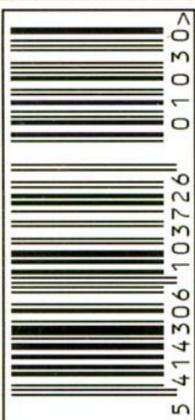


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 103 - JUIN 2011 - € 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



Editorial

Les amateurs semblent revenus dans les trains spéciaux que nous mettons régulièrement en marche sur le réseau belge. Et c'est tant mieux ! La politique que nous menons - à savoir l'utilisation rationnelle de nos engins et des thèmes ciblés - porte ses fruits, pour le plus grand plaisir de tous ceux qui nous font l'honneur de nous accompagner. Et ils viennent de loin : Royaume-Uni, Allemagne, France et même Tchéquie...

Ces activités estivales ne peuvent mettre de côté les autres activités : la ligne du Bocq nécessite de nombreux soins, entretien et investissements (la gare d'Evrehailles se rapproche...) ; le musée de Saint-Ghislain doit se parer pour les ouvertures au public ; le matériel ne demande que restauration et entretien courant. Sans oublier les incontournables : le bouclage des six numéros annuels de En Lignes et Op de Baan, les livres, les dépliants, les dossiers techniques, les agréments, les visites de sécurité, l'entretien courant...

Alors, si vous acceptez de donner quelques heures de votre temps libre, n'hésitez pas à rejoindre nos différents chantiers. Les coordonnées des responsables sont reprises dans les prochaines pages.

Au plaisir de vous revoir cet été et bonne lecture !



NOUVEAUTÉ

UN SIECLE DE VAPEUR 4 EEN EEUW STOOM 4

VOIR EN CART CENTRAL

UN SIECLE DE VAPEUR 4



EEN EEUW STOOM 4

Rectifications

EN LIGNES 101 page 20 :

- les 3 automotrices postales ont été transférées à l'atelier OMS (Officina Metalmeccanica Specializzata) de Porrena.
- la ALe 054 969 + Le 054 969 est entrée en service régulier en mars 2011; la ALe 054 961 + Le 054 961 entrera en service en juin ou juillet.
- il n'est pas encore décidé si la transformation de la 965 sera poursuivie.

Le P.T.A. *Petit Train des Ardennes*, organise le 5 juin sa 17^e Grande Bourse Internationale de modèles réduits, trains, autos, soldats, matériel pour modélistes,... en la Salle de l'Union Mosane, rue d'Esneux 19 à Poulseur, de 9h00 à 13h00.

Renseignements :

+32 (0)4/369.24.74;

+32 (0)472/34.77.72

ou +32 (0)496/43.34.75.



NAMUR

Dimanche 5 juin 2011

de 9h à 13h

8^{ème} Bourse ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

association sans but lucratif

à l'Institut Technique Henri Maus

en collaboration avec l'Association des Professeurs
Place de l'Ecole des Cadets n°4

Renseignements :
secrtaire@club-rmm.be ou fin-rmm@club-rmm.be
<http://www.club-rmm.be>

PFT-agenda

- **Samedi 4 juin** : voyage en région liégeoise avec deux 55 bleues. Voir encart central et sur www.pftsp.be.
- **Samedi 25 et dimanche 26 juin** : inauguration de la gare de Charleroi-Sud rénovée. Nombreuses animations et brocante ferroviaire. Trains vapeur et stand PFT. De 10 à 18h; entrée gratuite.
- **Samedi 2 juillet** : excursion sur le BVS (Dendermonde - Puurs) avec la 64.169 (P8). Voir encart central et sur www.pftsp.be.
- **Tous les samedis, dimanches et jours de fêtes de juillet et août** : circulations en autorail ou en train vapeur sur la ligne 128 Ciney - Purnode. Horaires et infos : encart central et sur www.cfboq.be
- **Jeudi 21 juillet** : découverte de la ligne du Bocq. Train vapeur au départ de Bruxelles avec la 64.169 (P8). Voir encart central et sur www.pftsp.be.

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, Christian AUQUIERE, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Beeldbank BRUGGE, Johnny BRAUNS, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, Roger CRICKELAIRE, Freddy DELARBRE, Johan DE MAEYER, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Michel DE ESCH, Paul DEWIT, Philippe GOUSSET, Alan GREENHILL, John HAMMET, Michel HANSENS, Christophe HOLLANGE, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOPS, JOCADIS, Garrit JOOS, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Guy LEFEVRE, Fernand MAES, Bruno MALFAIT, G. MICHIELS, Kris NUTHALL, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, PESA, François POBEZ, Christian RUQUOY, SANDY, Maarten SCHOUBBEN, Thierry SIMON, la SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, J. VANDERVEKEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Chris WESTERDUIN

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 103-01 Le 17 avril 1987, un IC Benelux à destination d'Amsterdam traverse sans arrêt la gare de Bruxelles-Chapelle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 103 - JUIN 2011

sommaire



4 La Ty2-7173



26

26 Australie : paradis des gros-nez



38

38 Les remorques des AM de 1935



54

54 Hier - aujourd'hui Brugge 't Zand



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

8 Actualité belge

- 8 statistiques - locomotives
- 15 voitures
- 16 automotrices
- 18 divers
- 27 radiations
- 24 sociétés privées

26 Actualité étrangère

- 26 Australie
- 33 France
- 36 Allemagne
- 37 Pays-Bas - Italie - Telex

38 Il y a 75 ans : mise en service des AM de 1935

54 Hier - aujourd'hui

64 Il y a ...

66 Nées en Belgique

67 Les plus beaux sites

COUVERTURE ARRIERE3

PHOTO 103-02 Le 6 avril, la 1860 a effectué un parcours d'essai pour tester la TBL1+. Au départ de Forest, le train a effectué un long périple vers Braine-le-Comte, Manage, Charleroi, Namur, Liège, Leuven et retour à Forest. La rame était composée de 3 voitures Resto, de la voiture Disco et de deux I6. Le convoi passe à Hennuyères. Christian VANHECK.

PHOTO 103-03 Le 22 avril, les 1803 et 1804 encadrant trois voitures M6, ont effectué un parcours d'essai de Namur à Bertrix, en s'arrêtant dans toutes les gares du trajet. C'est la première fois que des voitures du type M6 circulaient sur l'Athus-Meuse". Départ du train de Beauraing. Philippe GOUSSET.

PHOTO 103-04 Le 18 mars, les 1825 et 1821 accompagnées des deux voitures du service « frein » ont été transférées de Schaerbeek à Châtelet où elles effectueront des essais statiques de freinage. Passage du train à Obaix Buzet. Christian AUQUIERE.



Matériel

Ty2-7173

Dix-huit ans après l'arrivée de notre locomotive à vapeur Ty2-3554, future 26.101, une seconde locomotive de ce type a rejoint la base PFT de Schaerbeek ! Acquisée dans le cadre des accords conclus avec l'ancien propriétaire de la chaudière de rechange destinée à la 26.101, cette locomotive sera reconditionnée extérieurement, et sa revente permettra de financer partiellement les travaux de remise en état de marche de notre 26.

L'histoire de cette Ty2-7173 est fort semblable à celle de notre Ty2-3554 (26.101). Construite en 1943 par la *Wiener Lokomotivfabrik* de Floridsdorf à Wien (W.L.F. n° 16.626), cette «Kriegslok», qui reçut le numéro DRG 52.7173, fut affectée à la direction régionale de Dresden. Au lendemain de la guerre, elle fut, comme bon nombre de ses sœurs, considérée comme locomotive «butin de guerre» par l'Armée Rouge et utilisée pour les transports de l'armée soviétique dans l'ex-Allemagne de l'Est. Fin 1948, la locomotive est envoyée en Union Soviétique, qu'elle atteint après un séjour de plusieurs mois en Tchécoslovaquie pour réparations et adaptation à la voie large. Numérotée TE-7173 aux SZD, elle fréquenta différents réseaux soviétiques (du Sud-Ouest à partir d'octobre 1950, d'Odessa en octobre 1957 et de Biélorussie en avril 1962) jusqu'en avril 1963.

Fin 1963, elle fait partie d'un lot de vingt ex-locomotives allemandes de la série 52 vendues par le ministère russe du Transport aux chemins de fer industriels de Haute-Silésie, en Pologne. Toutes ces locomotives provenaient de Biélorussie, et parmi elles figuraient également... notre future 26.101, la TE 3554 !

Elle fut incorporée au réseau du «Sandbahn», dans la région de Katowice, où elle conserva son numéro d'identification allemand, auquel fut rajouté la dénomination « Ty2 » d'usage en Pologne pour ce type de locomotive (T : locomotive pour trains de marchandises, y : locomotive avec disposition d'essieux 1E, 2 pour locomotive allemande de la série BR 52). Dès le mois de janvier 1964, elle entame sa nouvelle carrière, confinée principalement à la remorque des lourds trains de sable typiques de ce réseau industriel. Placée au dépôt de Szczakowa-Jaworzno, elle côtoiera au quotidien notre Ty2-3554 !

Elle achèvera sa carrière dans un autre dépôt du réseau, Bytom. En avril 1990, la



PHOTO 103-05 Pour permettre son chargement sur la remorque routière, la Ty2-7173 a dû être virée sur la plaque tournante de Wansford, le 11 mars 2011. PFT / Thierry SIMON.



PHOTO 103-06 Lors des derniers préparatifs avant le départ de Wansford, le convoi spécial est dépassé par un bus typique du Royaume-Uni. PFT / Pierre HERBIET, 11 mars 2011.

PHOTO 103-07 La Ty2-7173 au milieu de l'autoroute. C'est sûrement la première fois de sa vie qu'elle circule aussi vite, tout en étant immobile ! 11 mars 2011. PFT / Thierry SIMON.



locomotive est mise hors service et achetée par un amateur anglais qui, après un passage à l'atelier central d'Olesnica des PKP (du 13 juillet au 20 novembre 1990) pour révision générale, la confiera au réseau touristique anglais du *Nene Valley Railway* (ligne Wansford - Peterborough).

La loco fut débarquée au port de Felixstowe le 20 décembre 1990, puis acheminée par camion jusqu'à sa nouvelle destination. Après un premier allumage et un parcours concluant en janvier 1991, la «7173» entama une nouvelle vie dès le mois d'avril 1991.

Sans surprise, la locomotive récolta un franc succès et sera régulièrement mise à contribution pour le public anglais, tout en conservant son « look » typiquement polonais.

Elle fut aussi régulièrement sollicitée pour des tournages de séries et de téléfilms anglais, ainsi que pour de nombreux documentaires de la BBC !

Rattrapée par le délai décennal légal de sa chaudière, la loco fut mise hors service courant 2001. Eu égard à son rang, elle fut placée bien en évidence à l'entrée des installations du *Nene Valley*, où son élégante silhouette attira pendant de nombreuses années encore les regards de tous les visiteurs.

Le transfert de la loco vers son nouveau pays d'adoption eut lieu les vendredi 11 et samedi 12 mars derniers. Minutieusement préparé en parfaite collaboration avec nos amis du *Nene Valley* – que nous remercions chaleureusement –, il se déroula sans la moindre péripétie et selon le timing prévu.

Ce transfert donna lieu à de nombreuses situations insolites : que ce soit au détour d'une petite route – où nous eûmes droit à un croisement avec un célèbre bus anglais rouge à deux étages –, le long de l'auto-route ou sur le ring de Londres, ou encore dans les installations portuaires de Zeebrugge à 4 heures du matin, cette imposante locomotive de 75 tonnes fut loin de passer inaperçue !

Le convoi arriva le samedi matin à destination; une fois les opérations de déchargement terminées, la loco fut à nouveau accouplée à son tender.

L'ensemble a déjà été énergiquement nettoyé; dans un avenir proche, il est prévu de remettre la Ty2-7173 en état extérieur de présentation, avec nouvelle peinture, avant de servir comme pièce d'exposition pour son nouveau propriétaire.

Cerise sur le gâteau, l'embellissage et les roues seront munis d'un dispositif d'entraînement sur commande couplé à des fumi-gènes, ce qui constituera à ne pas douter une attraction supplémentaire !

Thierry SIMON.



PHOTO 103-08 Sur la Tamise, embarquement sur un navire à destination de Zeebrugge, le 11 mars 2011. PFT / Thierry SIMON.



PHOTO 103-09 Quelques minutes plus tard, un second camion arrive, transportant le tender. 11 mars 2011. PFT / Pierre HERBIET.

Au petit matin, la Ty2-7173 s'approche de Schaerbeek, ici sur l'avenue de Meyse à hauteur de l'ancienne gare vicinale de l'Expo 58. 12 mars 2011. PFT / Thierry SIMON.





VOYAGES

**Samedis 2 et 9 avril :
sortie en autorail**

C'est notre autorail 4506 qui a eu l'honneur d'ouvrir notre saison 2011. Vu l'affluence, le même voyage a été proposé à une semaine d'intervalle, chaque fois sous un soleil radieux.

Le départ était donné à Charleroi-Sud, direction Châtelet et Acoz, sur la ligne 138 aujourd'hui limitée à Bouffioux. Hormis quelques impondérables comme des voitures sur la voie ou l'absence de personnel de desserte, l'autorail a pu rejoindre l'usine *Porta*, seule cliente de cette ligne.

