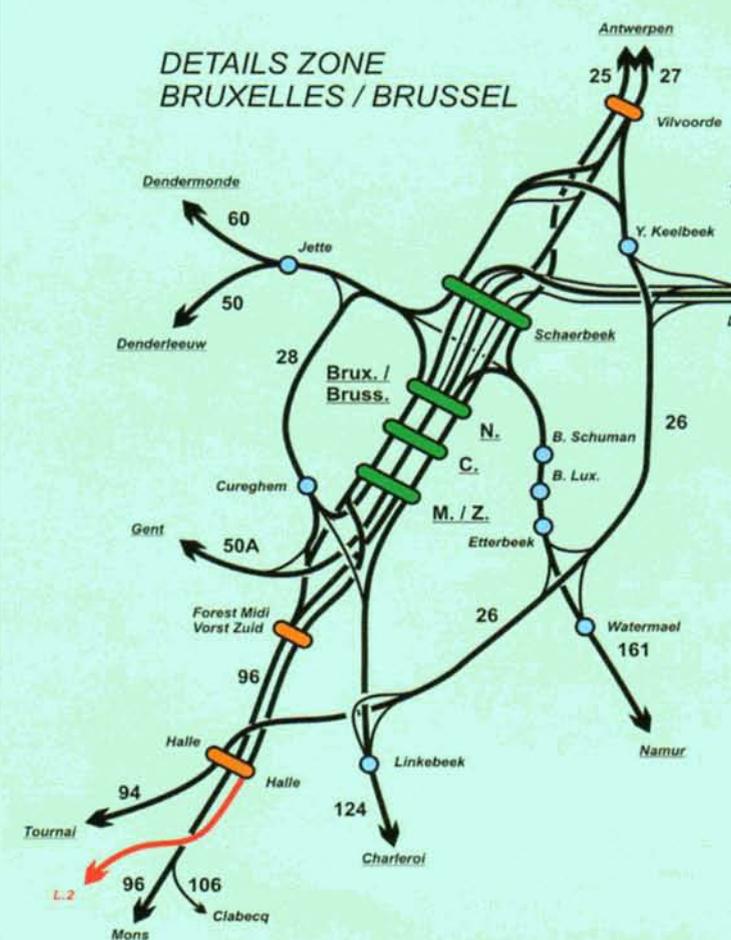
Jean-Luc VANDERHAEGEN

PHOTO 100-34 Les voitures à deux niveaux du type M6 sont de plus en plus nombreuses et visibles sur un grand nombre de relations IC, IR, P et ICT. Le 11 juin, passage à La Chaussée (entre Marchienne et Luttre, ligne 124) de l'IC-N 4537 Essen - Charleroi-Sud. Serge MARTIN.

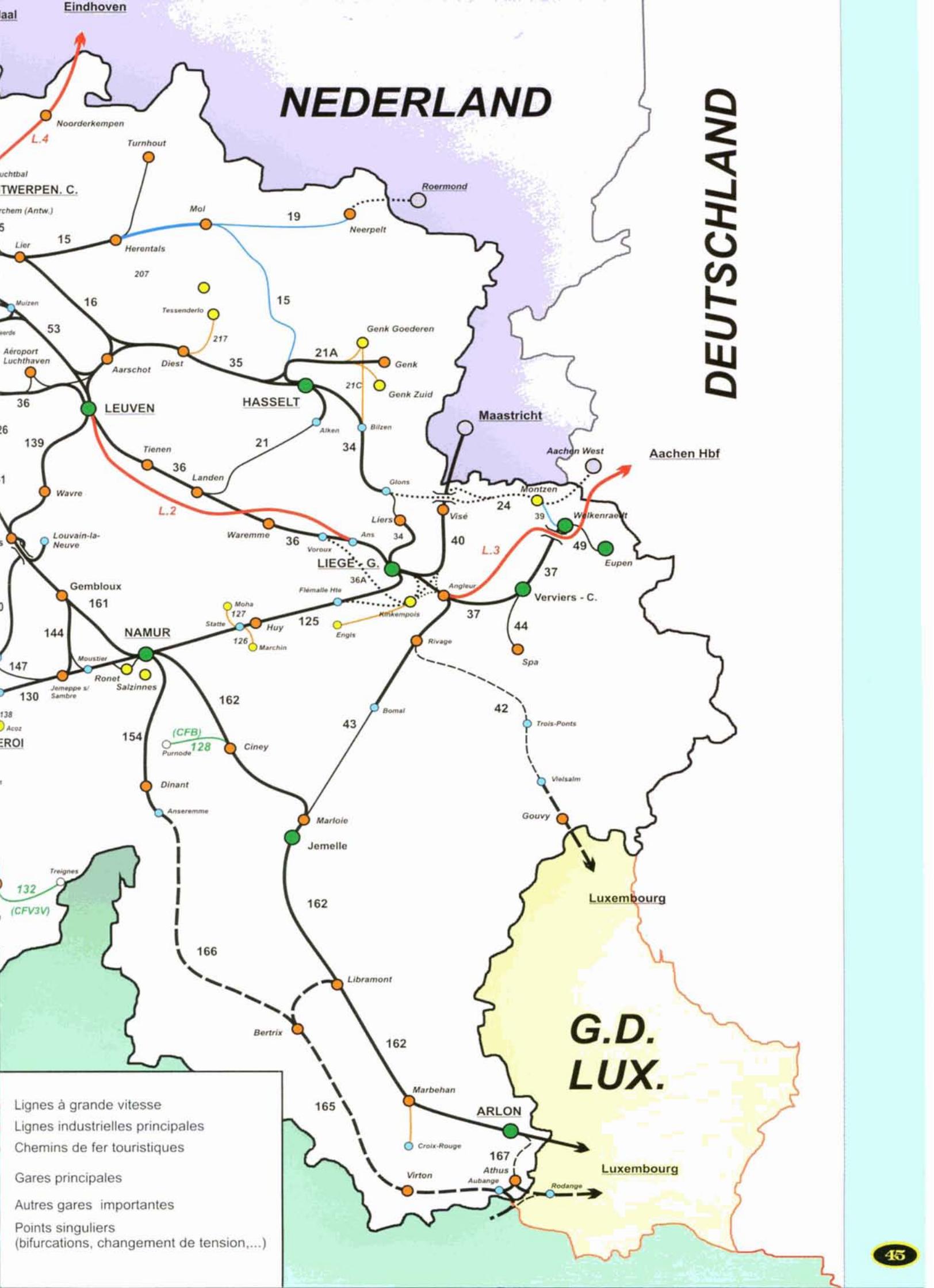




DETAILS ZONE BRUXELLES / BRUSSEL



	Lignes traction diesel	
	Double voie	
	Simple voie	
	Lignes électrifiées 3 kV	
	Double voie	
	Simple voie	
	Lignes électrifiées 25 kV	
	Double voie	
	Simple voie	
	Trafic marchandises uniquement	



Lignes à grande vitesse
 Lignes industrielles principales
 Chemins de fer touristiques
 Gares principales
 Autres gares importantes
 Points singuliers
 (bifurcations, changement de tension,...)

LGV-HSL

Le réseau *Infrabel* compte actuellement 4 lignes à grande vitesse :

Ligne 1 (Bruxelles - Paris / London)

Elle prolonge la L96N Bruxelles - Halle et rejoint la frontière française à Esplechin. Elle draine l'important trafic vers Paris, mais également vers London et tout le sud de la France. Trois types de rames y circulent : les *Thalys*, *Eurostar* et TGV-Réseau.

Lignes 2 et 3 (Bruxelles - Liège - Köln)

Elles prolongent la L36N Bruxelles - Leuven; la première relie Leuven à Ans, la seconde Chênée à Hergenrath. Deux relations à grande vitesse y circulent : les *Thalys* Paris - Köln et les ICE Bruxelles - Frankfurt. De plus, la L2 voit passer deux relations du trafic intérieur : les IC-A Eupen - Oostende et les IC-O Maastricht - Bruxelles, tous assurés à 200 km/h par des rames réversibles composées d'une locomotive de la série 13 et de voitures du type I11.

Ligne 4 (Antwerpen - Amsterdam)

Cette ligne fait partie de l'axe Paris - Amsterdam. Elle débute à Luchtbal à la sortie d'Antwerpen et, après le passage de la frontière néerlandaise, continue vers Amsterdam. Actuellement, seuls les *Thalys* Paris - Amsterdam empruntent la ligne, ainsi que la relation intérieure IR-s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen qui est assurée par une seule rame effectuant toutes les rotations de la journée. Cette rame "dromadaire" a la particularité d'être composée de quatre voitures à deux niveaux du type M6, dont deux voitures-pilotes à chaque extrémité, tandis que la locomotive de traction est insérée au milieu de la rame.



PHOTO 100-35 Passage à Saintes sur la L1 d'un Thalys Paris-Nord - Bruxelles-Midi assuré par deux rames PBA, dont la 4535 en tête. Yves STEENEBRUGGEN, 1er mai 2005.



PHOTO 100-36 Pour assurer les trains de secours, la SNCB a transformé six locomotives de la série 55 pour la L1, et 4 locomotives de la série 62/63 pour la L2. Le 6 avril 2006, passage à Berlooz, sur la L2, d'un train de mesures composé de l'autorail EM130 encadré par la 6227 et 6225. Michel HANSENS.

PHOTO 100-37 Le 5 février 2006, passage à Marcq de la rame Eurostar 3007 en direction de London. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 100-38 Le 11 octobre 2008, sur la L3 dans les environs d'Astenet, la rame Thalys PBKA assure un Thalys Paris - Köln. M. HANSENS



PHOTO 100-39 Venant d'Allemagne, la rame ICE 4603 quitte la ligne 37 (Welkenraedt - Liège) et s'engage sur la L3. Michel HANSENS.



PHOTO 100-40 Passage à Marcq sur la L1, de la rame TGV-Réseau 4516 assurant le TGV 9832 Bruxelles-Midi - Perpignan. Yves STEENEBRUGGEN, 10 mai 2009.

PHOTO 100-41 En plus des Thalys et des ICE, les IC-A et IC-O empruntent également la L2. A l'avenir, ces IC ne seront plus assurés par des locomotives de la série 13, mais par celles de la nouvelle série 18. Le 10 juillet 2010, passage à Hoegaarden d'un parcours d'essai de la 1810, en direction de Leuven. Tim VAN ROOY.



- IC-A Eupen - Bruxelles - Oostende

Eupen, Welkenraedt, Verviers-Central, Liège-Guil., Leuven, Brux.-Nord, Brux.-Central, Brux.-Midi, Gent-St.P., Brugge, Oostende

Ils sont tous assurés par des RR de voitures type I11 tractées par des locos de la série 13, à l'exception des IC 522 et 527 assurés par une AM du type 96 (série 441 à 490, 501-570).

- IC-B Bruxelles-Midi - Amsterdam CS

Brux-Midi, Brux-Central, Mechelen, Antw.-Centraal, Roosendaal, Dordrecht, Den Haag, Schiphol, Amsterdam CS

Deux types de HV sont utilisées pour cette relation IC internationale dite "Benelux" : des rames de HV type ICR de HSA et deux rames de HV I6/I10 de la SNCB. Leur remorque est confiée aux locos du type TRAXX (28 SNCB et E186 HSA).

- IC-C Antwerpen - Lille / Oostende

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Lokeren, Gent-St.-P., Waregem, Kortrijk / Izegem, Roeselare, Torhout, Brugge, Oostende / Mouscron, Tourcoing, Roubaix, Croix l'Allumette, Croix Wasquehal, Lille Flandres

Les IC-C sont divisés en deux troncs distincts, en correspondance entre eux à Kortrijk : Antwerpen - Lille qui sont exclusivement du ressort des AM type 96 bicourant (441 à 490), et Kortrijk - Oostende assurés par des RR de HV M4 avec locos série 21 (ces trains sont en fait une prolongation des IR-f Leuven - Kortrijk), à l'exception de quatre IC dont la gare d'origine est Lille au lieu de Kortrijk et assurés de ce fait en AM type 96.

IC-D Herstal - Lille

Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guil., Huy, Namur, Taminies, Charleroi-Sud, La Louvière-Sud, Mons, Tournai, Froyennes, Lille Flandres



PHOTO 100-42 Les IC-D Herstal - Lille sont tous assurés par des automotrices du type bicourant 441 à 490. Passage le long des falaises de Marche-les-Dames et de la Meuse, de l'IC-D 937 vers Lille. Michel HANSENS.

Cette relation est tracée via la dorsale wallonne (Liège, Namur, Charleroi, Mons, Tournai). Tous les trains sont assurés en AM type 96 bitension (441-490).

IC-E Tongeren - Knokke / Blankenberge

Tongeren, Bilzen, Diepenbeek, Hasselt, Diest, Aarschot, Leuven, Bru.-Nord, Bru.-Central, Bru.-Midi, Gent-St.-P., Brugge, / Heist, Duinbergen, Knokke / Blankenberge

En gare de Brugge, cette relation est scindée en deux parties : la première poursuit vers Knokke, la seconde vers Blankenberge. Deux types de matériel se partagent cette relation. Tout d'abord des rames très particulières puisque formées par deux segments composés chacun par une RR de HV à deux niveaux du

type M6 tractés par une loco de la série 27 équipée d'un attelage automatique GF (2742 à 2760), et d'autre part par des AM du type 96.