Ensuite, visite de la ligne 113 Piéton - Manage, qui est maintenant limitée à Bascoup pour la desserte de l'atelier central Infrastructure qui produit des appareils de voie. L'étape suivante était Walcourt, sur la ligne 132 non électrifiée. Quelques coins bien choisis ont immortalisé le 4506 dans de très beaux décors. Après Walcourt, retour à Charleroi pour une visite des deux cours de l'atelier de traction. Une belle panoplie d'engins moteurs et automotrices était alignée. La journée s'est terminée par une incursion sur la ligne 150 jusque Aisemont, où des travaux d'importance sont en cours suite à un nouveau contrat de transport de chaux qui devrait se concrétiser dans quelques années...

MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

Beaucoup d'activités sont à épingle sur les sites de Saint-Ghislain. Pourquoi «les» sites ? Tout simplement parce que, depuis le 1er avril, le PFT a la jouissance également de l'ancien atelier de traction Diesel. Construit en 1965, il a l'avantage d'être apte à assurer à l'entretien et la restauration des engins lourds. Avant d'être opérationnel, il doit être réhabilité pour réparer les 10 ans durant lesquels il a été abandonné et vandalisé. La première opération consiste donc à murer les baies vitrées afin d'éviter toute intrusion; ensuite, un système d'alarme sera installé et, enfin, il sera possible d'y commencer les activités. Celles-ci consisteront d'abord au garage du matériel qui se trouve actuellement à l'extérieur ou sans objet dans le musée; ensuite, on pourra débiter l'entretien et la restauration du matériel. Ne seront alors plus exposées au musée que les pièces restaurées.

Au Musée du Rail, c'est avec un certain contentement que nous avons accueilli notre premier salarié. Embauché dans le cadre des plans de formation profession-



PHOTO 103-12 Le 4506 et son image se reflètent dans l'Eau d'Heure à Jamioulx, lors de notre premier voyage de la saison. PFT / Christian AUCQUIERE, 6 avril 2011.



Les travaux de réhabillage des parois latérales du 551.26. PFT / Freddy DELARBRE.

nelle mis en place par la Région wallonne, il a comme principale tâche l'entretien du bâtiment et de ses abords, la peinture, le nettoyage... Inutile de préciser que le travail ne manque pas !

Vous aussi désirez participer aux activités de Saint-Ghislain ? Contactez Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93.

Matériel

La saison touristique étant entamée, les divers chantiers sur notre matériel roulant vont connaître un ralentissement notable, la priorité étant donnée au matériel en exploitation.

Locomotives

5149

Les travaux à la caisse sont entrés dans leur phase finale. La machine pourra bientôt être présentée dans sa nouvelle robe.

5927

La caisse a reçu sa première couche de peinture verte le 23 avril. Le remontage des postes de conduite avance bien. Les pompes d'injection du moteur sont révisées et en cours de réglage. Il reste à effectuer un levage pour nettoyer et repeindre les bogies. Puis viendra la cerise sur le gâteau : la remise en route de ce qui constitue son principal attrait, son moteur *Cockerill*.

Autorails

551.26

Le 551.26 en cours de restauration dans l'école d'Overpelt, a reçu ses nouveaux panneaux intérieurs des parois latérales. Les câblages électriques de l'éclairage intérieur sont placés. La phase suivante consistera en l'habillage du plafond et des baies de fenêtre. Force est de constater que l'école tient le cap.

553.29 (4906)

Le moteur Diesel a été remis en marche en mars. A part le réamorçage un peu laborieux du circuit de gasoil, il est reparti comme s'il n'avait jamais été arrêté. Infatigable mécanique ! Ce ronronnement caractéristique redonne tout de même au vénérable ancêtre un air plus vivant. Nous ne pouvons malheureusement pas encore le faire rouler, le circuit pneumatique (du frein) n'étant pas en état.

4605

Les travaux de carrosserie sur le 4605 ont bien avancé. La caisse est presque prête, ce qui permettra de remonter les fenêtres dans un avenir proche. Il restera la remise en état technique et la laborieuse révision des essieux dans un atelier SNCB afin de réactiver son homologation.

Voitures à voyageurs

Nos deux nouvelles voitures K sont finalement arrivées le 23 avril, transférées de



PHOTO 103-10 Arrivée à Roosendaal des quatre voitures, tractées par la locomotive historique 2225. La quatrième voiture est la 21.003 acquise par la SNCB-Holding et transférée avec les voitures PFT. PFT / Thierry SIMON.

PHOTO 103-11 De droite à gauche, les voitures 21.003, 29.129, le fourgon 17.815 et la 21.019. PFT / Simon DE RIDDER.



Roosendaal à Schaerbeek par la DE6307 de *Crossrail*. Rappelons qu'il s'agit de la n° 21.019, une voiture de 1^e classe en version internationale, et de la mixte 2^e classe - fourgon n° 29.129, dernier exemplaire en Belgique, que nous avons rachetées à l'association néerlandaise "Stoom Stichting Nederland" (SSN). Une troisième voiture a rejoint le parc de B-Holding, tandis que l'ancien fourgon RIC 17.815 acquis avec le lot sera ferrailé. L'équipe de Schaerbeek s'est littéralement jetée corps et âme dans la remise en service des 2 voitures. L'aménagement intérieur est impeccable, mais il faut poncer, nettoyer et repeindre la caisse et ses soubassements, réviser et

mettre le frein aux normes actuelles. Il nous faudra également démonter tous les essieux pour inspection en atelier spécialisé, afin d'obtenir une attestation de conformité, remonter le tout... et le tour sera joué!

Notre but est toujours de pouvoir mettre ces voitures en ligne avant la fin de saison touristique.

Toutes les bonnes volontés sont bienvenues pour venir renforcer les équipes de Schaerbeek et de Saint-Ghislain qui se réunissent chaque samedi et également occasionnellement en semaine.

Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

C'est Crossrail qui s'est chargé du transfert des voitures de Roosendaal à Schaerbeek. Nispen, 24 avril 2011. Maarten SCHOUBBEN.



Locomotives

série 20

● La série 20 continue à reprendre des trains aux 26. En date du 4 avril, pas moins de 10 trains sont passés dans leur roulement (FEQ : Clabecq, FGZH : Gent-Zeehaven, FNND : Antwerpen-Noord, NK : Kinkempois, LNC : Monceau) :

- 34911 ① NK 14.44 - FGZH 18.28
- 39741 ③ FGZH 13.29 - FEQ 16.04
- 37941 ③ FEQ 17.41 - FGZH 19.09
- 39741 ⑥ FGZH 09.58 - FEQ 11.18
- 37942 ⑥ FEQ 12.14 - FGZH 13.50
- 44865 ⑥ FNND 03.15 - LNC 05.40
- 48582 ② NK 12.03 - LNC 13.41
- 57201 ⑥ LNC 07.00 - FNND 09.20
- 52704 ⑥ FNND 10.43 - LNC 12.55
- 57200 ⑥ LNC 09.59 - FNND 12.30

série 23

● Depuis le 4 avril, les 23 n'assurent plus les trains P 7722-8723 (Châtelet ↔ Schaerbeek) et 7308-8308 (Tongeren ↔ Bruxelles), perdant de ce fait deux journées de roulement au profit respectivement du roulement des 26 et des 21.

● Le 1er mars, le train P7305 Hasselt - Bruxelles-Midi a percuté la flèche d'une grue géante qui se trouvait en difficulté à proximité d'un passage à niveau à Wilsele, entre Aarschot et Leuven. Sous le choc très violent, la cabine de conduite de la 2346 qui remorquait le train, a été éventrée. Le conducteur ne doit la vie sauve que par le fait que le pupitre de conduite des 23 est situé à droite. La machine a immédiatement été radiée.

série 26

● Le 4 avril, les 26 ont perdu trois jour-



PHOTO 103-99 Le 1er mars, la 2346 a été éventrée par la flèche d'une grue qui se trouvait dans le gabarit de la voie à hauteur d'un passage à niveau à Wilsele. Simon DERIDDER.

nées marchandises, passant de 10 à 7, mais gagnent une journée voyageurs avec les trains P 7722-8723 Châtelet ↔ Schaerbeek (repris aux 23).

Voici la liste des trains assurés par les 26 (FCL : Châtelet, FEO : Ronet, FIZ : Muiszen, FKGG : Genk-Goederen, FNND : Antwerpen-Noord, GLI : La Louvière-Gare Industrielle, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge, U : en unité multiple) :

- 32731 U ⑥ FNND 03.00 - FEO 05.19
- 32990 ⑤ FIZ 21.21 - LZR 23.12
- 34740 U ① FKGG 07.52 - FCL 10.49
- 34741 U ①-⑤ FKGG 15.16 - FCL 18.06
- 34742 U ①-⑤ FKGG 23.47 - FCL 02.27
- 37440 U ① FCL 11.53 - FKGG 14.38
- 37441 U ①-⑤ FCL 19.36 - FKGG 22.42
- 37442 U ②-⑥ FCL 03.40 - FKGG 06.27
- 37910 ① FCL 14.39 - FGZH 17.38
- 37910 ③ FCL 17.54 - FGZH 20.50
- 37941 ①②④⑤ FEQ 17.41 - FGZH 19.09
- 37943 ①-⑤ GLI 07.57 - FGZH 10.30
- 37943 ⑥ GLI 07.55 - FGZH 10.05
- 37944 ①-⑤ GLI 15.16 - FGZH 18.02
- 37945 ①-⑤ GLI 22.51 - FGZH 00.48
- 37945 ⑦ GLI 21.20 - FGZH 23.18

- 37947 ②-⑥ GLI 01.42 - FGZH 03.38
- 37948 ⑥ GLI 17.10 - FGZH 19.07
- 37949 ①-⑤ GLI 10.53 - FGZH 12.50
- 37950 ⑥ GLI 10.53 - FGZH 13.01
- 39411 ④ FGZH 08.54 - NK 11.30
- 39710 ① FGZH 11.10 - FCL 13.50
- 39710 ③ FGZH 13.25 - FCL 16.56
- 39741 ①②④⑤ FGZH 13.29 - FEQ 16.04
- 39743 ①-⑥ FGZH 11.47 - GLI 14.02
- 39744 ①-⑤ FGZH 19.28 - GLI 22.02
- 39745 ①-⑤ FGZH 02.16 - GLI 04.26
- 39745 ⑥ FGZH 00.52 - GLI 02.57
- 39746 ①②③⑤ FGZH 14.29 - GLI 17.05
- 39747 ①-⑤ FGZH 21.55 - GLI 00.12
- 39748 ①-⑥ FGZH 07.27 - GLI 10.02
- 44865 U ②-⑥ FNND 03.15 - LNC 05.40
- 48582 ④ NK 15.07 - LNC 16.48
- 52701 U ①-⑤ FNND 19.13 - LNC 22.11
- 52702 U ①-⑤ FNND 10.55 - LNC 13.45
- 57201 U ①-⑤ LNC 06.57 - FNND 09.23
- 57202 U ①-⑤ LNC 14.45 - FNND 17.27
- 57222 U ①-⑤ LNC 23.00 - FNND 01.20
- 57282 U ① LNC 02.55 - FNND 04.59
- 57981 ④ FEO 00.09 - LZR 03.40

● Il est question de réformer les cinq locomotives prototypes - les 2601 à 2605 - pour le mois de septembre.

PRECISIONS	SORTIE DE PARC		ABRÉVIATIONS
Voici les dates exactes de mises hors services des engins suivants:	7403 : 01-02-11	7404 : FNND → FAZ	CR : CityRail
	7404 : 01-02-11	7406 : FNND → FHS	FAZ : At. Central Salzinnes
	7406 : 01-02-11	7407 : FNND → FAZ	FHS : Hasselt
	7407 : 01-02-11		FKR : Merelbeke
		DÉMOLITION	FNND : Antwerpen-Noord
214 : 19-04-10 FSD	SORTIES DE RÉVISION	5106 : 03/04-11 Recylux, Aubange	FSD : Oostende
454 : 19-04-10 FSD	313 : -04-11 MOD	5108 : 03/04-11 Recylux, Aubange	FSR : Schaerbeek
1601 : 26-03-10 FSD	394 : 11-03-11 RI	5109 : 03/04-11 Recylux, Aubange	GCR : Charleroi-Sud
1602 : 26-03-10 FSD	403 : 17-02-11 RI	5118 : 03/04-11 Recylux, Aubange	GR : grande révision
1604 : 26-03-10 FSD	644 : 10-03-11 RI2	5126 : 03/04-11 Recylux, Aubange	M CR : modernisation City Rail
1605 : 26-03-10 FSD	651 : -04-11 RI2	6252 : 03/04-11 Recylux, Aubange	MKM : Stockem
1606 : 23-06-09 FSD	654 : 07-03-11 RI2	6284 : 03/04-11 Recylux, Aubange	MOD : modernisée
1608 : 23-03-10 FSD	658 : 17-02-11 RI2		NK : Kinkempois
2551 : 05-06-09 FNND	709 : 25-03-11 RI2	VENTE	RI : révision intermédiaire
2552 : 25-06-09 FNND	840 : 24-03-11 GR	7392 : 04-110 port autonome de Mulhouse (F) 04-11	RI2 : 2e révision intermédiaire
2555 : 27-03-09 FNND	6255 : 28-04-11 GR	7408 : SCM	SCM : Stoom Centrum Maldegem
2558 : 05-06-09 FNND			
RADIATION	MUTATIONS		
2346 : 03-11 FNND	7403 : FNND → FHS		

série 55

● La 5510 a été acquise par le Patrimoine Historique de B-Holding. Elle remplacera la 6306 qui sera vraisemblablement revenue à *Infrabel*.

série 57

● Les G2000 de *SNCB-Logistics* assurent depuis fin mars une nouvelle relation entre Gent Zeehaven (FGZH) et Troyes (XFTR) via Mouscron et Tergnier (XTRG), faisant passer leur roulement de 3 à 4 journées. Voici le roulement de cette dernière journée :

43826 @ FGZH 03.08 – XFTR 14.00

43829 @ XFTR 16.00 – XFTRG 21.30

43829 @ XFTRG 05.00 – FGZH 09.31

Le 31 mars, la 7748 a transféré la 2513 d'Hasselt à Antwerpen-Noord. Voici son départ de Hasselt. *Johnny BRAUNS.*



série 18 : enfin en service !

Après plus de deux ans, les premières 18 vont enfin être engagées en service commercial. Le 28 avril, la SSICF a délivré l'autorisation de mise en service des 1801 à 1804 et 1807 à 1810. Dans un premier temps, elles n'assureront en principe que trois services :

- loco 1 : P7400 Welkenraedt - Bruxelles-Midi et 8400 Bruxelles-Midi - Welkenraedt;

- loco 2 : IC-A 506 - 533 - 513 - 540 et 520 Oostende ↔ Eupen;

- loco 3 : IC-A 528 - 508 - 535 - 515 et 542 Oostende ↔ Eupen.

Il est également prévu de très rapidement les engager sur les trains IR-I Louvain-la-Neuve-Université ↔ Binche assurés actuellement par deux 26 encadrant des voitures M6.

Pour le mois de décembre, la SNCB prévoit de mettre en service commercial 50 locomotives, tandis que 20 autres serviraient à l'écolage des conducteurs.

L'énorme retard de livraison des 18 coûte très cher à *Siemens* qui devra déboursier le maximum des pénalités applicables dans le cadre du contrat de livraison, soit € 21,12 millions, alors que l'ensemble du marché des 120 locomotives s'élève à € 440 millions. Ce retard est notamment dû à des problèmes d'homologation, laquelle est de la responsabilité du groupe allemand qui doit en faire la demande auprès du Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF), mais également parce que les véhicules ne correspondaient pas vraiment aux spécifications du cahier des charges établi par la SNCB.

PHOTO 103-13 ↓ Le 25 mars, alors qu'elle effectuait des parcours d'essais TBL1+, la 1860 est tombée en détresse entre La Louvière- Centre et La Louvière-Sud. C'est la 2339 qui a été désignée comme élément de secours pour dégager la rame et la ramener à Schaerbeek. Passage du convoi entre Carnières et Piéton. *Christian AUQUIERE.*



série 74

● La 7408 a été vendue au *StoomCentrum Maldegem* en mars 2010.

Les huit autres locomotives qui se trouvent depuis de nombreux mois en parc à l'atelier d'Antwerpen-Noord, seront vraisemblablement réutilisées comme "gros outillage" pour assurer les manoeuvres dans certains ateliers, dont l'Atelier Central de Salzinnes (7404 et 7407) et Hasselt (7403 et 7406).

série 77

● Depuis le 4 avril, les 77 ont repris aux 26 les trains suivants (FEO : Ronet, FLN : Lessines, LFLZ : Feluy-Zoning, LNC : Monceau)

46398 ④ FLN 12.20 – LNC 14.00

47757 U ①-④ LFLZ 12.47 - LNC 14.07

77701 ①-⑤ FEO 18.02 - LNC 18.59

Bientôt des Euro4000 ?

● *SNCB-Logistic* aurait l'intention de prendre en leasing plusieurs locomotives Diesel du type Euro 4000 (voir *EL 93* p. 24), afin de remplacer les 77 circulant en double ou triple traction, ainsi que les 26 en trafic marchandises.

PHOTO 103-15 ↓ Depuis le 1er février, le point-frontière d'Erquelinnes sur la ligne 130A, est équipé d'eurobalises qui permettent le passage des locomotives de la série 29 via cet itinéraire. Les trains assurés en *TRAXX* étaient jusqu'à cette date obligés de transiter par Mons et Quévy, point-frontière équipé de ce type de balises. Le 1er mars, le train 43194 Ronet - Portbou attend en gare d'Erquelinnes l'autorisation de poursuivre son trajet vers Valenton. Concernant les installations d'Erquelinnes, *Infrabel* prévoit dans le futur la réduction du nombre de voies; la troisième voie à quai disparaîtra ainsi que les plupart des voies situées à droite du train. Ne subsisteront que deux voies à quai, deux voies électrifiées au faisceau et trois voies *Infra*. On est bien loin des 19 voies présentes actuellement... *Christian AUQUIERE*.



↑ **PHOTO 103-14** Encore une 80 en Italie. Vendue à la société italienne *Gleisfrei*, la 8065 a quitté *Schaerbeek* par camion le 24 février 2011, à destination du sud de la Péninsule. Cette photo montre son chargement à *Schaerbeek*. *Pierre HERBIET*.



↑ **PHOTO 103-15** Les 29 sont souvent utilisées à d'autres services que ceux pour lesquels elles étaient destinées. Ainsi, le 5 avril dernier, la 2901 de *SNCB-Logistics* tractait un train de ballast vide de *Gent-Zeehaven* à *Lessines*, ici en passage à *Denderleeuw*. *Wim DE RIDDER*.





PHOTO 103-16 Le 7 avril, un train de céréales a circulé entre Schaarbeek et Tergnier (F). Il a d'abord été transféré de Schaarbeek à Muizen par une 77, puis c'est la 5701 qui s'est chargée de la traction jusqu'à Monceau. La 1210 a ensuite pris le relais, la 5701 restant comme véhicule jusqu'à Tergnier où elle fut mise à disposition d'OSR pour la desserte d'Alilly-sur-Noye (sud d'Amiens). Passage du train dans la tranchée où se trouvait jadis le tunnel de Godarville, sur la ligne 117 Braine-le-Comte - Luttre. Christian AUQUIERE.

PHOTO 103-17 Quelques heures plus tard, la 1210 débouche du tunnel de Landelles avec la 5701 et son train qu'elle conduira jusque Tergnier. Ce train (44824 ①-② Monceau 16.29 - Tergnier 20.23), assuré en open access par SNCB-Logistics, permet habituellement d'acheminer vers Tergnier les wagons des différentes dessertes assurées au départ de cette gare par OSR à l'aide d'une locomotive de la série 57. Christian AUQUIERE.





↑ Le 4 mars, une rame FYRA a été transférée de Kinkempois à Antwerpen par la 2304. Passage à Schulen, un site particulièrement attrayant pour les photographes (voir page 67). Johnny BRAUNS.

PHOTO 103-18 → - PHOTO 103-19 ↓
 Chaque semaine se déroulent des transferts d'automotrices Desiro. Ces mouvements donnent parfois l'occasion de voir du matériel insolite pour les assurés. Ce fut le cas le 9 mars, où c'est la 2904 qui fut mise à contribution pour acheminer la 08503 de l'atelier de Charleroi-Sud à Leuven en vue d'assurer des essais de nuit sur la ligne 36N; c'est la 2905 qui la ramena le 11 mars. Ci-contre, le train traverse la gare de Fleurus. Ci-dessous, passage du convoi à hauteur de l'abbaye de Villers-la-Ville. Ch. AUQUIERE. - Ph. GOUSSET.





↑ → Le 2 mars, la 08503 fut acheminée d'Aachen West à Charleroi-Sud par la 2830. Six voitures appartenant à la société Centralbahn AG sont incorporées dans le convoi pour assurer le freinage, l'automotrice n'étant pas freinée. Ci-dessus, le train longe la Meuse à hauteur des anciens fours à chaux de Beez. Ci-contre, passage à Moresnet-Chapelle entre Gemmenich et Montzen.

François POBEZ - Jean-Yves LAMBIET.

↓ **PHOTO 103-20** Les parcours d'homologation des nouvelles automotrices Desiro se poursuivent à un rythme soutenu, le but étant de les mettre en service commercial au début de l'été sur l'"Athus-Meuse". Le 7 mars, la 08503 effectue un aller-retour Charleroi - Bruxelles via Braine-le-Comte en vue de la prévalidation de la TBL1+. Passage à Marche-lez-Ecaussinnes. Christian AUQUIERE.



→ Le 17 mars, quatre locomotives Diesel de la Class 66 d'EWS (DB Schenker) à destination de la Pologne - les 66180, 66163, 66248 et 66237 - furent incorporées dans le tain 40431 (Manchester Trafford Park - Duisburg-Rheinhausen), tracté par la 1208. Passage à Dendermonde. Johan DE MAEYER.



→ PHOTO 103-21

Le 10 février le train de mesure B-Telecom franchit la gare d'Habay (entre Arlon et Marbehan), lors de son retour vers Schaerbeek. La rame est encadrée par les 1181 et 1191.

Wim DE RIDDER.



↓ PHOTO 103-22

Le 28 avril, la 6255 a effectué un parcours d'essai entre Salzinnes et Luttre afin de tester son équipement TBL1+. Après deux allers-retours entre Charleroi-Sud et Luttre, la machine a été livrée au CLI (Centre Logistique Infrastructure) de Charleroi. Passage de la locomotive à Jemeppe-sur-Sambre.

Pierre HERBIET.



Benelux : les voitures autrichiennes en service

C'est le 1er avril qu'a été engagée pour la première fois la rame de voitures autrichiennes sur les IC-B Amsterdam CS - Bruxelles-Midi. Rappelons que, depuis le 4 avril, HSA a prolongé la relation *Fyra* Amsterdam - Rotterdam jusqu'à Breda, nécessitant l'engagement d'une rame supplémentaire. Le choix de HSA s'est porté sur une rame de voitures *Eurofima* des chemins de fer autrichiens (ÖBB). Au total, 7 voitures ont été louées : une A et 6 B. Engagée officiellement depuis le 2 avril, cette rame assure le roulement suivant (Amst = Amsterdam CS) :

9216 Amst. 06.54 - Brux.-Midi 09.42
9221 Brux.-Midi 11.18 - Amst. 14.06
9252 Amst. 15.54 - Brux.-Midi 18.42
9257 Brux.-Midi 20.18 - Amst. 23.06

En cas d'entretien, elle n'assure que les trains suivants :

9228 Amst. 09.54 - Brux.-Midi 12.42
9233 Brux.-Midi 14.18 - Amst. 17.06



↑ Le 1er avril, premier départ de Bruxelles-Midi du train IC-B 9221 vers Amsterdam CS, composé de la rame autrichienne louée par HSA. Johnny BRAUNS.

↓ PHOTO 103-23 Le 15 avril, passage à Sint-Katelijne-Waver de l'IC-B 9216 en direction de Bruxelles. Pierre HERBIET.



Remorque type 732

L'ancienne remorque d'autorail 732.11 a été démolie en mars au dépôt de Kortrijk. Ce véhicule, radié le 28 juillet 1971, fut réutilisé dans le train de secours d'Antwerpen-Dam. Depuis 1991, elle servait de local au personnel du car-wash de Kortrijk.

L'ancienne remorque d'autorail 732.11 a été démolie au mois de mars à l'atelier de Kortrijk. La voici en attente de démolition, le 28 janvier 2011.

Bruno MALFAIT.



Le matériel mis gratuitement à disposition de l'Ecole du Feu de Lens (voir EL 102 page 12), a été transféré sur place les 4 et 5 avril, par la route, au départ de la gare de Brugelette.

Le 4 avril, ce sont d'abord les deux voitures de l'automotrice 165 qui ont été acheminées. L'automotrice était arrivée le matin même à Brugelette, tractée depuis Kinkempois par la 5519. En gare de Brugelette, la 5519 a manoeuvré l'automotrice 219 et le wagon du type Hbis vers la voie de la cour à marchandises où le chargement sur la remorque routière était possible. Le lendemain, c'est l'automotrice 219 et le wagon du type Hbis qui ont rejoint l'Ecole du Feu.



↑ **PHOTO 103-24**

Chargement sur la remorque routière de la voiture ABD de l'automotrice 219. Arrivée à Brugelette le 9 janvier, l'automotrice a immédiatement été la proie des vandales, comme en témoignent les nombreuses fenêtres cassées....

Brugelette, 5 avril 2011.
Christian AUCQUIERE.



← **PHOTO 103-25**

La seconde voiture de la 219, l'élément B, quitte la gare de Brugelette, Certaines manoeuvres demandaient beaucoup de doigté et de patience de par l'étroitesse des lieux... Christian AUCQUIERE.

→ **PHOTO 103-26**

Arrivée de la voiture B de l'automotrice 219 à l'Ecole du Feu. Elle y croise une maquette en vraie grandeur d'un camion-citerne servant aux exercices pratiques.

Christian AUCQUIERE.