IC-F Liège - Bruxelles - Quiévrain

Liège-Guil., Ans, Waremme, Tienen, Leuven, Bru.-Nord, Bru.-Central, Bru.-Midi, Braine-le-Comte, Soignies, Mons, Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain, Boussu, Hainin, Thulin, Quiévrain

Cette relation est assurée par un cocktail très varié de matériels : majoritairement des RR ou non de HV type M4 avec loco série 21; des AM doubles (3 allers-retours); des AM Break (1 aller-retour); des AM type 96 (1 aller-retour) et une RR de HV à deux niveaux type M6 avec loco série 27 (2 allers-retours).

PHOTO 100-43 Le 3 avril 2009, passage à Bierghes, entre Halle et Enghien, de l'IC-H 1937 Schaerbeek - Mouscron. J-L VANDERHAEGEN.





PHOTO 100-44 Le 22 avril 2009, l'IC-A 541 vient de quitter Welkenraedt à destination d'Oostende. Serge MARTIN.

IC-G Oostende - Antwerpen

Oostende, Brugge, Aalter, Gent-St.-Pieters, Gent-Dampoort, Lokeren, Sint-Niklaas, Beveren, Antw.-Zuid, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal.
Exclusivement assurés en AM type 96.

IC-H Schaerbeek - Mouscron

Schaerbeek, Bru.-Nord, Bru.-Central, Bru.-Midi, Enghien, Ath, Leuze, Tournai, Herseaux, Mouscron
Les IC-H sont assurés par des RR de HV type M4 avec loco série 21, à l'exception d'un aller-retour confié à une rame de HV à deux niveaux type M6 avec loco série 27, et un autre à une AM type 96.

IC-I Charleroi - Bruxelles - Antwerpen

Charleroi-Sud, Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Mechelen, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal
La plupart des rotations sont assurées par des RR de HV à deux niveaux type M6 avec locos série 27. Des AM type 96 et de la série 800 interviennent en début et fin de journée.

IC-J Bruxelles - Luxembourg

Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Bru.-Schuman, Bru.-Luxembourg, Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon, Luxembourg
Trois types de matériel se partagent les IC-J : les AM type 96 (501 à 524), trois rames de HV à deux niveaux tractées par des locos séries 13 et 20, et les rames internationales des EC 90 Brux. - Chur et 296 Basel - Bruxelles circulant comme IC-J sur ce trajet.

PHOTO 100-45 → Durant l'été, les 20 assurent l'IC-J 2112 Bruxelles - Luxembourg, immortalisé à Hatrival. Serge MARTIN.

PHOTO 100-46 → Les IC-B Bruxelles - Amsterdam sont du ressort des TRAXX. Le 3 juillet 2009, l'IC-A 9248 passe sans arrêt à Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 100-47 L'IC-E 1511 Knokke / Blankenberge - Tongeren, composé de deux RR de M6 avec 27. Zichem, 2 mars 2010. S. MARTIN.

IC-K Gent - Bruxelles - Genk

Gent-St-P., Wetteren, Lede, Aalst, Denderleeuw, Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Leuven, Tienen, Landen, St-Truiden, Alken, Hasselt, Kiewit, Bokrijk, Genk
Les RR de HV à deux niveaux du type M6 avec locos série 27 ont la suprématie. Seuls un aller-retour est assuré en AM type 96, et deux autres en AM Break.

IC-L Poperinge - Bruxelles - St-Niklaas

Poperinge, Ieper, Comines, Wervik, Menen, Wevelgem, Bissegem, Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem, Denderleeuw, Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Dendermonde, Zele, Lokeren, Sinaal, Belsele, St-Niklaas
Les AM Break règnent ici en maître. Deux allers-retours sont assurés en RR de HV à deux niveaux type M6 avec loco série 27; et un autre en AM doubles.

IC-M Brux. - Namur - Liers / Dinant

Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Bru.-Schuman, Bru.-Luxembourg, Ottignies, Gembloux, Namur / Andenne, Statte, Huy, Flémalle-Haute, Liège-Guil., Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Herstal, Milmort, Liers / Jambes, Lustin, Godinne, Yvoir, Dinant
Les IC-M sont scindés à Namur, la première partie continuant vers Liège et Liers, la seconde vers Dinant. Les AM Break assurent la grande majorité des trains. Aux heures de pointes, deux rames formées de deux segments composés chacune par une RR de HV à deux niveaux type M6 tractés par une loco de la série 27 équipée d'un attelage automatique GF (2742 à 2760). Notons également la présence dans le roulement d'une rame de HV type M4 avec loco série 27 effectuant un aller-retour Bruxelles - Liers, avec correspondance à Namur pour Dinant et vice-versa.

IC-N Charleroi - Bruxelles - Essen

Charleroi-Sud, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Mechelen, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal, Ekeren, Kapellen, Heide, Kalmthout, Essen
La plupart des rotations sont assurées par des RR de HV à deux niveaux type M6 avec locos série 27. Des AM type 96, de la série 800 et des doubles classiques interviennent dans le roulement.

IC-O Bruxelles - Liège - Maastricht

Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Liège-Guil., Bressoux, Visé, Maastricht
Transitant par la L2, les IC-O sont tous composés de RR de HV type I11 avec loco série 13. Une des rotations a Gouvy comme origine le matin et comme destination le soir.

IC-P Antwerpen - Gent

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Beveren, St-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort, Gent-St-Pieters
Intégralement assurés en AM type 96.

IC-Q Antwerpen - Leuven

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Mechelen-Nekkerspoel, Haacht, Leuven
Intégralement assurés en AM Break.

IC-R Bruxelles - Lier - Turnhout

Bru.-Midi, Bru.-Central, Bru.-Nord, Vilvoorde, Mechelen, Lier, Herentals, Tielen, Turnhout
L'essentiel du trafic est assuré en AM Break. Deux allers-retours sont pris en charge par des RR de voitures à deux niveaux type M6 avec loco de la série 27.

PHOTO 100-48 L'IC-M 2415 Bruxelles-Midi - Dinant vient de franchir la Meuse à Anhée. Yves STEENEBRUGGEN, 14 août 2009.



IR-a Leuven - Mechelen - Sint-Niklaas

Leuven, Wijgmaal, Wespelaar-Tildonk, Haacht, Boortmeerbeek, Mechelen, Willebroek, Puurs, Bornem, Temse, St-Niklaas

Sont répartis uniquement entre les AM des séries 900 (majoritaire) et *Break*.

IR-b Nivelles - Bruxelles - Antwerpen

Dessert tous les points d'arrêt du parcours à l'exception de Bru-Chapelle, Bru-Congrès et Schaerbeek

Repris sous le label IR, il s'agit pourtant bien d'un train local. Le matériel utilisé est majoritairement des AM quadruples de la série 800.

IR-c Liège - Hasselt - Antwerpen

Liège-Guil., Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Herstal, Milmort, Liers, Glons, Tongeren, Bilzen, Diepenbeek, Hasselt, Diest, Aarschot, Heist-op-den-Berg, Lier, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal

Les AM *Break* couvrent tous les trains à l'exception d'un aller-retour en AM double classique.

IR-d Antw. - Kortrijk / Geraardsbergen

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Morsel-Oude-God, Mechelen-Nekkerspoel, Mechelen, Vilvoorde, Bru-Nord, Bru-Congrès, Bru-Central, Bru-Midi, Halle, Enghien, Silly, Ath / Leuze, Tournai, Froyennes, Herseaux, Mouscron, Kortrijk / Rebaix, Papignies, Houraing, Lessines, Acren, Geraardsbergen

A Ath, cette relation est scindée avec une tranche à destination de Tournai et Kortrijk, et la seconde pour Lessines et Geraardsbergen. Ces liaisons sont l'apanage des AM *Break*. Des AM de la série 900 interviennent en fin de journée, mais uniquement vers Geraardsbergen.

IR-e Antwerpen - Neerpelt / Hasselt

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Lier, Herentals, Olen, Geel, Mol / Lommel, Overpelt, Neerpelt / Balen, Leopoldsborg, Beringen, Heusden, Zolder, Hasselt



PHOTO 100-49 La 2722 en tête d'un IR-g Turnhout - Antwerpen-Centraal. Tienen, 31 décembre 2008. Pierre HERBIET.

Une des six relations Diesel voyageurs, sur laquelle sont exclusivement engagés des autorails de la série 41. En gare de Mol, les trains sont scindés avec une tranche vers Neerpelt et l'autre vers Hasselt.

IR-f Kortrijk - Gent - Leuven

Kortrijk, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gent-St-Pieters, Wetteren, Dendermonde, Mechelen, Muizen, Hever, Boortmeerbeek, Haacht, Wespelaar-Tildonk, Hambos, Wijgmaal, Leuven

A l'exclusion d'un aller-retour confié à des AM doubles classiques, tout le trafic revient à des RR de HV du type M4 avec locos série 21.

IR-g Antwerpen - Turnhout

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Lier, Herentals, Tienen, Turnhout

Des AM *Break* et des RR de HV à deux niveaux du type M6 tractés par une loco série 27 se partagent cette relation.

IR-h Gent - Brux.-National-Aéroport

Gent-St-P., Merelbeke, Melle, Wetteren, Schellebelle, Serskamp, Lede, Aalst, Erembodegem, Denderleeuw, Liedekerke, Bru-Midi, Bru-Central, Bru-Nord, Zaventem, Bru-National-Aéroport

Ces IR sont attribués en majorité aux AM du type 96 et *Break*; un seul aller-retour subsiste en automotrices doubles classiques.

PHOTO 100-50 Le 6 janvier 2010, l'IR-m 119 Liers - Luxembourg vient de passer Bovigny et se dirige vers Gouvvy. Christian AUQUIERE.





↑ **PHOTO 100-51** Trois rames de voitures à deux niveaux du type M6 encadrées à chaque extrémité par une 26 fonctionnant en unité multiple, sont engagées sur les IR-I Binche - Louvain-la-Neuve-Université. Le 13 avril 2010, après son entretien à Châtelet, passage à Goutroux (ligne 112 entre Marchienne et Piéton) de la rame devant assurer l'IR-I 3916. Serge MARTIN.

← **PHOTO 100-52** Le 29 avril 2007, passage à Villers-St-Siméon de l'IR-c 2908 Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins. Michel HANSENS.

IR-i De Panne - Bruxelles - Landen

De Panne, Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-St-Pieters, Bru-Midi, Bru-Central, Bru-Nord, Bru-National-Aéroport, Leuven, Verrijck, Tienen, Ezemaal, Neerwinden, Landen

On y rencontre trois types matériels différents : essentiellement des AM des type 96 et Break et, aux heures de pointes, deux RR de HV à deux niveaux type M6 tractées par une loco série 27 (le matin, un train P ayant la même composition est accouplé à Gent avec un IR-i vers Landen).

IR-j Quévy - Brux-National-Aéroport

Quévy, Genly, Frameries, Mons, Jurbise, Soignies, Braine-le-Comte, Halle, Bru-Midi, Bru-Central, Bru-Congrès, Bru-Nord, Bru-National-Aéroport

Quatre rames assurent cette relation : deux composées de HV à deux niveaux du type M6 avec loco série 27 et deux avec des AM type 96.

← **PHOTO 100-53** Le 27 mai 2009, l'IR-e 3233 à destination d'Antwerpen-Centraal attend le départ à Neerpelt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 100-54 *L'IR-i 3616 De Panne - Landen, photographié à Oostkerke.*
Pierre HERBIET, 18 août 2007.



IR-k Jambes - Namur - Mons - Tournai

Jambes, Namur, Ronet, Flawinne, Floreffe, Franière, Moustier, Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais, Tamines, Châtelet, Charleroi-Sud, Marchienne-au-Pont, La Louvière-Sud, Mons, Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, Antoing, Tournai

Cette relation est du domaine des AM quadruples de la série 800. Certains parcours sont renforcés par une ou plusieurs AM doubles classiques. Certains trains sont directs entre Namur et Jemeppe.

IR-l Binche - Louvain-la-N.U.

Binche, Leval, La Louvière-Sud, Ecaussinnes, Braine-le-Comte, Tubize, Halle, Bru-Midi, Bru-Central, Bru-Nord, Bru-Schuman, Bru-Luxembourg, Etterbeek, Boitsfort, Groenendaal, La Hulpe, Genval, Rixensart, Ottignies, Louvain-la-Neuve-Université

Cette liaison a la particularité unique d'engager trois rames de HV à deux niveaux type M6 qui sont encadrées par deux locos de la série 26 fonctionnant en unité multiple (voir page 18), assurant 7 allers-retours. Les autres trains sont en charge des AM des série 800 et doubles classiques.

IR-m Liers - Liège - Luxembourg

Liers, Milmort, Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guil., Angleur, Poulseur, Rivage, Aywaille, Coo, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Troisvierges, Clervaux, Drauffelt, Wilwerwiltz, Kautenbach, Mersch, Luxembourg

Il s'agit d'une des deux relations IR cadencées aux 2 heures. Les trains sont tous composés de rames de HV internationales des types I6 et I10 remorquées

par des locos de la série 3000 des CFL. Aux heures de pointes, 3 IR supplémentaires sont mis en marche entre Liers et Gouvy, 2 en sens inverse, assurés en AM type 96 ou rames tractées avec une 3000 CFL.