← **PHOTO 103-27**

Le 4 avril, arrivée de la voiture B de l'automotrice 165 à l'Ecole du Feu. Des carcasses de voitures sont visibles, servant aux exercices de désincarcération.

Christian AUCQUIERE.



← **PHOTO 103-28**

La voiture ABD de la 219 traverse le terrain de l'école et croise deux camions utilisés eux aussi pour les cours.

Christian AUCQUIERE.

→ **PHOTO 103-29**

Le wagon Hbis en attente de déchargement. Lens, 5 avril 2011.

Pierre HERBIET.



← **PHOTO 103-30**

Déchargement et mise sur un coupon de rails provisoires des deux voitures de la 165. Dans le futur, une courte ligne sera posée - avec un aiguillage ! et un passage à niveau complet sera construit.

Christian AUCQUIERE.

→ **PHOTO 103-31**

La voiture ABD de l'automotrice 219, dernière des quatre voitures, arrive sur place.

Pierre HERBIET.



Ligne 25N

La mise en place de la superstructure de la future ligne 25N est en cours de réalisation sur sa partie sud, au départ de la gare de Schaerbeek. La ligne 25N se détachera de la ligne 36N juste après la gare de Schaerbeek et se dirigera ensuite vers les viaducs G et Iris (voir *EN LIGNES 102* pages 28-29). A hauteur de l'atelier Diesel de Schaerbeek, la voie vers Mechelen se débranchera simplement de la ligne 36N, tandis que la voie venant de Mechelen passera sous la ligne 36N avant de s'y raccorder.

Les deux aiguillages de liaison entre les lignes 25N et 36N ont été placés dans le courant du mois de février.

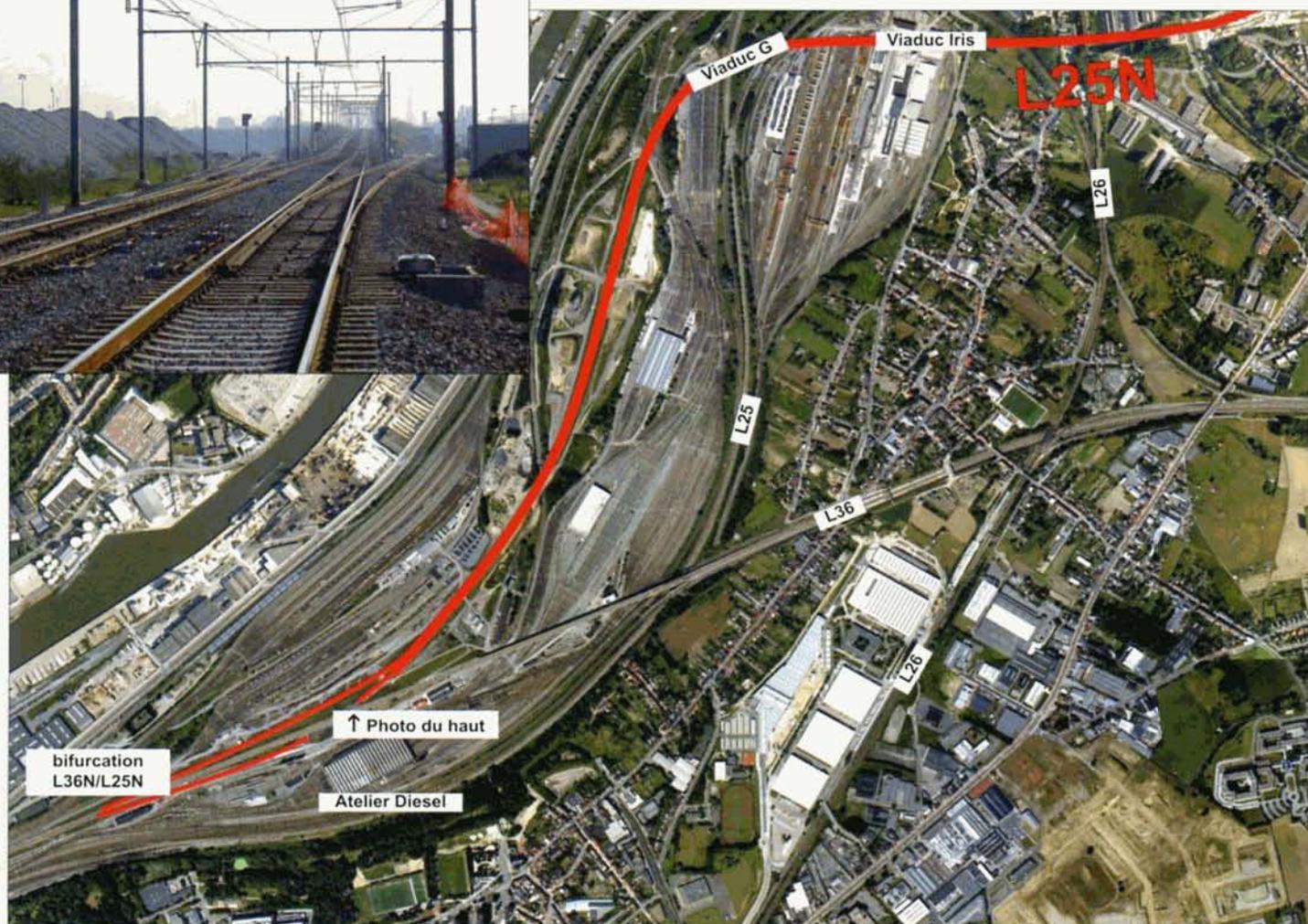
L'assiette de la ligne 25N est maintenant prête pour y installer les voies. Les poteaux supports de caténaires ont déjà été implantés jusqu'à hauteur du viaduc G. Rappelons que la ligne 25N fait partie du projet *Diabolo* et permettra de relier aussi bien Mechelen que l'aéroport de Bruxelles-National, dont la mise en service complète est prévue pour 2012.



Une photo de l'assiette de la future L25N prise depuis le talus de la L36N à hauteur de l'atelier de traction Diesel de Schaerbeek (l'angle de prise de vue est indiqué sur le plan ci-dessous). A cet endroit, les deux voies s'écartent vers la gauche pour se relier de part en part à la ligne 36N. Au fond de l'image, la ligne atteint le viaduc G.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 7 avril 2011.



← Photo ci-contre : la ligne 25N se détachera de la ligne 36N à la sortie de Schaerbeek. A gauche, l'aiguillage qui permettra de rejoindre Mechelen; à droite, l'aiguillage de la voie qui viendra de Mechelen, en passant sous la ligne 36N. Schaerbeek, 23 avril 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Un nouveau pont à Brugge

Du 7 au 20 février, *Infrabel* a mis en place les tabliers du nouveau pont *Waggelwater*. Cet ouvrage remplacera fin 2012 le pont historique datant de 1906, qui est situé juste après le point d'arrêt de Brugge-Sint-Pieters, sur la ligne 51 Brugge - Blankenberge. Attaqué par la corrosion, son remplacement était devenu nécessaire. Ce pont était à l'origine tournant, pour permettre le passage des bateaux. Depuis de nombreuses années, il est rendu immobile. Son aspect était très caractéristique, combinant les voûtes en briques avec un revêtement extérieur en pierre naturelle et agrémenté, à ses extrémités, de petites tourelles.

Le nouvel ouvrage est en cours de construction parallèlement au pont historique, ce qui nécessitera une déviation de la ligne. Il est en fait constitué de deux ponts à voie unique. Chaque pont comporte trois parties en acier, de 30 m de longueur pour les deux travées latérales, et de 60 m de longueur pour la travée centrale.

Dans la perspective de la mise à trois voies de la ligne 51 entre Brugge et Zeebrugge, les travaux ont prévu la construction de butées et les fondations des piliers pour un troisième pont.

La mise en service du nouveau pont est prévu pour la fin de 2012. Il permettra en outre le passage de navires plus grands sur le canal.



Les tabliers du nouveau pont *Waggelwater* ont été mis en place du 7 au 20 février 2011. Brugge-Sint-Pieters, 6 avril 2011. Hubert DESCHEPPER.



➤ L'ancien pont *Waggelwater* était particulièrement esthétique. A l'origine, sa travée centrale métallique pouvait tourner pour laisser passer des bateaux. Il fut construit en 1906, lors de la mise en service du nouveau tracé de la ligne Brugge - Blankenberge (voir tracé bleu clair sur la carte publiée à la page 54). Le 12 décembre 1994, passage d'un IC en provenance de Blankenberge. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Lignes 50A Les travaux de mise à quatre voies de la section Gent-Sint-Pieters - Landegem avancent à grands pas, comme ici à hauteur de l'ancien point d'arrêt de *Halewijn*. La route, qui était établie parallèlement à la ligne, a dû être déplacée, tandis que le pont a été reconstruit. A gauche, passage de l'IC-A 534 Eupen - Oostende. A droite, passage du train de mesure B-Telecom en direction de Gent, mené par la 1181. Simon DE RIDDER, 16 février 2011.



Réouverture de Quiévrain - Valenciennes ?

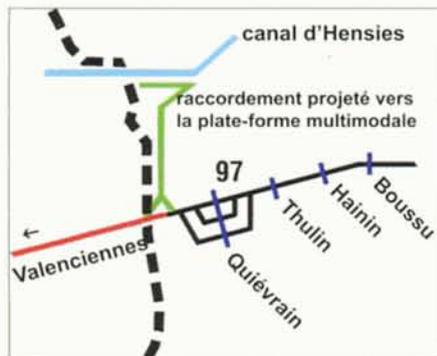
En février 2011, les quatre partis politiques de Wallonie ont signé une proposition de réouverture de la ligne transfrontalière entre Quiévrain et Valenciennes. Dans la perspective de *Mons 2015*, manifestation qui fera de Mons la capitale européenne de la culture, la réouverture de la ligne permettrait de désenclaver toute cette région qui compte 2 millions d'habitants. Les travailleurs transfrontaliers et les voyageurs locaux n'ont aujourd'hui que bien peu d'alternative que l'auto. A Valenciennes, il existe un grand choix de trains vers Paris et la France. Les habitants de Valenciennes pourraient bénéficier d'une liaison directe vers l'aéroport de Bruxelles, et plus

tard vers celui de Charleroi (Gosselies). La réouverture pourrait également profiter au trafic fret de la région de Valenciennes, comme par exemple l'usine *Toyota*, et bénéficier d'une liaison nettement plus courte et rapide vers le port d'Antwerpen et l'Allemagne.

Un autre projet est celui de créer une plate-forme intermodale le long du canal d'Hensies (en bleu sur le schéma), qui sera relié d'ici 2020 au grand canal Seine-Nord Paris - Dunkerque, et de la relier par rail à Quiévrain (en vert sur le schéma). Le raccordement aura une longueur de 5,5 km et nécessitera un investissement de € 6 millions (hors expropriations et éventuels ouvrages d'art).

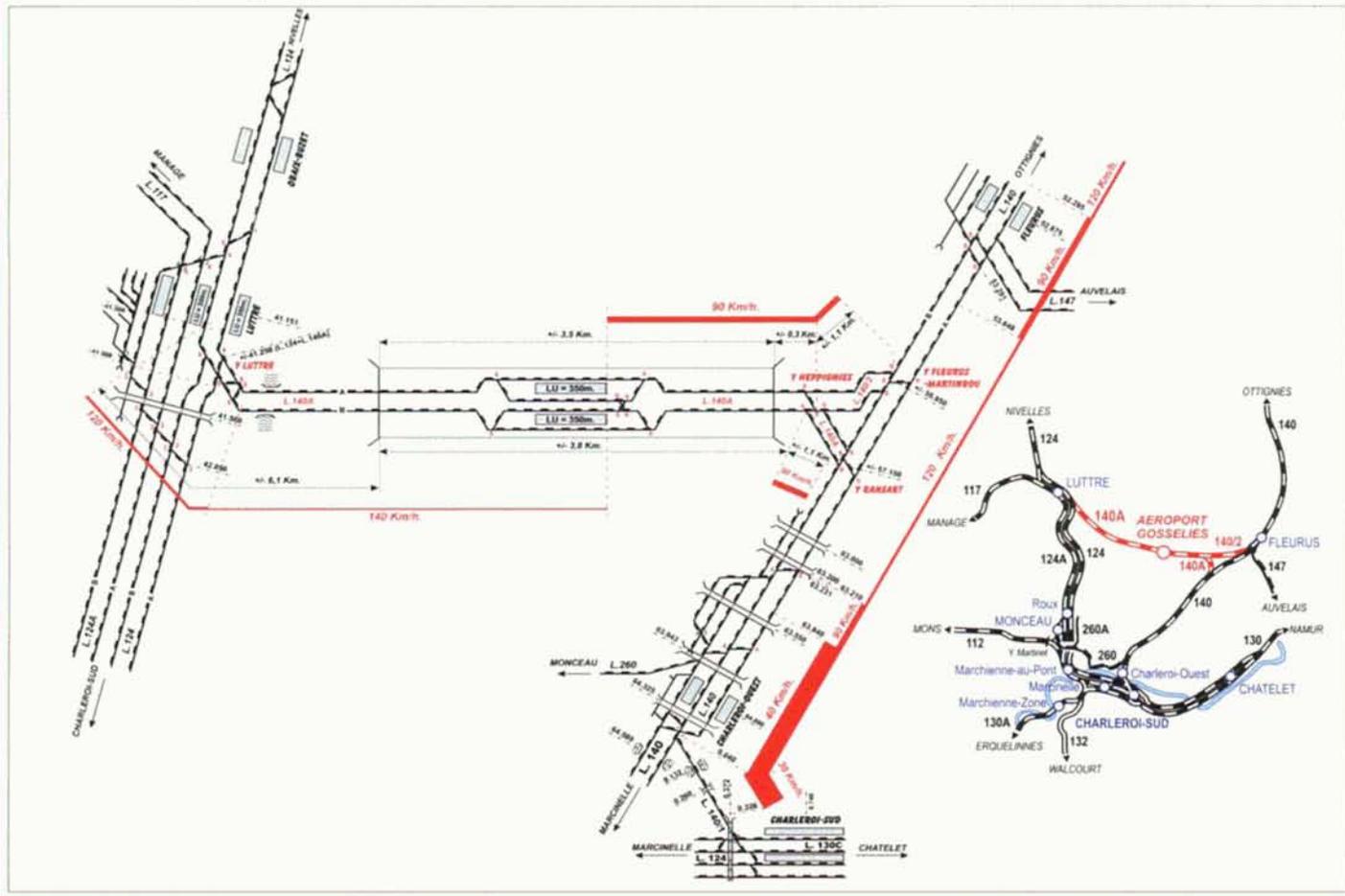
La réouverture de Quiévrain - Valenciennes nécessitera de reposer les 1800 m de voie manquants entre Quiévrain et Blanc-Misseron. L'investissement est estimé à € 3 millions.