IR-n Bruxelles-Midi - Antwerpen-C.

Bru-Midi, Bru-Central, Bru-Nord, Vilvoorde, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Mortsel-Oude God, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal

Trois RR de HV à deux niveaux type M5 avec locos série 21 prestant sur cette liaison. Trois allers-retours sont toutefois confiés à des AM doubles classiques.

IR-o Bruxelles-Midi - Leuven

Bru-Midi, Bru-Central, Bru-Nord, Bru.-National-Aéroport, Leuven

Assurés en AM doubles classiques.

IR-q Liège - Aachen Hbf.

Liège-Guil., Angleur, Pepinster, Verviers-Central,

Welkenraedt, Hergenrath, Aachen Hbf

Cette relation IR transfrontalière circule toutes les deux heures et est assurée par des AM doubles.

IR-r Charleroi-Sud - Couvin

Charleroi-Sud, Berzée, Walcourt, Philippeville, Mariembourg, Couvin

Cette relation à comme particularité de ne pas être cadencée et d'être la dernière circulant sur un axe non électrifié en Wallonie. Tous les trains sont assurés par des autorails de la série 41.

IR-s Antwerpen - Noorderkempen

Antw.-Centraal, Antw.-Luchtbal, Noorderkempen

Cette relation circulant sur la LGV 4, est assurée par une rame "dromadaire" composée de HV à deux niveaux type M6 dont une voiture-pilote à chaque extrémité, tandis que la locomotive est insérée au milieu.

PHOTO 100-55 *Charleroi - Couvin est la dernière grande ligne non électrifié en Wallonie. Le 14 novembre 2007, les 4104 + 4103 assurent l'IR-r 4834 Couvin - Charleroi-Sud, en passage à Ham-sur-Heure le 14 novembre 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Les relations IC et IR sont complétées sur pratiquement toutes les lignes par des trains locaux (L) généralement cadencés à l'heure et desservant toutes les gares et points d'arrêt du parcours.

Les CityRail (CR) sont, quant à eux, les trains qui, dans le futur, desserviront le réseau RER de Bruxelles.

Aujourd'hui, des extrémités de lignes ne sont plus desservies par des trains locaux en tant que tels, mais bien par des relations IR et IC circulant en bout de parcours en desservant toutes les gares et points d'arrêts.

Les trains locaux sont essentiellement du ressort des automotrices en général ou des autorails de la série 41 sur les lignes non électrifiées. Quelques rares rames tractées de voitures du type M4 avec locomotives de la série 21 sont également utilisées pour ce type de trains.

Une particularité : bien qu'électrifiée, la desserte de l'axe Athus - Meuse (Dinant - Bertrix - Virton - Rodange - Athus - Arlon et Libramont - Bertrix) est assurée par les autorails Diesel de la série 41.

↗ **PHOTO 100-56** Le 10 janvier 2009, le train L6383 Antwerpen-Centraal - Bruxelles-Midi vient de quitter St-Katelijne-Waver.
Pierre HERBIET.

→ **PHOTO 100-57** Le train L2664 Antwerpen-Centraal - Gent-St-Pieters à Beveren le 30 octobre 2009. Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 100-58** Passage à l'abbaye de Villers-la-Ville du train L4564 Ottignies - Charleroi-Sud.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 avril 2008.





↑ **PHOTO 100-59**

Le 11 mars 2009, le train L4765 Charleroi-Sud - Erquelinnes arrive à son terminus. Quelques trains L de cette relation sont prolongés jusqu'à Jeumont, en France. Pierre HERBIET.

→ **PHOTO 100-60**

L'automotrice 972 assure le train L4562 Ottignies - Tamines. Couillet, 8 septembre 2009. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 100-61**

Le 7 mai 2008, passage à Etikhove, sur la ligne 86 entre Oudenaarde et Renaix, du train L1966 Gent-St-Pieters - Renaix, assuré par les autorails 4195 et 4169. Serge MARTIN.



P - ICT

En plus des trains IC, IR et L, le service est complété par deux autres sortes de relations : les trains de pointes (P), qui ne circulent qu'aux heures de pointes les jours ouvrables, et les ICT qui sont des trains touristiques mis en marche en période estivale. La grosse majorité des trains P sont mis en marche le matin vers Bruxelles, et en fin d'après-midi en sens inverse. Les trains P sont visibles sur pratiquement toutes les lignes du réseau.

Ils sont en général formés de rames tractées et sont composés de tous les types de voitures encore présentes dans le parc : M4, M5 et M6 à deux niveaux, I6, I10, I11 et même des voitures-couchettes utilisées en tant que voitures à places assises. Leur traction est tout aussi diversifiée : série 11, 13, 20, 21, 23, 27 et même 28 (il s'agit du train P7211 Antwerpen - Bruxelles, qui est en fait une des rames qui assure ensuite les IC-B Bruxelles - Amsterdam). Toutes les séries d'automotrices ainsi que les autorails de la série 41 sont également mis à contribution pour assurer des trains P.

Les ICT sont formés le plus souvent soit des rames de trains P réutilisées, soit sont des prolongations de relations IC ou IR.

↗ **PHOTO 100-62** Le train P8006 Schaerbeek - Oostende est composé d'une rame de voitures du type I10. Le 20 mai 2010, il vient de quitter Hansbeke. P. HERBIET.

↓ **PHOTO 100-63** Le 12 octobre 2010, la 1187 remorque le P8902 Schaerbeek - Oude-naarde, ici immortalisé à Welle sur la ligne 89 entre Denderleeuw et Burst. S. MARTIN.



↑ **PHOTO 100-64** Blankerberge est la destination privilégiée des ICT. Le 28 août 2005, deux ICT composés d'autorails attendent d'être garés. J-L VANDERHAEGEN.





↑ PHOTO 100-65

Plusieurs trains P sont mis en marche entre Luxembourg ou Rodange et Virton et vice-versa, assurés par du matériel des CFL (rame réversible avec locomotive série 4000, automotrices type 2000 et 2200). Le 27 juillet 2007, le train P8669 en provenance de Rodange vient d'arriver à Virton. Serge MARTIN.

→ Le 30 juillet 2010, arrivée à Marloie du train P8600 Bruxelles-Midi -Luxembourg, composé de voitures du type M5 rénovées. La 2010 remorque exceptionnellement ce parcours qui est normalement tracté par les 2001 à 2007 équipées du Memor 2+ pour la circulation sur le réseau luxembourgeois. Daniel MOENS.

↓ PHOTO 100-66

Les locomotives de la série 23 assurent +/- 25 relations P. Le 29 avril 2010, le P8066 Bruxelles-Midi - Gent-St-Pieters passe à Dilbeek, à proximité d'un élevage d'autruches. Serge MARTIN.



Les trains internationaux classiques ont pratiquement tous disparu du paysage ferroviaire belge, soit victimes du tout TGV, soit purement et simplement supprimés pour des raisons de libéralisation du rail.

Il ne subsiste ainsi plus que trois relations, toutes à destination de la Suisse :

- INT 90/91 "Vauban" Chur ↔ Bruxelles-Midi, composé de voitures des Chemins de fer suisses (CFF) renforcées par une ou plusieurs voitures SNCB I6 et ou I10, limitées toutefois à Luxembourg ou Basel;
- INT 96/97 "Iris" Zürich ↔ Bruxelles-Midi, composé de voitures des Chemins de fer suisses (CFF) renforcées par une voitures SNCB I6 limitée à Basel;
- INT 295/296 "Jean Monnet" Basel ↔ Bruxelles-Midi, composé de voitures TER 200 "Alsace" de la SNCF.

La traction de ces trains entre Bruxelles-Midi et Luxembourg et retour, est confiée aux 2001 à 2007 équipées du Memor 2+ pour la circulation sur le réseau CFL.

➤ **PHOTO 100-67** Le 8 juin 2008, passage à Braibant de l'INT 90 "Vauban" Zürich - Bruxelles, composé de voitures suisses renforcées en queue par une I6 SNCB. A l'avant-plan, la ligne du Chemin de Fer du Bocq. Yves STEENEBRUGGEN.

➔ **PHOTO 100-68** Le 19 avril 2006, l'INT 97 "Iris" Bruxelles - Zürich serpente dans les courbes de Mirwart situées entre Gemelle et Libramont. La rame est composée de voitures suisses. Michel HANSSENS.

↓ **PHOTO 100-69** L'INT 296 "Jean Monnet" Basel - Bruxelles, photographié le 31 janvier 2010 peu avant le point d'arrêt de Chapois. Entre Luxembourg et Bruxelles, ce train circule sous l'horaire de l'IC-J 2133. Serge MARTIN; 31 janvier 2010.



Trafic intérieur

Le trafic intérieur est basé sur les quatre zones Cargo avec un triage principal à Antwerpen-Noord et trois triages annexes à Kinkepois (Liège), Monceau (Charleroi) et Gent-Zeehaven. Des rotations régulières relient quotidiennement le triage principal aux autres pour permettre l'envoi des wagons vers l'étranger.

On trouve aussi divers trains complets reliant les zones entre elles, comme par exemple des relations continues chargées de conteneurs entre les ports d'Antwerpen et de Zeebrugge; ou encore le port de Gent qui expédie des trains de brames en provenance de Russie à destination des sites *Duferco* de La Louvière et Clabecq. Citons encore les carrières de chaux de Jemelle et d'Aisemont assurant plusieurs fois par semaine l'approvisionnement de *Sidmar* située à Gent.

Antwerpen

Le port, en constante expansion, et ses nombreux raccordements est évidemment la principale source de trafic de la zone.

L'avant-port de Bruxelles (Schaerbeek), la desserte de Ruisbroek, de Leuven et de Muizen assurent un trafic important, de même que le zoning industriel de Genk-Goederen qui comprend entr'autres les installations sidérurgiques d'ALZ et le constructeur automobile *Ford*.

Liège

Avec ses deux hauts fourneaux, sa cokerie, ses laminoirs à chaud et à froid ou encore ses sites de galvanisation, la zone Liège doit une très grosse partie de ses trafics à la sidérurgie.

La vallée de la Meuse compte de nombreuses installations d'extraction de chaux, telles Namêche, Hermalle, Marche-les-Dames ou encore Moha, qui écoulent leurs produits par le rail vers diverses destinations nationales et internationales.

Cette zone couvre aussi le sud du pays avec les carrières de Jemelle et de Rivage, Athus et les dessertes du *Terminal Container Athus*, de *Burgo Ardennes* à Virton, de *Luxfer* à Aubange et du raccordement de carburant de Marbehan.

Charleroi

Cette zone aussi est liée à la sidérurgie avec de nombreux sites tels La Louvière, Clabecq, Châtelet ou Marcinelle. On trouve ici aussi plusieurs carrières disséminées et fournissant divers produits comme de la chaux à Aisemont, des cailloux à Lessines et Quenast ou du calcaire à Yves-Gomezée. Les installations de Feluy, Saint-Ghislain et Ronet permettent les dessertes de raccordements plus éloignés mais dépendant de cette zone.

→ **PHOTO 100-71** Sur l'"Athus-Meuse", ce sont les 13 qui ont le monopole. Le 22 mai 2010, passage à Lacuisine, sur la section Bertrix - Florenville, du train 48782 Ronet - Thionville. Serge MARTIN.



↑ **PHOTO 100-70** Les TRAXX de la série 28 sont omniprésentes sur l'axe Antwerpen - Aachen. Le 9 janvier 2009, passage de la 2815 sur le viaduc de Fouron-St.Martin. M. HANSENS.





↓ PHOTO 100-74 Le 28 août 2010, dans le port de Renory situé le long de la Meuse, la 7847 pousse le train de collis 34446 en provenance des laminoirs de Chertal.
Serge MARTIN.

→ PHOTO 100-73 La 1206 en tête du train 44800 Rotterdam Kijfhoek - Somain. Beveren Leie (ligne 75).
Christian AUQUIERE.



↓ PHOTO 100-72 Le 30 octobre 2009, passage à Haire de Jemelle. entre l'usine Sidmar de Gent et la carrière de Jemelle.
Michel HANSENS.



Gent

Dernière des quatre zones, celle de Gent compte deux ports importants : Gent et Zeebrugge. Ce dernier voit principalement transiter des conteneurs ou des voitures neuves, tandis que le premier est plus diversifié : on y retrouve entre autre les installations sidérurgiques de *Sidmar*, des terminaux à charbon et produits chimiques, ou encore le constructeur automobile *Volvo*. C'est aussi par Gent que s'effectue la desserte de l'enclave ferroviaire néerlandaise de Terneuzen, qui génère un trafic non négligeable via Zelzate et la ligne 55. Kortrijk et Oostende dépendent également de cette zone.

↗ **PHOTO 100-75** Depuis quelques mois, les TRAXX de la série 186 d'Euro Cargo Rail (ECR) circulent en pool avec les TRAXX de la série 29 de la SNCB, au départ de la Belgique vers le sud de la France et la frontière espagnole. Le 7 octobre, le train de pierres 48585 Yves-Gomezée - Millingen, fut tracté au départ de Monceau à titre d'essai et d'écolage pour les conducteurs par la E186 172 d'ECR, accompagnée par les 7869 et 7783. Passage à Aiseau. Pierre HERBIET.