Ce projet de réouverture sera complémentaire au prolongement de la ligne de tram Valenciennes - Crespin jusqu'à Quiévrain, attendu pour 2013 (voir *EL 102* p. 26). La ligne de tram utilisera sur quelques dizaines de mètres l'assiette de la seconde voie de la ligne Valenciennes - Quiévrain, et n'entravera donc pas la réouverture de la ligne ferroviaire.



La future liaison vers l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport)

On se rappellera que le gouvernement wallon avait opté le 1er avril 2010 pour une gare souterraine sous l'aéroport de Gosselies (Bruxelles-Sud, ou encore Brussels South Charleroi Airport). La nouvelle ligne aura une longueur de +/- 11 km et sera numérotée 140A. Elle sera reliée d'une part à la ligne 124 Bruxelles - Charleroi, juste à la sortie de la gare de Luttre côté Charleroi, et à la ligne 140 Ottignies - Charleroi, au sud de la gare de Fleurus. Une double bifurcation lui permettra de se diriger aussi bien vers Fleurus et Ottignies, que vers Charleroi. Sa vitesse de référence sera de 140 km/h. La gare de l'aéroport comportera quatre voies à quai. Dans la foulée, il est prévu de mettre à deux voies la liaison 140/1 qui relie Charleroi-Ouest à Charleroi-Sud en passant au-dessus de la Sambre, et constituant la seule section encore à simple voie de la ligne Ottignies - Charleroi-Sud. La mise en service de la ligne est programmée vers 2019. L'investissement, qui s'élève à quelque € 500 millions, seront supportés par la Région wallonne et *Infrabel*. La desserte ferroviaire de l'aéroport de Gosselies devrait accélérer son développement grandissant. D'ores et déjà, cet aéroport est le plus important du pays après celui de Bruxelles, avec plus de 4 millions de passagers par an.



Deux nouveaux points d'arrêt dans le Limbourg

En décembre 2012, deux nouveaux points d'arrêt devraient être inaugurés sur la ligne 15 entre Hasselt et Mol, à Beringen et à Zonhoven. L'actuel point d'arrêt de Beringen pourrait à ce moment être rebaptisé Beverlo.

Un nouvel atelier de traction à Ottignies...

Au début de l'année, SNCB-Technics a entrepris la construction d'un nouveau poste d'entretien et de dépannage (PED) spécialement conçu et outillé pour la visite et le nettoyage des automotrices *Desiro* qui circuleront sur le RER de Bruxelles.

Le PED d'Ottignies comprendra un hall de 110 mètres de longueur dans lequel se trouveront deux voies posées sur pilotis et équipées de caténaire, des plates-formes adaptées au travail en toiture vu que bon nombre d'éléments s'y trouvent, un car-wash et un bâtiment de bureaux. Ces installations devraient être mises en service en avril 2012.

Pour 2018, le PED sera également doté d'un faisceau de garage de 8 voies.

... et à Arlon

La SNCB va construire un nouvel atelier d'entretien du matériel roulant à Arlon, en remplacement du grand atelier de Stockem. Il sera spécialement dédié à la maintenance des nouvelles automotrices *Desiro*. Le nouveau bâtiment sera construit à la sortie d'Arlon, à gauche en allant vers Luxembourg, en fait non loin de l'ancien dépôt de Arlon dont le bâtiment existe toujours, mais est aujourd'hui propriété d'une société privée. Il aura une longueur de 300 ou 400 m pour une largeur de 50 m, et comportera quatre voies.

Le projet de musée national des chemins de fer démarre

Attendu depuis des dizaines d'années par les amateurs de chemins de fer et le grand public, le projet de musée national du Train prend enfin effectivement forme. Comme on le sait, le futur musée sera situé dans la gare voyageurs de Schaerbeek, adaptée pour l'occasion, et sur les terrains environnants. Au total, 8000 mètres carrés seront consacrés au rail et à son histoire, dont un grand hall qui abritera le matériel roulant en vraie grandeur.

L'enquête publique destinée à éclairer les riverains a démarré le lundi 14 février 2011, et la SNCB-Holding espère obtenir le permis pour l'automne. L'inauguration



Les travaux de fondation du nouveau poste d'entretien pour les automotrices Desiro d'Ottignies. Cette installation est située à l'entrée d'Ottignies, côté Bruxelles, entre la ligne 161 vers Namur et la ligne 139 vers Wavre.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 4 avril 2011.

pourrait alors avoir lieu vers la fin de 2013, voire le début de 2014.

Le grand hall, qui sera situé à droite de la gare actuelle, présentera une façade entièrement vitrée. L'enveloppe du bâtiment sera montée en acier profilé afin de lui offrir un caractère industriel ancien. Sur le côté, une toiture verte et un mur végétal d'au moins cent mètres de long adoucissent la vue des habitants les plus proches.

Mis en scène par le dessinateur-architecte schaarbeekois François Schuiten, l'intérieur du musée se déclinera en quatre grands espaces d'exposition, rythmés par de plus petites salles. Une mezzanine longera la façade vers les voies si-

tuées tout au fond du musée, offrant une vue imprenable sur les modèles présentés dans les salles. Y trônera la toute première locomotive de l'histoire des chemins de fer belges, qui se trouve actuellement au musée de Bruxelles-Nord, fermé au public, ainsi que le train royal abrité aujourd'hui dans l'atelier de traction tout proche.

Le public entrera sur le site par l'actuelle gare, qui recevra une librairie, une cafétéria et un hall d'exposition. Conçu sur base d'un parcours linéaire, le musée présentera bien évidemment l'histoire des chemins de fer belges ainsi que les trains du futur.

↓ **PHOTO 101-32** Cette photo pourrait laisser croire qu'elle a été réalisée au Luxembourg. Il s'agit pourtant de la sortie de la gare d'Arlon, après réélectrification de la section Arlon - frontière. Départ du train L 5911 Arlon 08.38 - Luxembourg 09.04, le 23 mars 2011. Wim DE RIDDER.



7365

Livraison à la SNCB : 28-02-1974
Numérotation : 7365 : 28-02-1974
Dépôts successifs : Merelbeke : 28-02-1974
 Hasselt : 07-11-1985
 Kinkempois : 12-12-2004
 Charleroi-Sud : 03-07-2009
Mise hors exploitation : 02-11-2009
 vendue à Gleisfrei (Italie)

PHOTO 103-33 *Châtelet, 21 septembre 2007.*
 Serge MARTIN



7366

Livraison à la SNCB : 05-03-1974
Numérotation : 7366 : 05-03-1974
Dépôts successifs : Merelbeke : 05-03-1974
 Hasselt : 21-04-1984
 Charleroi-Sud : 12-12-2004
Mise hors exploitation : 02-11-2009

PHOTO 103-34 *Tessenderlo, 13 février 2003.*
 Michel HANSSENS.



7374

Livraison à la SNCB : 01-07-1974
Numérotation : 7374 : 01-07-1974
Dépôts successifs : Monceau : 01-07-1974
 Hasselt : 25-10-1985
 Charleroi-Sud : 12-12-2004
Mise hors exploitation : 02-11-2009
 vendue à Gleisfrei (Italie)

PHOTO 103-35 *Châtelet, 19 juillet 2007.*
 Serge MARTIN.



219

Livraison à la SNCB : 30-07-1963
Numérotation : 228.219 : 30-07-1963
 219 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Schaerbeek 30-07-1963 → Oostende 25-05-1968 → Schaerbeek 01-01-1972 → Oostende 01-06-1973 → Stockem 19-01-1976 → Ronet 28-09-1981 → Kinkempois 10-01-1983 → Hasselt 13-06-1988 → Kortrijk 31-01-1994 → Merelbeke 01-06-1996 → Schaerbeek 28-02-2001 → Merelbeke 15-12-2002 → Charleroi-Sud 15-06-2003 → Oostende 03-07-2006
Mise hors exploitation : 10-12-2006
 cédée à l'Ecole du Feu (voir pages 16 et 17)

PHOTO 103-36 *Itterbeek, 7 juin 2006.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



249

Livraison à la SNCB : 03-09-1963

Numérotation : 228.249 : 03-09-1963
249 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 03-09-1963 ⇒ Ronet : 01-01-1968 ⇒ Oostende : 18-06-1968 ⇒ Stockem : 31-12-1971 ⇒ Kinkempois : 03-06-1984 ⇒ Kortrijk : 01-06-1986 ⇒ Saint-Ghislain : 27-05-1995 ⇒ Schaerbeek : 28-05-2000 ⇒ Charleroi-Sud : 08-01-2000 ⇒ Kinkempois : 10-12-2006

Mise hors exploitation : 13-12-2009

PHOTO 103-37 *Rhisnes, 23 octobre 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



262

Livraison à la SNCB : 14-09-1965

Numérotation : 228.262 : 14-09-1965
262 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 14-09-1965 ⇒ Oostende : 03-06-1969 ⇒ Stockem : 27-09-1970 ⇒ Kinkempois : 17-03-1980 ⇒ Kortrijk : 01-06-1986 ⇒ Saint-Ghislain : 01-06-1995 ⇒ Kinkempois : 02-06-2006 ⇒ Saint-Ghislain : 24-05-1998 ⇒ Charleroi-Sud : 28-05-2000 ⇒ Kinkempois 10-12-2006

Mise hors exploitation : 13-12-2009

PHOTO 103-38 *Cambron-Casteau, 22 avril 2010.*
Serge MARTIN.



2301

Livraison à la SNCB : 21-11-1955

Numérotation : 123.001 : 21-11-1955
2301 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 21-11-1955 ⇒ Kinkempois : 06-02-1956 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Ronet : 29-06-1957 ⇒ Bruxelles-Midi 17-01-1958 ⇒ Ronet 28-09-1958 ⇒ Stockem : 01-03-1969 ⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1992 ⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995 ⇒ en parc 13-10-2009

Mise hors exploitation : 13-12-2009

PHOTO 103-39 *Mortsel, 8 mars 2007.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2324

Livraison à la SNCB : -03-1956

Numérotation : 123.024 : -03-1956
2324 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 03-1956 ⇒ Stockem : 29-06-1957 ⇒ Stockem : 29-09-1957 ⇒ Ronet : 17-01-1958 ⇒ Stockem 28-09-1958 ⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 28-01-2001 ⇒ en parc 13-10-2009

Mise hors exploitation : 13-12-2009

PHOTO 103-40 *Goffontaine, 5 août 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Rurtal**bahn**

Dix autorails du type DH2 (ex NS) vendus en Argentine (les 3201, 3203, 3204, 3205, 3209, 3211, 3212, 3213, 3217 et 3221) ont été acheminés en deux convois vers le port d'Antwerpen, où ils seront embarqués sur un cargo. Le premier train a circulé le 2 mars au départ de Roosendaal, remorqué par la V206 de RurtalBahn. Cette photo montre son arrivée à Antwerpen-Ijzland, ils devront être modifiés pour la voie large (1,676 m) et circuleront sur le Trenes de Buenos Aires (TBA). Peter VAN GESTEL.



Rail Feeding, qui a obtenu le 20 mars 2009 une licence pour la Belgique (voir détails EL 92 p. 40), débutera bientôt ses activités dans le port d'Antwerpen, sous le nom ARF (Antwerp Rail Feeding). A cette fin, la G2000 Vossloh 5001604 / 2005 a été prise en leasing chez Alpha Trains depuis le 14 avril. Elle portera le numéro RF 1001. Elle était auparavant louée par rail4chem (n° 2005). ARF se chargera des manœuvres des trains à l'arrivée et au départ entre les terminaux et les docks. Elle est arrivée à Antwerpen-Noord le 3 mai.

La 1001 RF à Rotterdam, le 22 avril.
Chris WESTERDUIN.



Captrain assurait de temps en temps un train de cellulose au départ de la société Verbrugge à Terneuzen, à destination de Docelles en France. Le 30 mars, Captrain a assuré vraisemblablement pour la dernière fois cette relation, vu l'expiration du contrat... et son report vers la route !

Le 22 février, c'est la 6609 de Captrain qui remorquait ce train entre Terneuzen et Gent-Zeehaven, où elle fut relayée par Fret SNCF. Le train passe ici à hauteur de la borne frontière entre les Pays-Bas et la Belgique, entre Sas-van-Gent et Zelzate. Michel de ESCH.



NS HISPEED - 186 240

La TRAXX 186 240 louée par *NS Hispeed* depuis le début de l'année, a effectué deux parcours d'essai à vide au départ d'Antwerpen-Noord : le 13 avril jusqu'à Rotterdam, le 14 avril jusqu'à Aachen West. Ces parcours avaient pour but de tester le nouveau logiciel ETCS. Cette machine, construite en 2009 et appartenant à *Ascendos Rail*, fut notamment testée en Slovénie, Croatie et Serbie en 2010. Ses flancs latéraux sont décorés par un motif représentant 6 TRAXX, dans toutes les versions existantes (AC, DC, MS et DE).



Le 28 mars, la DE 6306 de Crossrail a assuré un train de polyéthylène téréphtalate (PET) entre Montzen et Herentals pour le compte de BP à Geel. Passage en gare de Mol. J. BRAUNS.

↑ Ci-dessus, la machine devant l'atelier d'Antwerpen-Noord le 12 avril.

Paul JACOBS.

← Ci-contre, passage à Hoeselt le 14 avril, lors de son retour d'Aachen West.

Maarten SCHOUBBEN.



En bref...

- depuis le 17 janvier, une troisième relation par semaine a été lancée entre Bierset et Piacenza en Italie, pour le compte de la firme TTS;
- de même, le nombre de rotations entre Rotterdam et Mortara (It) pour *Shuttlewise* est passée de 4 à 5 depuis le 1er février 2011;
- une nouvelle relation entre Köln Niehl et Domodossola (It) a démarré le 8 février, à raison de 5 rotations par semaine, pour le compte de la firme *Nordossola*;
- la société *Cemat* a mis fin le 28 février à la relation entre Segrate (It) et Zeebrugge. *Crossrail* assure toujours 4 rotations entre Novara (It) et Gennevilliers (F) pour le compte de *Cemat*;
- depuis le 14 mars, une nouvelle relation circulant 3 fois par semaine a démarré pour le compte de GTS, entre Rotterdam et Piacenza (It);
- à la suite de l'augmentation du volume transporté pour *LKW Walter*, une septième rotation a été instaurée entre Genk et Novara (It) depuis le 14 mars;
- en plus des relations entre Antwerpen et Neuss (D), Gernersheim (D), Frankfurt (D) et Regensburg (D) pour MSC, une nouvelle relation a été lancée depuis le 28 février entre Antwerpen-Berendrecht et Mannheim (D). Une deuxième relation a démarré le 21 mars entre Antwerpen-Berendrecht et Weil (D), avec arrêt intermédiaire à Mannheim (D). De plus, une sixième rotation vers Neuss (D) a démarré le 18 mars.

AUSTRALIE

Le paradis des gros nez



En 1988, la A66 de V/Line a revêtu une livrée particulière pour célébrer le bicentenaire de l'Australie. Le 17 avril 1988, elle approche de Bacchus Marsh, lors de son voyage inaugural. Chris NUTHALL.

1. Des origines à la privatisation

Un des derniers pays où les « gros nez » sont encore bien présents sur la scène ferroviaire est l'Australie : 67 locomotives y circulent encore ou sont garées en réserve, tandis qu'une quinzaine d'autres sont préservées. Avec le Kosovo, c'est le dernier endroit au monde où les « gros nez » sont encore utilisés en service voyageurs régulier, y compris en tête des plus longs trains express.

L'Australie est une île-continent située aux antipodes. Son territoire immense - 7,7 millions de kilomètres carrés - n'est peuplé que par 22 millions d'habitants et est composé de six États (Australie Occidentale, Territoire du Nord, Australie Méridionale, Queensland, Nouvelle-Galles du Sud et Victoria). Chaque État fut responsable pour l'établissement de son réseau ferré, ce qui a pour conséquence qu'aujourd'hui le réseau australien est constitué de près de 40.000 km de voies ferrées (dont 2.540 km électrifiés), avec trois écartements : 17.678 km de voie normale (1435 mm), 15.160 km de voie étroite (1067 mm) et 4.017 km de voie large "irlandaise" (1600 mm). Vu les énormes distances, l'électrification des lignes ne fut pas considérée comme

une option réaliste pour le remplacement de la traction vapeur, et les locomotives Diesel furent introduites au début des années 1950. C'était l'époque où GM-EMD produisait avec succès ses locomotives de type F7 et, tout comme AFB (série 52-53-54 SNCB et 1600 CFL) et NOHAB (MX et MY danoises, Di3 norvégiennes et M61 hongroises), l'industrie australienne produisit sous licence GM-EMD ses versions de la F7 adaptées aux particularités locales, ce qui donna naissance à neuf séries de « gros nez », toutes construites par *Clyde Engineering*. Deux États (Nouvelle-Galles du Sud et Victoria) et les *Commonwealth Railways* acquirent ce type de locomotives.

Jusqu'en 1990, l'exploitation était également de la responsabilité des différents États, mais depuis la libéralisation dans les années '90, le trafic marchandises est majoritairement dans les mains d'exploitants privés. Le matériel roulant, jusqu'alors propriété des sociétés gouvernementales dans chaque État, a également été vendu aux sociétés privées, ce qui a eu pour conséquence d'étendre leurs rayons d'action bien au-delà des frontières de leur État d'origine.

Commonwealth Railways et Australian National

Le *Commonwealth Railways* (CR), fondé en 1912 avec l'espoir d'établir une relation transcontinentale est-ouest, était la seule société nationale en Australie. Trois types de « gros nez » furent livrés aux CR, tous avec une cabine à une extrémité seulement et à voie normale : les GM1 à GM11, avec un moteur 16-567B de 1120 kW et seulement quatre moteurs de traction (A1A-A1A), les GM12 à GM47, similaires, mais avec six essieux moteurs (Co'Co') et un moteur EMD 16-567C de 1340 kW, et 17 locomotives Co'Co' Class CL avec un moteur 16-645E3C de 2460 kW. Les GM furent mises en service entre 1951 et 1967, les CL furent livrées plus tard, en 1970.

En 1975, les CR, les *South Australian Railways* (SAR, les chemins de fer de l'Australie Méridionale) et le *Tasmanian Governmental Railway* (TGR, le chemins de fer gouvernemental de Tasmanie) fusionnèrent pour former *Australian National* (AN), une société gérée par le gouvernement fédéral australien qui fut performante pour le trafic marchandises



dans le sud et le centre de l'Australie jusqu'à la création en 1991 de *National Rail*, une autre société créée par le gouvernement fédéral et devant assurer le trafic entre les différents États, qui lui fit concurrence.

Les GM ont été les premières locomotives construites par *Clyde Engineering*, et la GM1 fut la première locomotive Diesel de ligne construite en Australie à entrer en service, le 20 septembre 1951. Les 11 premières GM remplacèrent avec succès les vapeurs sur la ligne reliant Adelaïde à Perth, et la deuxième tranche fut commandée lors de la conversion à l'écartement normal de la ligne de Marree et suite à la croissance du trafic de charbon originaire de Leigh Creek. Vu leur âge, de nombreuses locomotives ont été radiées mais une vingtaine est encore en service pour des sociétés privées.

Quatre locomotives sont conservées : la GM1, appartenant au gouvernement fédéral et cédée en novembre 2010 au groupe *Rail Heritage WA*, basé à Bassendean en Australie occidentale; la GM2 au Musée National des Chemins de Fer à Port-Adelaïde; la GM28, placée en monument à la gare de Port Pirie, et la GM36 appartenant au *Seymour Railway Heritage Centre*, qui la loue à divers opérateurs privés.

Les CL ont été commandées suite à la construction de la ligne à voie normale de Broken Hill à Port Pirie et ont été livrées en 1970. Si elles ont gardé les formes ca-

ractéristiques du poste de conduite, design déjà abandonné partout ailleurs, le reste de la caisse présente un aspect plus moderne que celui des GM.



PHOTO 103-41 La GM36, mise en service en mai 1966 et radiée en février 1994, appartient au groupe de préservation *Seymour Railway Heritage Centre*. Elle a été remise dans sa livrée d'origine du Commonwealth Railways et est encore utilisée en tête de trains de marchandises réguliers, prise en location par divers petits opérateurs privés. Le 16 décembre 2002, elle attend son prochain service autour du pont tournant de l'atelier de South Dynon à Melbourne. Philippe DE GIETER.

Les CL furent utilisées principalement pour le trafic de minerais au départ de Broken Hill et de charbon depuis Leigh Creek, mais elles étaient aussi utilisées en tête de trains de voyageurs à long parcours.

En 1993, les CL, alors propriété d'*Australian National* ont été modernisées et divisées en deux sous-séries : les CLF pour les trains de fret (7 locomotives autorisées à 130 km/h) et les CLP pour les trains de voyageurs (10 locomotives autorisées à 140 km/h). Les CLF gardèrent les services qu'elles assuraient en tant que CL et les CLP furent affectées à la remorque des trains de voyageurs 'Indian Pacific', 'Ghan' et 'Overland' avant de rejoindre les CLF en tête des trains de fret lorsque des locomotives plus modernes (les NR) furent disponibles pour les trains de voyageurs. A l'exception de la CLP15 (ex-CL1), démolie suite à un accident à Mount-Christie survenu le 22 février 1997, toutes les locomotives sont encore en service.

Les locomotives furent livrées au *Commonwealth Railways* en livrée marron avec bandeau argenté. *Australian National* leur appliqua une livrée vert clair et grise avec large bande jaune, avant de passer à une livrée plus simple, à dominante vert clair.

Nouvelle-Galles du Sud

La Nouvelle-Galles du Sud est le plus peuplé des États australiens et a Sidney comme capitale. Elle est située au sud-est du continent et encercle le Territoire de la capitale australienne, où se trouve Canberra, la capitale de l'Australie.

Les *New South Wales Governmental Railways* (Chemins de Fer Gouvernementaux de Nouvelle-Galles du Sud, ou NSWGR) ont possédé deux séries de Co'Co' à voie normale avec un moteur GM 16-567C : six Class 42 (4201-4206), pouvant circuler à 143 km/h et construites en 1955 et 1956, avec un poste de conduite à une seule extrémité, l'autre face étant plate et dépourvue de poste de conduite comme sur les GM du *Commonwealth Railways*; et 10 locomotives Class 421 (42101-42110), livrées en 1965 avec un poste de conduite installé également du côté plat de la caisse, un cas unique.

Les 42 furent utilisées dans un premier temps uniquement en service voyageurs avant d'être affectées principalement à la ligne vers Albury, dans le sud de l'État, en tête de tous les types de trains.

PHOTO 103-43 → Deux GM d'*Australian National* dans la livrée verte simplifiée en tête d'un train de voyageurs, dans les environs d'Alice Spring en mars 1983.

Paul DEWIT.



Le 22 septembre 1996, la CLP15 arborant la première variante de la livrée *Australian National*, est virée sur le pont tournant de l'atelier de South Dynon après avoir assuré le train 'Overland' Adelaïde - Melbourne. Cette locomotive, livrée comme CL1 le 9 février 1970, est sortie de transformation renumérotée CLP15 en décembre 1993 et a été détruite lors d'un accident en février 1997. Chris NUTHALL.



↑ Le 31 octobre 2005, la 4201 (mise en service le 18 novembre 1955) et la 4490 (une DL500B de Goodwin-Alco livrée en juillet 1967), conservées au musée de Thirlmere, traversent *Sunshine*, dans la banlieue de Melbourne, en tête du train 'RTM Melbourne Cup Southern Aurora', un train spécial circulant annuellement entre Sydney et Melbourne à l'occasion des courses de chevaux de la Melbourne Cup. Chris NUTHALL.





↑ La 42102 en livrée "Candy" et la 42104 en livrée d'origine traversent Picton avec un train de marchandises diffus le 13 janvier 1985. Chris NUTHALL.

Toutes les locomotives ont été radiées, mais quatre sont conservées (la 4201 au musée de Thirlmere, la 4203 en monument à Cowra, la 4204 par le Lachlan Valley Railway et la 4206 par le Dorrigo Steam Railway).

Les dix 421 étaient une évolution de la 42, avec comme principale différence l'installation du second poste de conduite. Elles furent utilisées pour les mêmes types de services que les 42. Deux locomotives sont conservées (la 42101 à Goulburn et la 42102 au Dorrigo Steam Railway) et cinq sont reprises aux effectifs de QR-National.

Les locomotives furent livrées dans la livrée brune avec moustaches jaunes 'Indian Red', puis dans les années '80, une partie de l'effectif arbora la livrée 'Candy', surnommée ainsi car la combinaison de blanc, de brun, d'orange et de rouge faisait penser aux sucettes. La 4201 arbora en 1980 une livrée vert et jaune pour célébrer les 125 ans du rail en Nouvelle-Galles du Sud.