→ **PHOTO 100-76** Les cinq locomotives Diesel de la série 57 (G2000) sont engagées vers le nord de la France. Le 22 octobre 2010, le train 41852 Antwerpen-Noord - Sucy-Bonneuil (F) circula exceptionnellement de jour à la suite de mouvements sociaux en France. Passage sur la ligne 117 à Ecaussinnes. Christian AUQUIERE.

↓ **PHOTO 100-77** Les 2008 à 2025 sont essentiellement engagées entre les ports d'Antwerpen et de Zeebrugge. Le 25 mai 2010, la 2013 remorque le 39297 Zeebrugge - Antwerpen-BASF, photographié à Dudzele, peu après son départ de Zeebrugge. Serge MARTIN.



Trafic international.

Le trafic marchandises international est concentré sur trois grands axes traversant le pays au départ d'Antwerpen :

- Antwerpen - Aachen West / Gremberg;
- Antwerpen - Thionville - Lyon/Basel;
- Rotterdam - Antwerpen - Mouscron.

On peut aussi citer les points frontières annexes de Froyennes, Quévy et Erquelettes vers la France; ainsi que Hamont et Visé vers les Pays-Bas, mais comparativement le trafic y est beaucoup plus réduit.

Antwerpen - Aachen West / Gremberg

Il s'agit de l'axe le plus fréquenté du pays. La majorité du trafic est liée au port d'Antwerpen, mais certains trains en provenance d'autres régions du pays transitent par cet axe pour rejoindre l'Allemagne et plus loin les pays de l'Est ou l'Italie via la Suisse.

Depuis l'électrification de la portion Montzen – Botzelaer, les TRAXX de la série 28 assurent tout le trafic de *SNCB Logistics* en collaboration avec la DB dans le cadre de l'accord *Cobra* (*Corridor Operations Belgium Rail*). Il arrive malgré tout que des 7778 ATB effectuent une rotation en remplacement d'une TRAXX manquante.

Les opérateurs privés (*Crossrail*, *TrainSport*, *Captrain*), sont quand à eux repré-



PHOTO-THEME 98 Les sociétés privées, quoique encore fort peu nombreuses, grignotent chaque année des parts de marché à *SNCB-Logistics*. Le plus important opérateur actif en Belgique est *Crossrail* (ex. *DLC*). Le 4 juin, la *PB03* fraîchement repeinte dans la nouvelle décoration *Crossrail*, remorque le train 40180 entre Aachen West et Muizen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

sentés par les Class 66 et G2000, dans diverses livrées.

Antwerpen - Thionville - Lyon / Basel

Itinéraire le plus court pour rejoindre la Suisse et l'Italie, cet axe a été fortement modernisé ces dernières années avec l'électrification de l'axe Athus-Meuse, et la réouverture de Mont-St-Martin – Longwy, court tronçon qui permet d'éviter

le Luxembourg.

Les locomotives de la série 13 et 3000 CFL sont omniprésentes sur cet axe, principalement au sud de Namur (la ligne est électrifiée en 25 kV à partir d'Anseremme). Elles circulent en pool dans le cadre de l'accord *Sibelit* (Société pour l'itinéraire Belgique, Lorraine-Luxembourg, Italie). On peut remarquer l'absence complète des opérateurs privés

PHOTO 100-78 Le train de pierres calcaires en provenance du raccordement de la carrière Solvay des Petons à destination de Milingen en Allemagne, constitue l'unique trafic marchandises circulant sur la ligne 132 Charleroi - Mariembourg, le dernier grand axe non électrifié de Wallonie. Le 25 juin 2009, le train 48555 passe à Berzée, remorqué par les 7778 et 7779. Christian AUQUIERE.



sur cet axe important.

**Rotterdam - Antwerpen -
Mouscron**

Dernier axe et non des moindres, il permet l'accès à Paris, au centre et sud de la France, et à l'Espagne. C'est le corridor fret qui voit passer la plus grande diversité tant au niveau du matériel moteur que des opérateurs. On peut ainsi y voir des G2000 et des Class 66 de Captrain, des 36000 et des 67400 de SNCF Fret, ou encore des 12, 29 (circulant en pool avec les TRAXX d'ECR) et 57 (G2000) de SNCB Logistics.

➤ **PHOTO 100-79**

SNCF-Fret est de plus en plus actif en Belgique. Le 14 septembre 2006, les 67598 + 67535 viennent de quitter Quenast en tête d'un train de ballast qu'elles remorqueront jusqu'à Aulnoye. Pierre HERBIET.

➔ **PHOTO 100-80**

La société allemande Rurtalbahn, en association avec la société belge Transport, augmente lentement mais sûrement son activités en Belgique. Voici la Class 66 n° 653-05, en tête du train de conteneurs Ewals en provenance de Novara et à destination d'Antwerpen-Combinant, photographié à Warsage (ligne 24 entre Montzen et Visé), le 2 juillet 2010. Michel HANSSENS.

↓ **PHOTO 100-81**

Une rame de brames originaires de Russie, est remorquée entre Gent-Zeehaven et Duferco à La Louvière par la 2601. La photo est prise à Acren, sur la ligne 90 entre Geeraardsbergen et Ath, le 19 avril 2010. Serge MARTIN.





↑ **PHOTO 100-82** Fret SNCF assure de nombreux trains en Belgique à l'aide des locomotives de la série BB36000. Le 13 octobre 2006, la 36014 tracte un train de coke entre Kinkempois et Dunkerque le long de la Meuse à Beez. Michel HANSSENS.

← Le seul service régulier des locomotives de la série 6500 de DB Schenker (ex. NS) vers la Belgique est la traction du train de calcaire Hermalle-sous-Huy - Beverwijk. Le 5 septembre 2010, le train vide 49663 passe à Argenteau, remorqué par les 6508 et 6516. Des wagons pour le transport de coils ont été incorporés en tête de la rame. Michel de ESCH.

↓ **PHOTO 100-83** Le 20 août, le train de charbon 48647 en provenance d'Enenco à Born aux Pays-Bas et à destination de St. Julien Montcher en France, longe la Meuse peu après la gare de Sclaigieux. En tête, la 6605, qui cédera la traction à Ronet à deux 13 de Sibelit jusqu'à Thionville. Ch. AUQUIERE.



Italie

Nouveaux trains à grande vitesse pour Trenitalia

Bombardier a annoncé le 2 août la signature d'un contrat avec Trenitalia pour la livraison de 50 rames pendulaires à très grande vitesse V300 Zefiro qui formeront la série ETR 1000. Le V300 Zefiro est développé en partenariat avec AnsaldoBreda. La valeur totale du contrat s'élève à 1,54 milliard d'euros.

Formés de 8 voitures, les Zefiro pourront transporter environ 600 voyageurs et circuler à des vitesses atteignant 360 km/h en exploitation commerciale sous 25 kV et 300 km/h sous 3 kV.

Dans le futur, AnsaldoBreda et Bombardier proposeront des rames de ce type qui seront homologuées pour circuler en France, Suisse, Autriche, Espagne, Allemagne, Belgique et aux Pays-Bas.

Le Zefiro est déjà en service en Chine (160 rames commandées en octobre 2007).



Une vue d'artiste des V300 Zefiro. Bombardier / AnsaldoBreda.

Autriche : suppression du "Transalpin"

Depuis plusieurs dizaines d'années, le train ÖBB EC 162/163 "Transalpin" était le symbole des Chemins de fer autrichiens (ÖBB); il traversait toute l'Autriche et les Alpes depuis Wien, jusque Zürich, en Suisse. Il fut d'abord assuré par des rames automotrices des séries 4130 puis 4010 des ÖBB, avant de devenir ces derniers temps une rame tractée EuroCity. Même si le matériel roulant était changé régulièrement, il existait néanmoins une constante : seul le matériel le meilleur et le plus moderne y était affecté. Ainsi, on y trouvait des voitures à couloir central ou latéral, un wagon-restaurant, une (parfois deux) voitures panoramiques des CFF et même un mini-cinéma pour les enfants ("Kinderkino"). Pour la traction là aussi, les locomotives les plus modernes étaient désignées; dès leur mise en service, les locomotives Taurus de la série 1116 remplacèrent celles de la série 1044.

Hélas, l'arrivée de la toute nouvelle génération de matériel roulant – les fameuses rames Railjet – signifièrent le glas de ce train. Depuis le 14 juin 2010 en effet, l'emblématique EC 162/163 "Transalpin" des ÖBB a cédé la place au RJ (Railjet) 162/163. Si, pour les voyageurs, ce changement entraîne une amélioration, pour les amateurs, ce train est beaucoup moins intéressant. Pendant les derniers jours de circulation du "Transalpin", les photographes étaient encore plus nombreux qu'à l'accoutumée à immortaliser une dernière fois ce train renommé...

PHOTO 100-84 Le 21 mai 2010, passage du Transalpin Wien - Basel à Braz, dans le Vorarlberg. Michel HANSENS.



Royaume Uni

Curiosité ferroviaire

Sur l'île de Wight, dans le sud de l'Angleterre, une courte ligne de 14 km, électrifiée par 3e rail en 630V continu, relie l'extrémité de la jetée de Ryde, point d'arrivée des ferries venant de Portsmouth, à la ville de Shanklin. L'exploitant de cette relation, *South West Trains*, utilise sur cette ligne 5 automotrices doubles Class 483. Ces automotrices ont comme particularité, non seulement leur grand âge (plus de 70 ans!) mais aussi leur origine.

Lorsqu'en 1987, la division sud-est de *British Rail* fut confrontée au choix entre la fermeture de la ligne de l'île de Wight et le remplacement des automotrices Class 485 datant de 1923 qui y étaient utilisées, il fut décidé d'acquérir 8 automotrices doubles formées à partir de rames du métro de London construites par *Metro-Cammel* à Birmingham en 1938. En 1989 et 1990, seize voitures ont été renouvées par l'atelier d'Eastleigh pour être engagées sur l'île, où elles furent rejointes en 1992 par une neuvième rame.

PHOTO 100-85 Le 21 mai 2009, la 483.004 marque l'arrêt en gare de Sandown, lors d'un parcours Ryde Pier - Shanklin. Philippe DE GIETER.

LUXEMBOURG : des automotrices Stadler pour les CFL

Les Chemins de fer luxembourgeois ont commandé le 12 octobre chez *Stadler* une série de 8 automotrices triples à deux niveaux, 15 + 25 kV, destinées aux services au Grand-Duché et vers l'Allemagne. La commande, d'une valeur de €60 millions, est assortie d'une option pour 31 rames supplémentaires. D'une longueur de 80 m, elles offriront 300 places assises et pourront circuler à 160km/h. Des rames similaires seront livrées en Suisse, aux CFF et au BLS, l'an prochain. Les rames luxembourgeoises entreront en service en 2014.



Vue de synthèse des futures automotrices Stadler pour les CFL. STADLER.

La première 483 fut livrée le 5 juillet 1989 et les 483 entrèrent en service commercial en octobre 1989. C'est le gabarit réduit d'un tunnel à Ryde qui empêchait l'utilisation de matériel standard de *British Rail*.

En 1996, lors de la privatisation des chemins de fer britanniques, le groupe *Stagecoach* obtint la concession 'Island Line', nom qui fut dès lors utilisé comme nom commercial pour le service Ryde - Shanklin. Pour réduire les coûts de leasing, les 483 ayant été vendues à HSBC lors du processus de privatisation, le nouvel exploitant réduisit le parc à 6 automotrices et elles troquè-

rent leur livrée tricolore *Network South East* de *British Rail* pour une décoration bleue et jaune avec des dessins de dinosaures, promouvant le parc *Dinosaur Isle*, une attraction touristique majeure de l'île. En 2007, la concession pour l'Island Line, remise sur le marché et incorporée dans une large concession incluant l'ensemble des lignes du sud-ouest de l'Angleterre, fut gagnée par *South West Trains*, qui put aussi acquérir pour une somme symbolique les six automotrices septuagénaires encore existantes et les renouva, profitant de l'occasion pour leur rendre la livrée rouge qu'elles arboraient pendant leur service à London.



Allemagne

Remise en service des expatriées

Entre 1964 et 1966, cinq locomotives diesels-hydrauliques à voie métrique ont été livrées par Henschel au chemin de fer minier de la Sierra Menera en Espagne (réseau incorporé à la FEVE en 1972). Ces locomotives, aptes à 60 km/h, étaient une espèce de V160 (série 216 DB) de taille réduite. Equipées à l'origine d'un moteur Mercedes-Benz MB820 de 1100kW, elles furent par la suite remotorisées avec un moteur SACM de 900kW.

Les cinq locomotives ont été revendues par la FEVE; la 1404 a été vendue aux Chemins de fer de Provence (CP) en 1992 et elle est utilisée entre Nice et Digne pour les trains de travaux; les 1401 à 1403 ont été vendues en Argentine en 2007 et assurent des trains de voyageurs pour LBS (Linea Belgrano Sur) autour de Buenos Aires; et la 1405 (Henschel 31004/1966) a repris du service dans son pays natal. Vendue au BSEG en 1998 déjà, il aura fallu attendre 10 ans pour la revoir en service. Elle remorque désormais les trains de phonolite (une roche volcanique utilisée dans l'industrie du verre) du Brohltalbahn, entre Brenk et Bröhl (gare située sur la rive gauche du Rhin, entre Bonn et Koblenz). Elle circule également en tête d'une partie des trains touristiques 'Vulkan Express' circulant entre Brohl et Engeln.