➤ La 4205 dans sa livrée d'origine du NSWGR en tête d'un train de marchandises. Cette locomotive, aujourd'hui radiée, a été mise en service en mai 1956. John HAMMET.

→ Les 42100 du NSWGR se différencient des 4200 par la présence d'un poste de conduite aux deux extrémités, mais sans modification du design de la caisse. Sans aucun doute une source de déception pour les photographes confrontés à une locomotive 'mal' orientée ! La 42106 a été livrée le 14 avril 1966. John HAMMET.



Victoria

L'État de Victoria est situé dans l'angle sud-est de l'Australie. C'est le plus petit État continental australien par sa superficie, mais aussi le plus urbanisé et celui avec la plus forte densité de population. La capitale, Melbourne, abrite plus de 70% de la population de l'État et est encore aujourd'hui le meilleur endroit pour l'amateur de « gros nez ». C'est là qu'ils assurent encore quotidiennement quelques trains de navetteurs. Les voies à écartements large et normal se côtoient dans l'État de Victoria et les machines des *Victorian Railways* (VR) peuvent être adaptées selon les besoins pour l'un des deux écartements, par échange de bogies.

Les VR commandèrent deux séries de locomotives Co'Co' :

- la Class B, bicabine, en 26 unités (B60-B85), livrées entre 1952 et 1954 avec un moteur 16-567BC et destinées à remplacer les vapeurs et à moderniser le service;
- la Class S, identique aux 42 du NSWGR, livrée en 18 unités (S300-S317) entre 1957 et 1961, pour renforcer le parc existant et en vue de l'ouverture de la ligne à voie normale entre Melbourne et Albury, en 1962.



PHOTO 103-44 La B-82 en livrée orange Vicrail et B-75 encore habillée de sa robe d'origine, en tête d'un train de voyageurs à Melbourne. Collection Paul DEWIT.

En 1974, les *Victorian Railways* furent rebaptisés *VicRail*, mais la livrée bleu et or caractéristique des VR fut maintenue jusqu'en 1981, lorsqu'une livrée à dominante orange fit son apparition.

En 1983, nouveau changement de nom - V/Line - et de robe, le gris se mêlant à l'orange. Pour le bicentenaire de l'Australie en 1988, la A66 a revêtu une livrée commémorative, verte et or (voir photo page 26).

Les Class B furent les premières Diesel en Victoria et étaient visibles dans tout

l'État et en tête de tous les types de trains sur la voie large. Seules les lignes secondaires les moins armées ne pouvaient les accueillir. Elles furent utilisées au maximum, atteignant des moyennes hebdomadaires de plus de 4000 km. Jusqu'à la fin des années '70, elles assuraient tous les trains de voyageurs de Melbourne vers Bendigo et des trains de marchandises vers Adélaïde. Elles apparaissaient aussi régulièrement en tête de trains de voyageurs longue distance 'Overland' Melbourne - Adélaïde. A partir de 1984, les Class B furent mo-

PHOTO 103-45 Le 6 avril 2009, les B74 et la S303 manœuvrent dans l'enceinte du Seymour Railway Heritage Centre, où elles sont conservées, restaurées dans la livrée d'origine des Victorian Railways. La B74 a été livrée le 15 juin 1953 et radiée en mai 1988. Philippe DE GIETER.





PHOTO 103-46 ↑ La S313 conservée par Steamrail est régulièrement utilisée pour des excursions autour de Melbourne. Le 7 décembre 2002, elle arrive avec un train spécial en gare de Melbourne Spencer Street, accompagnée par la T356 (Clyde Engineering, décembre 1959). Philippe DE GIETER.

dernisées par Clyde Engineering, remotorisées avec un moteur 12-645E3B et reclassées dans la série A. La transformation se révéla trop coûteuse et le programme de rénovation fut interrompu en 1985 au profit de l'acquisition de nouveau matériel, après le traitement de 11 locomotives seulement (A60, 62, 66, 70, 71, 73, 77, 78, 79, 81 et 85).

Toutes les Class A et six Class B sont encore en service auprès des nouveaux opérateurs. Les B63 et B72 ont rejoint les collections de Steamrail, la B74 circule pour le Seymour Railway Heritage Centre, et la B83 représente la série au musée de North-Williamstown.

↗ La A66 dans la livrée classique orange et gris de V/Line. Elle a été mise en service le 8 décembre 1952 comme B66 et est sortie de transformation en avril 1985. Photo : SANDY.

PHOTO 103-48 → La S303 a été mise en service le 30 septembre 1957 et radiée le 28 juin 1988. Elle a été restaurée dans la livrée bleue des VR par le Seymour Railway Heritage Centre. Seymour, le 6 avril 2009. Philippe DE GIETER.



Les Class S furent utilisées sur tous les types de services, y compris sur les trains de voyageurs 'Overland' Melbourne - Adélaïde et 'Southern Aurora' Melbourne - Sydney, avant d'être reléguées à des tâches de moindre importance en service marchandise. N'ayant qu'un seul poste de conduite utilisable en ligne, elles étaient moins utiles que les Class B sur les lignes à voie large où elles étaient utilisées en unité multiple 'dos à dos'. A voie normale, elles ont eu le monopole du trafic sur la ligne Melbourne - Albury jusqu'à l'arrivée des Class X en 1966.

Des problèmes de fissures dans le châssis ont entraîné le garage prématuré de certaines locomotives et les S314 et S316 ont été détruites lors d'un accident à Violet Town en 1969. Mais 8 locomotives sont encore en service pour des opérateurs privés. Les S303 (SRHC) et S313 (Steamrail) sont utilisées pour des trains historiques, tandis que la S308 est visible au musée de North-Williamstown.

Les VR ont aussi utilisé une série de 25 locomotives électriques 1,5 kV Class L (L1150 à L1174) construites par *English Electric* en Grande-Bretagne en 1953 et 1954 basées sur le même design. Ces Co'Co' de 1790 kW aptes à 120 km/h ont été commandées en vue de l'augmentation du trafic de charbon et en prévision de l'électrification de la ligne Melbourne - Geelong, jamais réalisée. Les Class L se montrèrent plus efficaces en service voyageurs, leur poids insuffisant causant des problèmes d'adhésion en tête des trains lourds. Les dernières ont été arrêtées en juin 1987. Quatre locomotives sont conservées : la L1150 au musée de North Williamstown, et les L1160, L1162, L1169 par Steamrail.

à suivre...

Philippe DE GIETER.



PHOTO 103-49 ↑ Pour les besoins du tournage d'un film, la S313 de Steamrail a changé de robe en avril 2008. Mise en service le 24 février 1961, elle a été radiée le 14 décembre 1994. Newport, le 7 avril 2009. Philippe DE GIETER.



↑ La L1168 et une autre L en livrée d'origine traversent la gare de Dandenong avec un train de briquettes. La L1168 (*English Electric* 1920) a été en service du 18 février 1954 au 2 novembre 1986. Alan GREENHILL.



PHOTO 103-51 ↑ Les L ont terminé leur carrière en 1987 et une partie de l'effectif a revêtu la livrée orange et gris de V/Line, comme la L1162 (*English Electric* 1896, mise en service le 4 octobre 1953 et radiée le 15 juin 1987). Le 7 décembre 2002, la L1162 attend sa restauration aux ateliers de Newport, où Steamrail abrite son imposante collection de matériel historique. Philippe DE GIETER.



PHOTO 103-52 ↑ La L-1150 fraîchement ressortie de révision dans la nouvelle décoration orange de VicRail. Melbourne, 1983. Collection Paul DEWIT.

France

Au tour des BB 9200 de se retirer

Les dernières BB 9200 de la SNCF ont été arrêtées en décembre 2010, après une carrière de plus d'un demi-siècle qui aura permis à sept d'entr'elles de dépasser le cap des 10 millions de kilomètres parcourus.

Entre mai 1957 et juin 1964, les sociétés *Creusot-Loire*, *Jeumont-Schneider* et CEM ont livré à la SNCF une série de 92 locomotives Bo'Bo' de 3850 kW, classées dans la série BB 9200. Leur conception était basée sur les résultats obtenus avec les prototypes BB 9001 à 9004 et représentaient la version rapide, monocourant 1500 V, de la famille "Jacquemin" (les BB 16000 étant la version 25 kV 50Hz du même design, la BB 25100 la version bitension).

Destinées aux trains rapides, elles commencèrent leur carrière au départ de Paris-Austerlitz vers Toulouse et Bordeaux, et furent en charge à partir de 1967 du premier train circulant à 200 km/h en service commercial : "Le Capitole", reliant Paris à Toulouse. Pour ce train, les BB 9291 et 9292 avaient été livrées dans une élégante décoration rouge, avec certaines adaptations leur permettant de circuler à 250 km/h (alors que les BB 9200 de série étaient limitées à 160 km/h). Quatre locomotives de série (9278, 9281, 9282 et 9288) furent aussi modifiées pour circuler à 200 km/h en tête du *Capitole*.

Par la suite, leur engagement au départ de Paris-Gare de Lyon leur permit de parcourir la majorité des lignes principales du réseau français électrifié en 1500 V. Au début des années '70, elles furent remplacées par les CC 6500, plus puissantes, sur les relations les plus prestigieuses, mais c'est seulement la mise en service du TGV *Atlantique* en 1989 qui causa leur repli vers les services TER et marchandises. Fret SNCF arrêta l'utilisation des BB 9200 en 2004 déjà, ne laissant pour les survivantes que des services régionaux en Bourgogne et dans le Centre. Fin 2009, il ne restait plus qu'une quinzaine de machines regroupées au dépôt de Tours-St-Pierre, pour une dernière année d'activité en tête des trains Paris - Tours, Paris - Orléans et Paris - Le Mans.

Deux locomotives seront conservées : la BB 9269 à Ambérieu et la BB 9291, en livrée rouge *Capitole*, à la Cité du Train à Mulhouse.



PHOTO 103-53 Le 4 octobre 1983, la BB 9245, toujours dans sa version d'origine, arrive à Uzerche en tête d'un train de marchandises diffus roulant en direction de Toulouse. Mise en service le 1er août 1959 au dépôt de Portes, elle fut radiée en janvier 2010 à Tours-Saint-Pierre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 103-54 ↑ La BB 9241 en tête d'un train diffus, photographiée à la sortie de Cahors le 5 octobre 1983. Cette machine débuta sa carrière au dépôt de Portes le 2 mai 1959, et fut radiée à Bordeaux en septembre 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 103-55 ↓ Le 20 juillet 2005, passage à Laroche-Migennes de la BB 9282 tractant un TER. Elle fut livrée au dépôt de Paris-Sud-Ouest le 29 juillet 1962, et radiée à Tours-St-Pierre le 8 juillet 2010. Thierry COCHIN.



France

L'AGC fait le plein

Sept ans après l'arrivée de la première rame, la livraison des AGC (Autorail Grande Capacité), une famille riche de 701 membres totalisant 2456 caisses, arrive à son terme. Petit rappel : ce matériel automoteur à vocation régionale présenté dans *EL 92*, se décline en formules 3 ou 4 caisses dont 2 motrices et en 4 versions respectivement désignées :

- XGC pour la version Diesel (X-76500);
- ZGC pour la version bicourant (Z-27500);
- BGC pour les versions mixtes dites bi-mode, comprenant les B-81500 mono-tension (1,5kV) et les B-82500 bicourant (1,5 + 25 kV).

Si les 21 Régions de l'Hexagone s'en sont portées acquéreurs, toutes n'ont pas fait preuve de la même gourmandise : alors que les moins voraces ont limité leur appétit à une dizaine de rames, douze autres - et notamment celles du réseau Nord-Est - en ont acquis une bonne trentaine, certaines ne rechignant pas à aller encore bien au-delà : cas de la Picardie (40), de la Lorraine (41), de Champagne-Ardenne (44), Nord-Pas-de-Calais (45), Languedoc-Roussillon (46), et Bourgogne (48). Enfin, encore un cran plus haut se distingue Rhône-Alpes, qui en concentre à



Dans un environnement de constructions typiques de la région, le train 849932 Laon - Paris du 12 août 2009, assuré par le XGC X-76553/554, débouche du tunnel de Vierzy qui marque la limite entre les bassins de l'Aisne et de la Marne. Gilbert LAURENT.

elle seule pas moins de 83. Contexte local oblige et souci d'homogénéité aidant, certaines ont mis tous leurs œufs dans le même panier en limitant leurs acquisitions à une seule série. Cas notamment de l'Auvergne (X-76500), de Centre (Z-27500), de l'Aquitaine (B-81500), ou encore de l'Île-de-France (B-82500). A l'opposé, trois "poids lourds" (Alsace, Champagne-Ardenne et Rhône-Alpes) ont misé sur la diversité en faisant l'acquisition de trois des quatre séries. Le tout apportant la démonstration que le choix initial de *Bombardier* de proposer une multitude de variantes et d'options était

porteur de réussite. Toutes ces tendances se traduisent à l'échelon des réseaux par une répartition remarquablement équilibrée allant de 225 rames pour l'Atlantique à 247 pour le Sud-Est; ce qui n'exclut pas des particularismes marqués : ainsi l'Atlantique s'affirme-t-il comme le principal fief des automotrices (45 % des Z-27500), alors que le Sud-Est rafle la mise en catégorie bimode monocourant (62 % des B-81500). De son côté, le Nord-Est fait coup double : ce réseau détient à lui seul plus de la moitié des X-76500 et des B-82500 (respectivement 57 % et 60 %).