Dans une autre gamme de puissance, le Bentheimer Eisenbahn a remis en service la 221 147 de la Deutsche Bahn (Krauss-Maffei 19267/1965). Cette locomotive diesel-hydraulique du type V200.1 (série 221 DB) fait partie d'un lot de 20 locomotives vendu par la DB aux Chemins de fer grecs (OSE) en 1989. En Grèce, elles furent renumérotées A411 à A430 et restèrent en service une dizaine d'années avant d'être garées en plein air dans la banlieue d'Athènes. En mai 2002, la société privée allemande PEG, faisant partie du groupe Arriva, a acquis les 20 locomotives et les a rapatriées en Allemagne. Depuis lors, 9 locomotives



PHOTO 100-86 La D5 (ex. 1405 FEVE) attend son prochain service devant la remise du Brohltal Schmalspur-Eisenbahn Betriebs-GmbH à Brohl, le 4 avril 2010. Ph. DE GIETER.

ont été remises en service par l'atelier Arriva de Neustrelitz et revendues à des opérateurs privés actifs sur le réseau allemand. La 221 147 (ex-A416 OSE) du BE, renumérotée D20, sera prochainement équipée de l'ATB, nécessaire pour la circulation aux Pays-Bas. Une fois équipée, elle devrait tracter les trains de

containers entre Coevorden et le port de Rotterdam, le Bentheimer Eisenbahn ayant gagné le contrat pour assurer ces services depuis le 27 mai 2010. En attendant l'arrivée de la D20 avec ATB, les trains Coevorden - Rotterdam sont remorqués par deux V100 ex-DR de Rail Feeding.



PHOTO 100-87 La livrée de la D20 du Bentheimer Eisenbahn (ex. 221 147 DB) incorpore de manière originale la surface frontale jaune (ou blanche) nécessaire pour la circulation aux Pays-Bas. Bad Bentheim Noord, 24 mai 2010. Philippe DE GIETER.

TELEX....

RUSSIE - FRANCE

● Depuis la fin du mois de septembre, une nouvelle relation de luxe entre Moskwa et Nice a été inaugurée. Le premier train a quitté Moskwa le jeudi 23 septembre pour arriver à Nice le samedi 25, après un périple de 3300 km et près de 52 heures, à travers 7 pays (Russie,

Biélorussie, Pologne, Tchéquie, Autriche, Italie et France) en desservant notamment Minsk, Wien, Milano, Genova et Menton.

Ce train quitte chaque jeudi Moskwa (gare de Biélorussie) à 16.17, pour arriver à Nice le samedi soir à 19.12. En sens inverse, il quitte Nice le dimanche soir à 19.22, pour arriver à Moskwa le mardi à 23.17. Le train est composé de 10 voitures-lits russes récentes de grand confort avec lit spacieux, douche et toi-

lette individuelle, et de 2 voitures-restaurants, le tout desservi par 258 agents des chemins de fer russes parlant le français.

Le prix varie entre €306 en seconde classe et €1200 en première classe en cabine de luxe.

Cette nouvelle liaison sera très prisée par la haute société russe qui apprécie beaucoup la Côte d'Azur, mais également par des amateurs de voyages nostalgiques.

Suisse

CFF-Cargo commande des locomotives hybrides

Le 8 juillet 2010, les CFF ont commandé chez *Stadler* à Winterthur une série de 30 locomotives de manoeuvres hybrides électrique-diesel destinées à remplacer les anciennes machines de manoeuvres de CFF-Cargo, notamment les Bm 4/4, toujours en service.

Ces engins à 2 essieux semblables aux nouvelles locomotives électriques de la série Ee 922 (voir *EN LIGNES* 93 page 51), seront classés dans le type Eem 923. Ils pourront fonctionner tant sous 15 que 25 kV, ainsi que sur les tronçons



Vue d'artiste des futures Eem 923 des CFF. STADLER.

non électrifiés. En électrique, leur puissance atteindra 1500 kW tandis que leur moteur Diesel aura une puissance de 360 kW, dont 290 kW disponibles. Leur vitesse maximale est de 100 km/h et leur masse totale est comprise entre 42 et 45 t.

Leur livraison s'étalera de 2012 à 2013.

De nouvelles automotrices pour le RBS

Le *Regionalverkehr Bern-Solothurn* a mis en service 6 nouvelles automotrices doubles à voie métrique du type NExT (Niederflur Express Triebzug - train régional express à plancher surbaissé).

Construites par *Stadler*, elles sont numérotées RABe 4/12 21 à 26 et peuvent circuler à 120 km/h.



Le 30 août, deux RABe 4/12, dont la 25 en tête, quittent la gare de Solothurn en direction de Bern. Hans JOOSEN.

Les Gravita arrivent

Présentée pour la première fois au salon *Innotrans* à Berlin en septembre 2008, la locomotive diesel-hydraulique du type *Gravita* 10BB de *Voith* commence à être produite en série. Ces locomotives Bo'Bo' disposent de 1000 kW fournis par un moteur MTU 4000 R43 à 8 cylindres et peuvent circuler à 100km/h. Tout comme pour la locomotive de ligne de forte puissance, la *Maxima*, *Voith* a opté pour une esthétique de caisse peu conventionnelle, ce qui permet de reconnaître sa production au premier coup d'œil.

Les premières locomotives ont été livrées en Suisse : 2 locomotives pour *Stahl Gerlafingen* et trois locomotives pour *Panlog*. En Allemagne, *Northrail*, une société de leasing, a reçu sa première *Gravita* le 6 juin et les premiers exemplaires destinés à *DB-Schenker* (130 locomotives commandées en septembre 2008) sont également apparus. En Suisse, la *Gravita* 10BB est numérotée dans la série 847, en Allemagne, dans les séries 260 et 261, selon qu'elles sont équipées ou non d'un filtre à particules.



PHOTO 100-88 La Gravita 92 80 1261 301-6 D-VTLT de la société de leasing Northrail, photographiée à Eystруп le 7 août 2010. Philippe DE GIETER.

Remise en service touristique de la section Gletsch - Realp du Furka - Oberalp

En juin 1982, la société *Furka-Oberalp* (FO) inaugurerait le tunnel de base de la Furka, creusé entre Realp et Oberwald. Si le tunnel, long de 15,35 km, permet d'éviter l'interruption annuelle de l'exploitation pendant sept mois (!) causée par les chutes de neige et les risques d'avalanche, il causa la désaffectation dès octobre 1981 de la ligne Realp - Gletsch - Oberwald (18 km), qui offrait des panoramas spectaculaires, notamment sur le Glacier du Rhône à Gletsch. Cette ligne à voie métrique et à crémaillère (type *Abt*) avait été ouverte en 1925 par le *Furka-Oberalp* pour relier Brig à Andermatt. Le point culminant de la ligne est à une altitude de 2160 m et la rampe la plus forte atteint 118‰.

Une asbl, le DFB, a œuvré à partir de 1983 pour permettre aux touristes de redécouvrir ces paysages. Si en 1992, année des premières circulations, seule la section Realp - Tiefenbach était parcourable, cet été, avec la remise en service de la section Gletsch - Oberwald, le rêve est devenu réalité : depuis le week-end du 15 août, les trains peuvent à nouveau circuler sur l'entièreté de la ligne sommitale de la Furka.

Bien que posée en 1942, la caténaire a été démontée et l'exploitation actuelle est réalisée en traction vapeur. Le DFB dispose de quatre locomotives en état de marche, dont trois locomotives HG 3/4 (type 1Ct) construites par SLM en 1913 et 1914 et qui assurèrent le service sur la ligne jusqu'à la mise en service de la traction électrique. Certaines furent vendues en Indochine (maintenant Vietnam) pour la ligne Tháp-Châm - Đà-Lat où elles furent récupérées par le DFB en 1989, en même temps que deux HG 4/4 (type Dt) qui avaient été livrées directement par SLM en 1924 et en 1930.

Les trains circulent de juin à septembre, et le succès est tel qu'il est nécessaire de réserver ses places plusieurs semaines à l'avance!

PHOTO 100-89 La 1 "Furkahorn", vendue en 1947 aux Chemins de fer français d'Indochine et utilisée jusqu'à la fermeture de la ligne Tháp-Châm - Đà-Lat en 1975, a été rapatriée en 1990 puis restaurée à l'atelier de Meiningen en Allemagne en 1993. Le 24 août 2008, le long de la Furkareuss, elle entame l'ascension du col de la Furka au départ de Realp.
Philippe DE GIETER.



France

BB-16500 : une lignée brisée

C'est la locomotive universelle... telle qu'elle était concevable dans les années 50. C'est donc un pur chef d'œuvre d'électromécanique résultant de la mise en commun des meilleures recettes de l'époque. Grande nouveauté et arme suprême : des bogies monomoteurs (donc à empattement court (1,6 m), à l'origine d'un comportement instable en ligne qui leur vaudra le sobriquet de "danseuses") à double rapport de réduction GV-PV (voyageurs - marchandises), soit 90-150 km/h initialement, puis 100-140 km/h, avec à la clé une charge par essieu limitée à 18,5 t, une adhérence bonifiée (les essieux étant rendus solidaires via un pignon d'entraînement commun) et une polyvalence inconnue jusqu'alors. À quoi viennent se joindre de nouveaux pantographes allégés dits unijambistes et surtout l'aptitude à l'UM (unité multiple) et à la réversibilité. Bref, tout en se réclamant d'un coût attractif, la 16500 se veut un concentré d'innovations et d'atouts maîtres assorti d'une puissance confortable de 2580 kW permettant de constituer des UM capables de développer plus de 5 MW. Avec au final de quoi rendre les services les plus divers en toutes circonstances ou presque : le rêve obsessionnel des techniciens enfin concrétisé. Succès dès le départ. Et ça tombe bien puisque alors les besoins sont énormes, c'est la grande époque où le 25 kV triomphe et tisse sa toile dans le nord et l'est de la France (de 1955 à 1970, c'est près de 4000 km de ligne qui seront électrifiés sous cette tension, donc sur un rythme moyen de 250 km par an pendant 16 ans), émergence d'une foule de séries de locomotives au passage au nombre desquelles la fameuse BB-16000 (voir EL n° 96). Conséquences : d'une la BB-



Derniers tours de roues pour la 16739 : trois mois avant sa radiation, cette machine de Lens conduit une RRR Picardie en marche 849620 St.Quentin – Compiègne le 3 mars 2010. Gilbert LAURENT.

16500 sera produite (de 1958 à 1964) à 294 exemplaires, un record qui reste à battre, deux elle donnera naissance à toute une descendance dont une version plus puissante (BB-17000), une version 1,5 kV (BB-8500), une bicourant (BB-25500), et une bifréquence pour interpénétration en Suisse et en Allemagne (BB-20200). Au final, c'est un total quasi astronomique de 752 unités qui sortira d'usine à flot continu de 1958 à 1975. Si leurs premières missions voyageurs sont limitées à la desserte de la ligne Paris – Creil au nord de Paris avec des voitures métalliques de banlieue, les 16500 vont rapidement essaimer vers l'Alsace, puis la Lorraine, et finalement sur tout le Nord-Est en s'accommodant de la grande diversité du parc et en s'attelant notamment aux fameuses Bruhat. Parallèlement, disparition des voitures anciennes au profit des rames inox aidant (RIB, RIO puis RRR), va se dessiner autour de la 16500 les contours d'un convoi typique qui fera bientôt figure de train régional standard. Un standard qui connaîtra ensuite sa version à deux ni-

veaux lorsque les couples 16500-VB2N/VO2N/VR2N vont proliférer aux portes de Paris et dans la nébuleuse lilloise (dans cette Région (Nord-Pas-de-Calais), les 16500 ont assuré jusqu'à 59 journées de roulement pour les seuls services régionaux de voyageurs, record établi en 1995).

Un cran au-dessus des services régionaux de voyageurs, les 16500 auront l'occasion de développer leurs talents dans le secteur des Grandes lignes. Mais sur la pointe des pieds et dans l'ombre des 15000 et 16000, deux grosses pointures avec lesquelles elles ne pouvaient rivaliser.

La première et peut-être la plus belle opportunité se produira loin de leur cadre habituel et plus précisément dans le massif du Jura sur le réseau Sud-Est. C'est là que, de 1963 à 1968, et dans l'attente de la libération de machines bicourant 25500, elles vont connaître leur heure de gloire en prenant en charge les trains internationaux France – Italie entre Dole (gare alors commutable 1,5 kV-25 kV) et Vallorbe en territoire helvétique (dont les célèbres Simplon-Express, Lombardie-Express, Direct-Orient, ...). Une expérience qui tiendra lieu de mise à l'épreuve : la rudesse du climat et les rampes de 20 ‰ qui sévissent entre



PHOTO 100-90 *Jusqu'à la fin des années '90, des BB 16500 étaient visibles en Belgique dans la gare frontalière de Quévy. Le 23 août 1986, la BB 16519 vient de prendre en relais un train de pigeons en provenance de Forest-Midi. Cette locomotive, mise en service au dépôt de Paris La-Chapelle le 2 mars 1959, a été réformée le 26 décembre 2002 à Lens. Les BB16500 atteignaient également les gares de Mouscron et de Athus. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Un grand classique du réseau Est : la 16649 approche d'Épernay en tête d'un train de permissionnaires pour Paris-Est composé de voitures UIC, USI et Corail. Oiry, 11 mai 1994. Gilbert LAURENT.

Mouchard et Boujailles constituent un cocktail redoutable alors que les convois à tranches multiples avoisinant 800 t (la limite pour une UM sur rapport GV) y étaient monnaie courante.

Rien de tel sur le réseau Nord-Est : les 16500 n'ont jamais eu droit qu'à un échantillon d'express plus ou moins caboteurs évoluant dans un rayon de 150 km autour de Paris (de et vers Châlons-en-Champagne, Reims, St.Quentin, Amiens, ...), ou bien effectuant des liaisons à dominante régionale (entre Metz et Basel, Nancy et Longwy, Arras et Dun-

kerque, ...). Une activité finalement assez marginale dont il subsistera néanmoins des stigmates jusque dans les années 90 sous forme de prestations d'appoint. Tomberont ainsi dans le giron des 16500 le 1040 Mulhouse – Paris jusqu'à Belfort, des mouvements nocturnes du courant Méditerranée – Lorraine entre Nancy et Metz ou Luxembourg, le 253 Paris – Sarrebruck de Metz à Forbach. Également du nombre des trains prestigieux formés de matériel inox et étiquetés TEE (35, 36, 38), mais uniquement sur le court intervalle

Lille – Tourcoing. Des étapes plus conséquentes leur seront offertes avec des mouvements épisodiques à marche détendue tels les trains d'agences entre Paris et Jeumont ou encore le train-croisière VSOE. La 16500 sera également largement sollicitée pour l'acheminement de rames voyageurs vides aux fins d'entretien entre Metz et Noisy (Paris-Est) comme entre Calais, Lille, Amiens et La Chapelle (Paris-Nord), ou encore pour l'exécution de parcours de raccord inclus dans le roulement des rames de trains-autos (entre Strasbourg et Metz).

PHOTO 100-91 Le 23 mai 1987, en gare de Lille, un train régional remorqué par la BB 16520 (mise en service à La Chapelle le 8 mars 1959 et radiée le 26 décembre 2002 à Lens) côtoie la 5122 en tête de l'IC-M 783 à destination de Schaerbeek. J-L VANDERHAEGEN.





Image classique du TER Picardie... qui appartient au passé : depuis le 5 juillet 2010, ce 849618 qui se dirige vers Compiègne le 5 mai 2010 est assuré par AGC bimode-bicourant B-82500. Gilbert LAURENT.

Mais en définitive, c'est le secteur des trains de permissionnaires qui leur offrira les opportunités les plus consistantes et les plus durables en service voyageurs. Bien au-delà de l'époque où elles ont constitué la cheville ouvrière de cette activité, elles ont conservé un rôle d'appoint jusqu'au milieu des années 90 en restant présentes sur des étapes telles Châlons – Paris, Reims – Paris et Forbach – Paris le vendredi, Paris – Thionville, Paris – Strasbourg, Lille – Tergnier et Lille – Strasbourg le dimanche.

Parallèlement aux activités voyageurs, les 16500 ont rapidement étendu leur activité au domaine du fret et en particulier aux trains de messageries (ex-RA, ou Régime accéléré) pour lesquels la formule US était généralement bien adaptée, sans que soient écartés les trains de marchandises (ex-RO, ou Régime ordinaire) pour lesquels le recours à l'UM était plus fréquent. Sachant que, dans le détail, le choix du mode effectif dépendait étroitement des contraintes locales. Car

si les radiales du nord ont l'avantage d'offrir des profils favorables (rampes de 5 ‰ au pire), il n'en va pas de même à l'Est. Et notamment au franchissement du seuil d'Ernecourt-Loxéville (rampes de 8 ‰) entre Paris et la Lorraine, où la charge admissible pour une 16500 sur couple PV est limitée à 1500 t, cette valeur chutant même à 1350 t sur l'antenne Épernay – Reims (9 ‰). Mêmes difficultés en Normandie : la charge limite sur couple PV se situe à 1600 t au départ du Havre vers Rouen et Paris pour cause de rampe à 8 ‰ en amont de Breauté-Beuzeville. Autant de lignes sur lesquelles l'UM sera souvent la règle.

Le recours à cette formule va d'ailleurs prendre de l'ampleur au début des années 80 lorsque les 14000 puis 14100 alias "fers à repasser" (version française de la "crocodile") vont s'effacer. Laissant le champ libre aux 16500 qui vont investir l'artère Nord-Est et affronter son profil "musclé" caractérisé par une succession de dents de scie avec rampes atteignant

11 ‰. Conséquence, là où une 26000 Sybic peut tirer 1800 t, une 16500 sur rapport PV est limitée à 1300 t. D'où, si l'on excepte la remorque de quelques rames vides, le recours généralisé à l'UM. C'est ainsi que les 16500 vont s'approprier le trafic lourd échangé entre Dunkerque et le bassin lorrain en tirant jusqu'à 15 convois de 2400 t par jour. Un temps fort dans la carrière de ces frêles locomotives... qui prendra brutalement fin en décembre 2003 lorsque les Prima 27000 reprendront le flambeau. C'est là le tournant qui marque la fin d'une véritable épopée, celle du mariage de raison entre les 16500 et les trains lourds. Une épopée qui avait démarré en 1966 avec la traction en UM d'une rame de charbon de 3600 t entre la Sarre et la centrale électrique de Vaires (à l'est de Paris), une pousse (allège) étant assurée par une troisième machine dans la rampe d'Ernecourt-Loxéville. D'autres morceaux de bravoure suivront, comme la prise en charge d'une rame de coils de 3600 t entre Dunkerque et Creil et d'une rame de minerai de 3600 t également de Dunkerque à la Lorraine, dans ce cas à l'aide de trois engins dont deux en UM et un télécommandé en pousse (voir EL n° 89). Plus largement, les 16500 ont quadrillé l'ensemble du réseau 25 kV avec toutes sortes de trains de fret du Havre à Strasbourg et à Belfort en passant par Calais et Chalindrey. Assez peu concernées par le secteur du combiné, elles ont néanmoins tiré quelques ME 100 entre Thionville et St.Louis (Basel) pour le compte d'Intercontainer, ainsi que des ME 120 pour le compte de Novatrans entre Noisy et Calais, Noisy et Le Havre. En revanche, les transports d'automobiles ont constitué l'un de leurs principaux fonds de commerce, notamment entre l'Île-de-France, Le Havre, Douai et Aulnoye. Largement mises à contribution dans le secteur des trains entiers (rames spécialisées pour trafics lourds), elles ont ainsi



Service TER pour une machine au passé hors norme : la 16786 fut l'une des deux unités (avec la 16785) équipées du multiplexage afin d'effectuer la pousse (avec UM en tête) des trains de 3600 t sur l'artère Nord-Est. Gilbert LAURENT.

PHOTO 100-92

Quelques 16500 ont revêtu la livrée "Fret", telle la 16648 traversant la gare du Quesnoy le 7 juillet 2004. Mise en activité le 29 décembre 1961 à Strasbourg, cette machine a terminé sa carrière à Épernay en août 2008.

Yves STEENEBRUGGEN.

accumulé les étapes atteignant 600 km telles Mulhouse – Vaires et Mulhouse – Dunkerque. Pourtant, c'est en tête d'un train du lotissement (trafic diffus) qu'elles réaliseront leur plus beau parcours : de janvier à septembre 1995, une UM a tiré le 456190/1 sur l'étape Sotteville – Mulhouse via Valenciennes et Strasbourg, ce qui représente pas moins de 820 km.

Au tournant du nouveau siècle, 120 unités étaient encore en roulement pour le fret, dont 40 % de nordistes (Lens), 30 % d'alsaciennes (Strasbourg), 22 % de lorraines (Thionville), le solde étant constitué de parisiennes (Achères). Mais la spirale du déclin était déjà bien lancée et l'activité fret des 16500 a finalement tourné court en décembre 2005 après qu'elles eurent assuré leurs derniers échanges entre Uckange et Esch-sur-Alzette. Dès lors, les services régionaux de voyageurs devenaient leur unique credo et leur dévotion à ce secteur leur meilleure assurance-vie.

Mais sur ce créneau les nouveaux matériels et notamment les AGC (voir EL 92), n'ont eu de cesse de leur tailler des croupières. Étape décisive, l'été 2009 s'est soldé par la capitulation des alsaciennes qui évoluaient avec RRR sur l'axe Sarverne – Strasbourg – Mulhouse, ainsi que des lorraines qui rayonnaient autour de Nancy avec RIO et RRR. Dans la foulée, les champenoises qui balayaient l'axe Épernay – Reims – Charleville – Sedan avec RIO ont démissionné en décembre 2009. Autant d'écroulements aux conséquences désastreuses : 267 radiations ayant été enregistrées de 2002 à 2009, c'est 91 % de l'effectif initial qui manquait à l'appel début de 2010. Ainsi



les 16500 s'étaient-elles évaporées sur un rythme moyen de 33 locomotives par an pendant huit ans. Un autre record.

L'heure n'est pourtant pas au répit et les coups de canif s'enchaînent : au début de l'été 2010, ce sont les unités de Picardie qui sont mises à l'index, poussées vers la sortie par les B-82500 (AGC bimodes) alors qu'elles assuraient 5 journées sur Creil – Amiens et Creil – St.Quentin. Pas mieux loties, celles de Nord-Pas-de-Calais, qui alignaient 6 journées principalement sur Lille – Lens et Lille – Béthune, ont décroché à la même date. Résultat : plus aucune 16500 n'était censée rouler au cours de l'été 2010. Et une seule (la dernière donc) est susceptible de reprendre du service à partir de l'automne aux abords de Lille...

En regard de son demi-siècle d'existence, la 16500 aura connu peu d'évolutions structurelles. Les premières années ont donné lieu à la suppression des vitres d'angles, au remplacement du câblage alu par son équivalent cuivre, au remplacement des tubes à vide (ignitrons et excitrons qui ont équipé les premières unités) par des diodes au silicium, persiennes d'aération supplémentaires sur les flancs à la clé. À côté de quoi elles ont durablement traîné un véritable boulet :

une suspension mal taillée qui leur a valu les récriminations du personnel de conduite et, handicap de taille pour le service, une inaptitude à dépasser 120 km/h en pousse (contre 140 en traction). Un véritable talon d'Achille qui a donné lieu à une multitude d'interventions correctives à base d'amortisseurs transversaux et d'aménagements apportés à la suspension secondaire. Moyennant quoi les unités appelées à connaître une seconde vie en Roumanie devraient donner toute satisfaction...

Si elle est moribonde, la 16500 laisse néanmoins des traces bien visibles à travers sa descendance. Et bien qu'elle soit en passe d'être rognée aux trois quarts, cette lignée d'engins n'est pas véritablement décimée. Pour leur part, les 17000 œuvrent toujours aux abords de Paris vers Meaux et Coulommiers à l'est, vers Beauvais au nord, vers Mantes et Serquigny à l'ouest. De leur côté, les 25500 assurent pour partie la succession des 16500 aux abords de Strasbourg, autour de Nancy et de Lille, tandis qu'elles poursuivent leur carrière autour de Rennes, de Dijon à Châlon et à Belfort, d'Avignon à Marseille et à Nice, pour un total de 55 journées. Quant aux 8500, elles s'accrochent à la ligne Paris – Chartres, gravitent autour de Dijon comme de Toulouse, et officient sur la ligne des Causses, pour un total de 21 journées. Mais les échéances se précisent : les années 2012-2013 s'annoncent périlleuses pour les 17000, les perspectives étant similaires pour les 8500 et 25500 à l'horizon 2015-2016.

Gilbert LAURENT.

PHOTO 100-93

Le 26 octobre 2004, l'UM de 16660 + 16747 quitte Aulnoye en tête d'un train diffus à destination de Dijon-Perrigny. Derrière les deux locomotives se trouvent les 5182 + 5175 en route vers l'Italie. Pierre HERBIET.



Espagne

Les 250 déjà radiées

La 250 007-2, dernière représentante d'une série de 40 locomotives électriques Co'Co' de la RENFE, a été arrêtée en mai 2010 au dépôt de Valencia. Les 250 ont été construites par MTM, CAF, BBC et Krauss-Maffei entre 1982 et 1987. D'un poids de 124 t, elles disposaient de 4600 kW et pouvaient circuler à 160 km/h. Cinq locomotives équipées d'une électronique de puissance avec hacheurs furent classées dans la sous-série 250.6. Utilisées au début pour la remorque des trains de voyageurs et de marchandises, elles furent par la suite affectées à la division marchandise de la RENFE au dépôt de Valencia et leur vitesse limitée à 100km/h. C'est l'arrivée des 100 Traxx de Bombardier (série 253 RENFE) qui a entraîné leur radiation précoce.



Passage à El Prado d'un train de conteneurs tracté par la 250-003 encore habillée de sa décoration d'origine. Felipe ARANDA, mai 1997.

FRANCE : mise en service des Z50000

Depuis décembre 2009, les Z-50000, alias *Francilien*, sont progressivement engagées sur le réseau de Paris-Nord. Ce nouveau matériel, qui se présente sous la forme d'une rame articulée façon TGV, est apte à 140 km/h, bénéficie d'une motorisation asynchrone répartie sur cinq bogies et affiche près de 3 MW avec à la clé une accélération de l'ordre de 1 m/s/s. Eventuelles levées d'option mises à part, ce sont 172 rames, dont 117 à 8 caisses et 55 à 7 caisses, qui doivent progressivement investir le réseau parisien jusqu'en 2015, à raison de 82 rames à Paris-Nord, 20 à Paris-Est et 55 à Paris-St.Lazare. Voilà qui devrait signer l'arrêt de mort des automotrices à caisses inox des années 60 types Z-5300 (1,5 kV) et Z-6100 (25 kV).

Le 20 juillet 2010, une Z-50000 flambant neuve arborant la toute nouvelle livrée Île-de-France effectue une marche de validation entre Valenciennes et Compiègne. Gilbert LAURENT.





PHOTO 100-94 ↑ - **PHOTO 100-95** ↓ Les travaux de construction de la première phase (140 km) de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône devant relier à terme Dijon à Mulhouse (190 km) sont en cours de finition, la ligne devant être mise en service dans un an, le 11 décembre 2011. Les trains de chantier sont tous cantonnés dans une seule base établie à Villersexel. Cette base a la particularité d'être reliée à la LGV par une ligne provisoire de 4 km qui, après les travaux, sera transformée en route de contournement de Villersexel. Deux entreprises assurent le plus gros des travaux d'infrastructures : ETF et TSO, lesquelles utilisent chacune 12 locomotives de la Class 58 construites par Brel de 1983 à 1987 pour British Rail. Ces deux photos, prises non loin de Rougemont, montrent l'acheminement des derniers trains de ballast vers la LGV, tractés par quatre Class 58 d'ETF (deux en tête, deux en queue). Pierre HERBIET.



Les couleurs et les numérotations des wagons après la Seconde Guerre mondiale

La renumérotation UIC de 1964

La numérotation UIC à 12 chiffres introduite en 1964 est encore plus explicite. Toutes les caractéristiques techniques les plus importantes se trouvent dans le numéro des véhicules, mais il est indispensable d'avoir une liste pour les reconnaître.

Les wagons sont toujours nantis d'un numéro de Type indiquant maintenant les séries et les types dérivés, et sont désormais pourvus d'un code-lettre qui reprend les caractéristiques techniques les plus importantes, identiques à celles mentionnées par les quatre chiffres du numéro de série.

Le code-lettre est plus facilement déchiffrable. Pour voir les caractéristiques techniques dans le numéro de série, il faut disposer de la liste des wagons.

A chaque modification aussi minime soit-elle, le Type est changé.

Prenons l'exemple des wagons tombereaux du type 1212G1.

Ces wagons ont été construits à partir de 1953 jusqu'en 1958 sur les châssis récupérés de wagons couverts du Type 2511.

Ils reçurent les numéros de Type 1212g et furent numérotés dans les séries 103.000 à 106.999 et 107.000 à 109.999, qui sont des numéros qui furent initialement attribués à des wagons "privés" et SBA (Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats) déjà disparus depuis longtemps. La différence entre les deux tranches de numéros de cette série était, en ce qui concerne la première tranche, le tonnage de 22 t (porté plus tard à 21 t), et 21 t pour la seconde tranche qui possédait une suspension différente. Les 1212G1 eurent comme

descendants les 1212G2 à G8, 1202A1, 1204A1, 3000G5 et finalement les wagons de service Type 9416B1 (pour le transport d'immondices).

Exemple : le wagon tombereau Type 1212G2 (dont descendra le Type 1212G5 pour le transport de sable). Voyons le n° 21 88 533 4 009-7, code lettre : ●Elmo.

- **1er et 2e chiffre** : 21 = régime d'échange;
- **3 et 4e chiffre** : 88 = réseau propriétaire ou immatriculateur (88 = SNCB);
- **5 au 11e chiffre** : numéro du wagon; les 4 premiers chiffres fournissent ses caractéristiques d'exploitation codifiées en marquage-lettres; les 3 derniers déterminent le numéro du wagon dans la série;

- **12e chiffre** : 7 = chiffre d'autocontrôle. Les caractéristiques techniques les plus importantes indiquées par les 5, 6, 7 et 8e chiffres sont reprises dans le code-lettre. En principe, chaque chiffre indique une ou des caractéristiques bien définies selon la place qu'il occupe dans le numéro de la série; par exemple le numéro 5 est toujours un wagon-tombereau.

Le code lettre ●Elmo à la signification suivante (le détail des codes a été donné dans le *EN LIGNES 18* pages 7 à 11) :

- : point indiquant que le code lettre qui suit est celui du code UIC (après +/- 1984, le point ne sera plus utilisé)
- E : wagon tombereau
- I : non basculant latéralement
- m : wagon à deux essieux de moins de 7,7 m de longueur
- o : non basculant en bout

Les wagons ayant un frein à main ne sont pas toujours reconnaissables. Pour

le savoir, il est nécessaire de consulter la liste des wagons du Type.

Les couleurs après 1964

En 1964, il n'y avait plus de wagons peints en vert, sauf peut-être encore quelques wagons de service rescapés. Ils sont tous en rouge-brun, brun pour les wagons pour le transport d'auto TAC, et blanc pour les «Isothermes».

Parfois, des wagons portent une autre couleur, comme les Types 1000H0 qui sortirent en orange et furent directement loués à la société *Sitrans*. Vu que cette teinte se salissait très vite, ils furent repeints en rouge-brun, puis en gris lorsqu'ils deviendront des wagons privés chez CAIB.

En 1980, une partie du parc des wagons fut renumérotée avec des nouveaux numéros UIC. Il y eut encore des renumérotations partielles en 1984 et en 1994.

La dernière modification des numéros UIC date de 2005. Les véhicules n'appartiennent désormais plus à réseau mais à un propriétaire qui les fait immatriculer dans un réseau membre de l'UIC. Désormais, le numéro UIC est complété par deux séries de lettres : la première, qui est soulignée, indique le pays où le wagon est immatriculé; le second indique le propriétaire. Voir à ce sujet *EL 69* page 37.

Par exemple, le wagon autodéchargeur privé du Type 6621B0 (ex. SNCB 1000F3) n° UIC 33 88 665 3 010-2 B - IFB. Ce véhicule est immatriculé en Belgique (B) et appartient à *Inter Ferry Boats* (IFB). La signification du numéro UIC est restée sensiblement la même.

A partir de 1998, les wagons du service commercial commencèrent à être repeints



Deux wagons Type 1212G2. A gauche, le 21 88 502 9 2189-9; à droite, le 21 88 502 9 205-8, qui est muni d'une barre faitière et qui aurait dû être transformé en 1212G3 ou 1202A1. Ces deux véhicules sont garés à Haine-Saint-Pierre pour éventuellement être exposés dans le futur musée du chemin de fer. Charles OCSINBERG.



PHOTO 100-96 Le Fals type 6621B0, n° UIC 33 88 665 3 010-2 B - IFB. Clabecq, 11 août 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

en vert "pomme", teinte *Pantone* 328C (voir note sur les couleurs SNCB), appelé communément "vert B-Cargo" par le public.

Les premiers à bénéficier de la nouvelle livrée furent les wagons Type 1415G5 (ex. Type 1415A2 transformés à partir de 1998). Ils sont suivis par divers wagons autodéchargeurs puis, petit à petit, par des wagons plats.

Les wagons privés se voient repeints en différentes teintes suivant les choix des propriétaires. Les wagons pris en location par la SNCB ou par des sociétés privées gardent le plus souvent leurs couleurs d'origine.

Les producteurs de modèles réduits maîtrisent assez bien les teintes et les numérotations contemporaines.

Charles OCSINBERG.



Les wagons Fas du type 1415G5 furent les premiers à avoir été peints dans la couleur "vert pomme" ou "Vert B-Cargo", lors de leur transformation en 1988. Ici, un wagon sortant de transformation côtoie des wagons Type 1415A2 attendant leur entrée en atelier pour transformation en 1415G5 (pour le transport de ferrailles). Atelier Central de Gentbrugge. Photo GOOSSENAERTS, collection Charles OCSINBERG.



Les wagons Type 3614H2, série 31 88 467 1 600-a à 799-a, pris en location auprès de la firme allemande VTGD. Ici, le 31 88 467 1 629-4 au port d'Antwerpen. N.H.J. NATHON, collection Charles OCSINBERG.

Note sur les cartes de teintes à la SNCB

La première "carte des teintes" de la SNCB date de février 1940. Avant cela, l'Etat Belge nommait les teintes à utiliser avec un numéro de fabricant. Par exemple : "n° 33 de la carte Colorin", dans la Spécification Technique 0-2-33 pour la peinture du nouveau matériel métallique. L'on donnait aussi la composition de la peinture, par exemple le jaune pour les inscriptions. Il devait être préparé avec du jaune de chrome et du blanc de zinc et avoir la teinte exacte du jaune moyen n°56 de la carte "Colorin" !

Bien que le nuancier allemand "RAL" (*Reichsanschluss für Lieferbedingungen*) existe depuis 1927, la SNCB n'a commencé à nommer des teintes RAL pour la première fois qu'à partir de la "Carte des teintes" de 1973.

La SNCB utilise également la carte de teintes américaine "Munsell". Cette société, qui prendra plus tard le nom "Pantone", fut fondée comme imprimerie dans les années '50. A l'origine, elle s'occupait de la production de nuanciers pour l'industrie cosmétique. Un employé, monsieur Herbert Lawrence, utilisa sa connaissance en chimie pour simplifier et systématiser le stock de pigments et la production des encres colorées d'imprimerie. En 1962, il dirige la production des encres et l'imprimerie. Il changea alors le nom de la société qui devint "Pantone".

Les premiers produits de la société incluaient les "Guides Pantone", qui étaient des cartes des teintes de 15 x 5 cm au dos desquelles étaient imprimées un nombre de couleurs avoisnantes. Le nuancier actuel présente 1114 couleurs. Le système est utilisé de nos jours par un grand nombre de graphistes, imprimeries diverses et fabricants de peinture; c'est notamment le cas du *EN LIGNES* et de la firme *Dothée* de Namur qui livre une grande partie des peintures pour le matériel de la SNCB (et du PFT !).

ANTWERPEN-BERCHEM

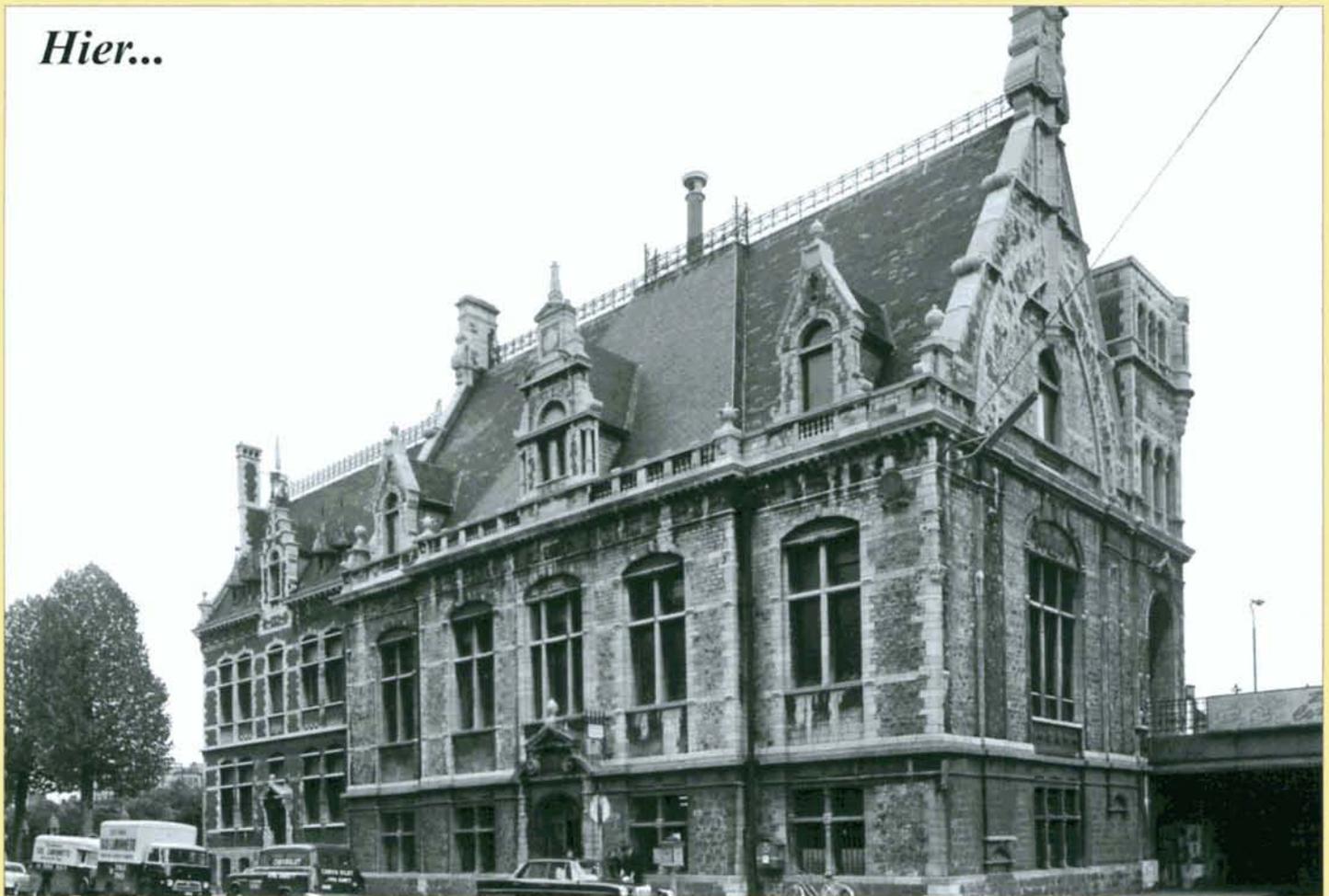
Hier...



Située sur la ligne Mechelen - Antwerpen ouverte le 3 mai 1836, la première gare de Berchem se trouvait initialement à l'emplacement où se situe actuellement le triangle vers Antwerpen-Centraal et Antwerpen-Oost, au milieu duquel fut construit plus tard le dépôt de locomotives de Berchem. La première gare fut démolie en 1890, lors des travaux de surélévation de la ligne entre Berchem et Antwerpen-Centraal. La photo ci-dessus montre la seconde gare de Berchem, laquelle fut construite en 1898 et qui comptait alors seulement quatre voies : deux de la ligne de Bruxelles et deux de la ligne vers la Campine. A l'arrière-plan, on voit la "porte du chemin de fer", un passage à travers la fortification de Brialmont qui ceinturait la ville d'Antwerpen. Le trafic sur la ligne 25 connut rapidement une forte croissance, à tel point que furent entamés en 1907-1908 les travaux de doublement de la ligne (ligne 27). La section Kontich - Antwerpen de la ligne 27 fut mise en service en dernier lieu, en 1934. Le nombre de voies à Berchem passa alors de 4 à 6, tandis que la "porte du chemin de fer" fut supprimée. A remarquer que la voie 6 n'avait pas de quai. Les voies 5 et 6 étaient utilisées essentiellement pour les trains de marchandises et le trafic international en passage. Les trains internationaux feront arrêt à Berchem à partir du 16 juin 1923 et ce jusqu'au 14 mai 1930, puis une seconde fois du 1er juin 1975 au 26 mars 2007. Lors des énormes travaux de percement du tunnel Kennedy sous l'Escaut et la construction du ring autoroutier d'Antwerpen, les installations de la gare de Berchem furent entièrement remaniées et une liaison directe permettant de relier Antwerpen-Centraal à Boom (ligne 52) et à Gent (ligne 59) fut établie et mise en service le 27 septembre 1970. Depuis cette date, la gare compte 10 voies. Collection et photo Walter PINET.



Aujourd'hui

Hier...

Cette photo montre la deuxième gare de Berchem vue côté rue avec, à gauche, les logements de service et, à droite, la gare accessible aux voyageurs. Construite en style néo-renaissance et dessinée par l'ingénieur Van Bogaert, elle fut achevée en 1898; elle était située sur le coin formé par les Stanleystraat et Ulbreidingstraat. La Ulbreidingstraat passant sous les voies et visible à droite de la gare, avait deux niveaux : le premier était utilisé par les voitures, cyclistes et piétons; le second, appelé "de pu" (le trou) était destiné aux camions et au terminus de la ligne de tram 9 "Van Schoonbekeplein - Berchem Station" (ligne supprimée le 18 octobre 1953). La photo du haut date du milieu des années soixante. Entre 1966 et 1969, le ring autoroutier d'Antwerpen et le tunnel Kennedy furent construits, avec comme conséquence la fermeture des gares en cul-de-sac d'Antwerpen-Linker-Oever (ligne 59) et d'Antwerpen-Zuid (ligne 52). A ce moment, le bâtiment de la gare de Berchem fut démoli et remplacé en 1970 par une nouvelle gare moderne dessinée par l'architecte Constant Trouvé, et construite de l'autre côté des voies, une centaine de mètres plus au sud. En 1975, la gare de Berchem fut rebaptisée Antwerpen-Berchem. La photo ci-dessous montre le même site aujourd'hui : le pont a été remplacé et élargi et laisse toujours passer la voirie sur deux niveaux; il donne également accès depuis août 2010 à un parking souterrain. Collection et photo Walter PINET.

Aujourd'hui



Les plus beaux sites de Belgique

Welkenraedt

A la sortie de Welkenraedt, au lieu-dit "Hetten", la ligne 37 en direction de Liège serpente au fond d'un vallon en formant un grand S. Cet endroit permet de réaliser des photos toute la journée.

PHOTO 100-97 ↑ Le 5 septembre 2010, les 6313 + 6227 remorquent en direction de l'atelier TGV de Bruxelles-Midi la rame TGV PBKA 4321 tombée en détresse. Michel HANSENS.

PHOTO 100-98 ↓ Le 5 août 1991, l'IC-B 515 en provenance d'Oostende arrivera dans quelques instants à Welkenraedt. En 20 ans, ce site est resté quasiment inchangé. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Nées en Belgique



Pologne : 1D type Tr21



PHOTO 100-99 La Tr21-53 (FUF 1394/1924) exposée au musée de Karsznice. Ce musée est aujourd'hui fermé et abandonné. Philippe DE GIETER, 17 juillet 2010.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la Pologne dut faire appel à l'industrie étrangère afin de reconstituer rapidement le parc de traction des PKP (Chemins de fer polonais). Parmi les commandes passées en Belgique, on trouvait une série de 40 *Consolidation* (1D) du type PKP Tr21. La commande fut partagée entre *Tubize*, qui livra les Tr21-55 à 74 en 1922 (n° de construction 1939 à 1958), et FUF (Forges, Usines et Fonderies) à Haine-Saint-Pierre, qui fournit les Tr21-75 à 94 en 1923 (n° de construction 1385 à 1404).

Cette série comporta au total 148 unités, les Tr21-1 à 148. Ces machines étaient prévues pour remorquer des trains de marchandises locaux. Leur réforme débuta en 1945 pour se terminer en 1974. Trois locomotives ont survécu à la destruction, parmi lesquelles la Tr21-53 construite par FUF (1394/1923) et se trouvant aujourd'hui au musée de Karsznice. Elle portait à l'origine le numéro Tr21-84.

Durant l'occupation, elle fut renumérotée par la DR 56.4025. C'est après 1945 qu'elle reçut le numéro Tr21-53.



Congo : locotracteurs CMI

De 1986 à 1987, *Cockerill Mechacal Industrie* fournit à l'*Office National des Transports Congolais* (ONATRA) une série de 14 locotracteurs à deux essieux de 525 CV. L'ONATRA exploite la ligne Kinshasa - Matadi (366 km), à l'écartement 1,067 m.

Huit de ces machines forment des unités doubles, numérotées :

- L261 (CMI 4362) + T281 (CMI 4366)
- L262 (CMI 4363) + T282 (CMI 4367)
- L263 (CMI 4364) + T283 (CMI 4368)
- L264 (CMI 4365) + T284 (CMI 4376)

Les autres portent les numéros :

- 265 (CMI 4370)
- 266 (CMI 4371)
- 267 (CMI 4372)
- 268 (CMI 4373)
- 269 (CMI 4374)
- 270 (CMI 4375)

Elles sont équipées d'une transmission hydraulique, avec faux-essieu et bielles. Leur masse s'élève à 36 t.

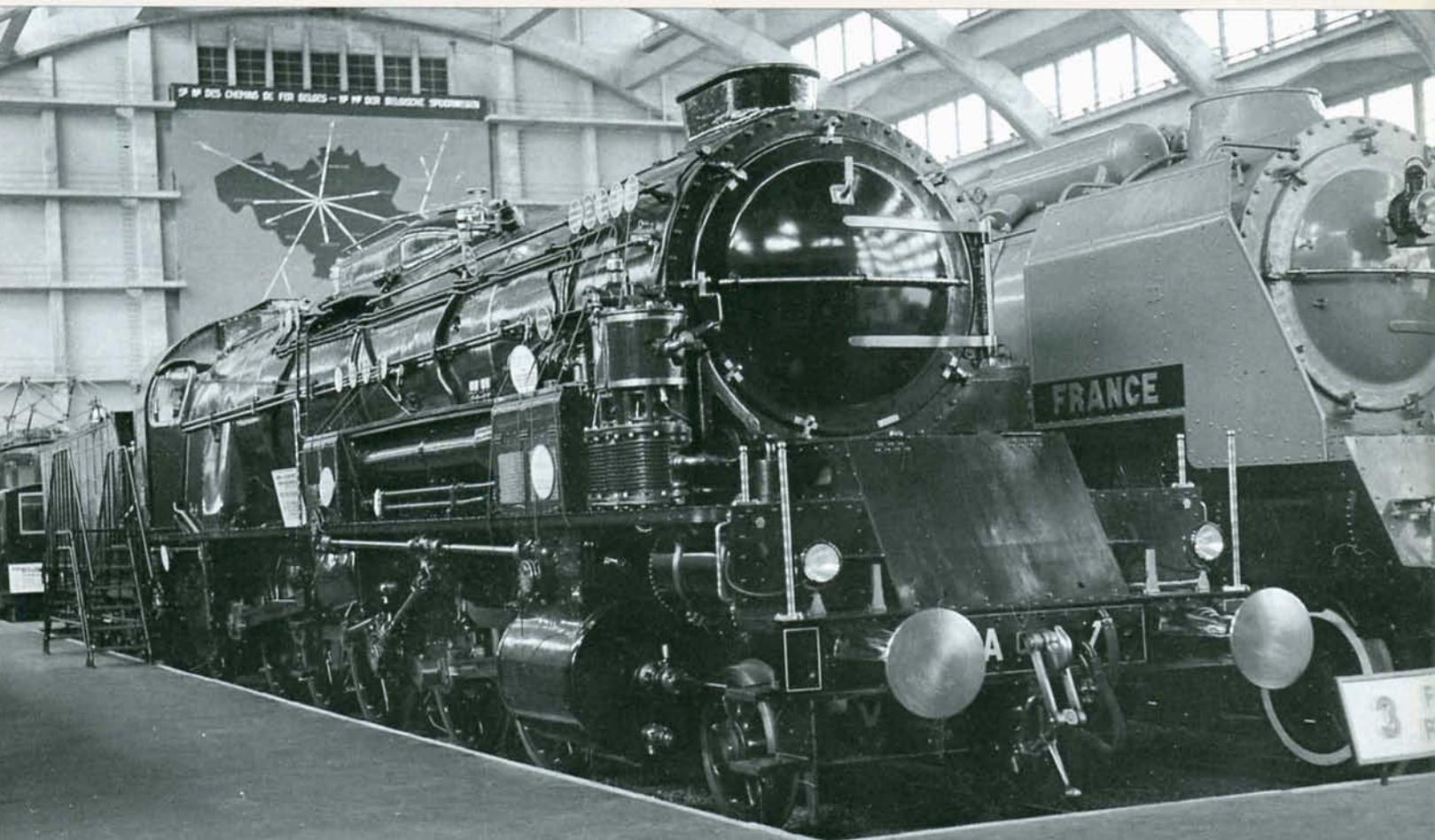


Trois locotracteurs photographiés à leur sortie d'usine chez CMI à Seraing. Les deux premiers sont les 266 et 268. Photo CMI, collection Kristof AVONDS.



il y a 75 ans ...

PHOTO BD-10001 ↑ - PHOTO BD-10002 ↓ L'année 1935 marqua l'histoire de notre chemin de fer. Parmi les plus grands faits, on notera la mise en service de la première ligne électrique (Bruxelles - Antwerpen), le 100e anniversaire des chemins de fer en Belgique, la mise en service des Pacific du type 1 et l'organisation de l'Exposition Universelle de Bruxelles. Cette dernière rassembla du matériel roulant le plus moderne de l'époque venant de France, Italie, Suède et bien sur de Belgique. La vue ci-dessus montre la locomotive 151 A 1 du PLM (Compagnie du Paris - Lyon - Méditerranée). Cette énorme machine faisait partie d'une série de 10 engins à 4 cylindres et pouvait remorquer des trains de 2600 t en rampe de 5‰ à 53 km/h. Les deux cylindres basse pression attaquaient les deux premiers essieux; les deux cylindres haute pression attaquaient les 3, 4 et 5e essieux. Les Chemins de fer italiens exposèrent quatre autorails. Voici l'ALB 80, construit par FIAT, équipé de deux moteurs FIAT de 120 CV. Photos Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



il y a 50 ans...



PHOTO BD-10003 En 1960, La Brugeoise et Nivelles à Brugge construisait les 40 voitures-couchettes du type I3, qui furent livrées entre juin et décembre 1960. Simultanément, une autre chaîne de montage assemblait les 39 premières motrices PCC (2000 à 2038) pour le réseau de tramways urbain d'Antwerpen. Cette photo, prise en octobre 1960, montre la voiture-couchettes 14.032 en cours de finition, laquelle fut prise en livraison par la SNCB le 8 décembre 1960, ainsi qu'une motrice PCC. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 100-100 Il y a 25 ans sortait de révision la première automotrice repeinte dans la nouvelle décoration bordeaux, constituant une véritable petite révolution. Il s'agissait de la 674, sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 8 novembre 1985. Elle fut rapidement suivie par la 671, sortie le 24 décembre. Voici la 674 photographiée le lendemain de sa sortie, à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans...