Le summum en matière de composition à rallonge : les douze caisses d'une UM3 Île-de-France franchissent l'un des plus remarquables ouvrages de la ligne Paris - Mulhouse à Longueville le 23 avril 2009. Gilbert LAURENT.





Les BGC dans toute leur splendeur : vue sur la section à 4 voies Montereau – St.Florentin de l'axe Paris – Dijon, une composition de trois B-81500 à dix caisses pelliculées aux couleurs de la Bourgogne assure un mouvement Paris-Lyon – Auxerre en mai 2009. Gilbert LAURENT.

Désormais principal acteur du transport régional, ce matériel encensé par tous aura marqué son époque à plus d'un titre, ne serait-ce que par ses qualités intrinsèques (confort, performances, fiabilité, ...) ou encore son omniprésence aux quatre coins de l'Hexagone. Cependant, l'Histoire retiendra surtout la percée de la formule bimode, formule innovante qui sous-tend un défi technique et un pari commercial. Un pari gagné haut la main : près d'un AGC sur deux (327 rames, soit 47 % du total) est

un bimode. Constat annexe aux allures de consécration suprême, quatre Régions (Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes et Île-de-France) ont boycotté les autres formules pour s'équiper "100 % bimode".

Le moins que l'on puisse dire est que le raz-de-marée AGC aura eu un impact décisif au plan du renouvellement du matériel régional : même si d'autres séries (X-72500, X-73500, Z-26400...) y ont pris leur part, le chouchou des Régions aura grandement contribué au retrait de

300 EAD (autorails doubles X-4300/4500/4630), de 300 RIO (rames inox à 3 ou 4 caisses) et de 400 voitures USI, UIC... et Corail. Et le jeu de massacre va se poursuivre : dans la foulée, *Regiolis*, ex-Porteur polyvalent et prochaine déclinaison de la formule bimode (*EL 95* page 48), va reprendre le flambeau à partir de 2013 avec en ligne de mire les unités résiduelles des familles RIO, RRR et EAD.

Gilbert LAURENT.

Les 44 AGC de Champagne-Ardenne se distinguent par une livrée particulièrement attrayante : deux X-76500 en provenance de Reims se dirigent plein ouest en suivant l'ancien itinéraire Luxembourg – Paris en avril 2010. Gilbert LAURENT.



Allemagne

Arriva

La société Arriva, qui exploite plusieurs relations voyageurs au départ de München, ne dispose pas de suffisamment de locomotives Diesel de la série 223 (type ER20). La remorque des voitures directes de la relation ALEX München - Oberstdorf entre Immenstadt (où elles sont détachées du train München - Lindau) et Oberstdorf est sous-traitée au SVG (*Stauden Verkehrs Gesellschaft*), qui y engage une de ses trois 2143 achetées d'occasion aux Chemins de fer autrichiens ÖBB (2143 006, 018 et 021). Les 2143 sont des Bo'Bo' à transmission hydraulique construites en 77 exemplaires par SGP entre 1964 et 1977; elles disposent de 1115 kW et peuvent circuler à 100km/h.

Par ailleurs, la société Arriva vient d'être rachetée par la Deutsche Bahn; mais pour éviter que la DB ne dispose d'une position dominante sur le marché allemand, les activités d'Arriva en Allemagne ont dû être vendues et ont été acquises par les Chemins de fer italiens Trenitalia, alliés au fonds luxembourgeois Cube. Arriva Deutschland sera prochainement rebaptisé Netinera.

PHOTO 103-58 Le 9 mars 2011, la V300 002 (ex-232 405 DB, Lugansk 0640/1976) traverse l'ancienne gare de Hartha en tête d'un train de sable. Philippe DE GIETER.



PHOTO 103-57 La 2143.18 du SVG achemine les trois voitures directes de la relation Alex München - Oberstdorf. Fischen im Allgäu, le 21 mars 2011. Philippe DE GIETER.

Un réseau à visiter : Wismut

A quelques kilomètres à l'est de Gera, la société minière Wismut a extrait 230.400 tonnes d'uranium entre 1947 et 1990, pour le compte de l'URSS. Après la réunification de l'Allemagne, l'exploitation fut brutalement arrêtée et la société a été transformée en une société nationale - Wismut GmbH - chargée de l'assainissement des sites miniers hérités de l'époque de la DDR.

Profitant de l'existence du réseau ferroviaire utilisé pendant l'exploitation des mines, le Wismutbahn achemine le sable nécessaire aux activités de réhabilitation depuis le site d'extraction de Kayna jusqu'à Seelingstädt où se trouvent les derniers sites à assainir. Les travaux à cet endroit devraient se terminer vers 2022.

Les mines disposaient d'une quinzaine de locomotives de la série V200 DR de construction soviétique (type M62, les *tambours de la Taïga*, construites à Lugansk) et elles furent utilisées par Wismut GmbH avant d'être remplacées progressivement par des 232 cédées par la DB entre 1998 et 2001. Au total, cinq locomotives série V300 assurent le trafic sur le Wismutbahn : les V300 001 à 005 (ex-232 404, 405, 684, 429 et 155 de la DB), dont le moteur Kolomna d'origine a été remplacé par un moteur Caterpillar 3606 de 1975 kW. Elles ont été repeintes dans une seyante livrée verte.

Ce réseau industriel mérite assurément une visite : les locomotives sont dans un état de propreté impeccable, la ligne, longue de 25 km, recèle de nombreux endroits photos et le trafic est assez soutenu.





PAYS-BAS

↑ Toutes les locomotives d'ACTS reçoivent la nouvelle livrée de Husa Transportation Railway Services, le nouveau propriétaire d'ACTS (voir EL 102 page 41). Le 21 février, la 1798 remorque le train 50146 Mortara - Waalhaven Zuid, ici en passage à Oosterwijk. Michel de ESCH.

ITALIE

→ Depuis décembre 2010, Arenaways assure des relations entre Milano Porta Garibaldi et Torino Lingotto. Les trains sont composés de trois voitures encadrées par deux locomotives du type TRAXX fonctionnant en unité multiple. La présence de deux machines et de deux conducteurs est dicté par Trenitalia qui refuse d'effectuer des manoeuvres en bout de ligne. Le succès n'est pas au rendez-vous, peu de voyageurs empruntent ces trains, ce qui s'explique par la faible fréquence (trois allers-retours par jour) et la billetterie qui n'est pas compatible avec celle de Trenitalia. Notre photo montre l'arrivée à Milano du train 24227, encadré par les 483 018 et 483 020. Alessandro ALBE, 28 janvier 2010.



TELEX....

ALLEMAGNE

● Veolia Verkehr Regio GmbH a commandé à Stadler une série de 35 automotrices Flirt. Ces rames seront utilisées autour de Rosenheim. La commande a une valeur de 200 millions d'euros et comporte sept rames triples et 28 rames sextuples. Elles circuleront vers Salzburg, Kufstein et München à partir de décembre 2013. Cela porte à 656 le nombre de Flirt vendus par Stadler.



Vue d'artiste des Flirt pour Veolia Verkehr Regio. STADLER.

TCHÉQUIE

● Les Flirt feront aussi bientôt leur apparition en République tchèque, où la société RapidExpress à l'intention d'en engager sur la relation Praha - Ostrava, en concurrence avec les chemins de fer nationaux, à partir de décembre 2012, sous le label Leo Express.

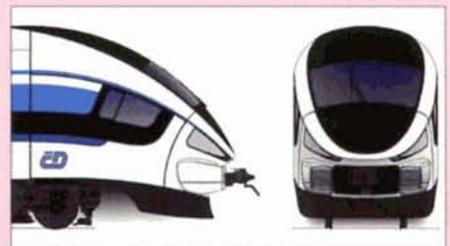


Vue d'artiste des Flirt pour RapidExpress qui seront engagés entre Praha et Ostrava. STADLER.

RUSSIE - LETTONIE

● La construction d'une ligne à grande vitesse entre Moskwa et Riga est à l'étude. Longue de 900 km, son coût est estimé à € 6 milliards.

● En mars 2011, les Chemins de Fer de la République tchèque - Ceske Drahy (CD) - ont commandé au constructeur polonais PESA une série de 31 autorails doubles (pour un total de 82 millions d'euros). Ils seront livrés à partir de septembre 2012.



Vue d'artiste des nouveaux autorails PESA commandés par les CD. PESA / CD.

ITALIE

● Trenitalia s'est attaqué au marché du transport de marchandises en Allemagne en reprenant en mars 2011 la totalité de la société TX Logistik.

Il y a 75 ans : mise en service de la traction électrique à la SNCB

suite des numéros 98, 99, 101 et 102

Une seconde vie pour les remorques

En 1958 et en 1959, la SNCB retira du service 7 rames quadruples et toutes les remorques intercalaires de 1939. Ainsi, 14 remorques de 1935 et les 16 remorques de 1939 se sont retrouvées disponibles. Il fut alors envisagé de récupérer 44 bogies, lesquels étaient pourvus de boîtes à rouleaux SKF, pour les placer sous une série de 22 voitures du type K1 qui étaient toujours équipées de bogies à paliers lisses. Avant que l'échange de bogies put avoir lieu, tomba la décision de la Poste demandant le 15 mars 1960 d'annuler le ferrailage des automotrices de 1935 et également de leurs remorques de 1939; si bien que cette opération n'eut jamais lieu.

Après divers projets, la Poste opta pour la transformation des automotrices de 1935. Comme seuls les éléments mo-

teurs étaient nécessaires, la Direction du Matériel envoya une note aux services E (Exploitation), ES (Electricité-Signalisation), MA (Matériel) et V (Voie) stipulant que les voitures intermédiaires étaient disponibles comme véhicules de service.

En 1959, la Direction du Matériel avait déjà demandé la possibilité de disposer de trois voitures remorques pour les reconverter en train-école pour la traction Diesel. Trois remorques de 1939 étaient à ce moment disponibles à l'Atelier Central de Mechelen : les n° 213.207, 209 et 213. Ce projet n'aboutit toutefois pas.

Remorque 212.205

Un an plus tard, la Direction du Matériel demanda une quatrième voiture en vue de la modifier en véhicule de mesure pour le Service 25. C'est la remorque de 1935 n° 212.205 qui fut désignée. Elle fut la première de toutes les remorques

à être transformée, ressortie d'atelier le 18 août 1960. Elle fut équipée de nouveau bogies *Schlieren* lui permettant de circuler à 160 km/h. Sa masse s'élevait à 53 t. Son aménagement intérieur comprenait une grande salle équipée d'instruments de mesure, un atelier, un WC, un compartiment renfermant un groupe électrogène et un bureau. Une petite vigie fut placée sur sa toiture. A l'origine, elle était pourvue de deux pantographes et de ses portes centrales; le tout sera supprimé en 1975. Elle fut équipée de deux nouveaux bogies *Schlieren*.

On lui attribua le numéro SNCB 11 et, sur papier seulement, le numéro UIC 51 88 9980 001-6. Le 1er juillet 1979, on lui apposa le numéro 60 88 9970 011-6. Elle resta en activité comme voiture de mesure pour le freinage jusqu'à la fin des années '90 (1999) et sera remplacée par la voiture de mesure n° 13 provenant de la transformation du dernier chaudron des fourgons Dms (n° SNCB 17436), mais qui n'appartenait pas au service «frein».

PHOTO BD-10301 La voiture 212.205 fut la première à avoir été réutilisée, transformée en voiture de mesure pour la Direction du Matériel. Elle reçut le numéro 11. Le 3 septembre 1964, elle était incorporée dans un train pour procéder à des essais de la locomotive prototype 126.002, future 2602, ici en gare de Jemelle. A cette époque, elle était pourvue de deux pantographes, qu'elle perdra plus tard. La porte d'accès centrale sera également supprimée. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





PHOTO 103-59 ↑ La voiture de mesure n°11 en gare de Namur le 17 avril 1981. Sa porte centrale et ses pantographes ont été démontés en 1975. Cette voiture a eu la particularité d'avoir été utilisée en France lors des parcours d'essai des locomotives électriques pour la Corée du Sud (BBB de construction Alstom, MTE, ACEC et BN Nivelles). Pierre HERBIET.



← **PHOTO 103-60** La voiture de mesure n°11 garée à l'atelier des voitures de Schaerbeek le 24 avril 1993. Après sa réforme en 1999, elle sera démolie en 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ La remorque 215.211 fut cédée au service ES en 1961 dans le but de servir de train-école. Jamais transformée, elle fut finalement transférée à Mons en 1979 où elle servit de local pour le service ES. Roger CRIKELAIRE.

Vu son coût de location, le service «frein» mit en service au début de 2005 la voiture de mesure n°14 provenant de la transformation de la voiture Resto 16.001.

Remorque 215.211

En 1961, la voiture 215.211 fut cédée au service MA pour servir de train-école de la signalisation et du freinage. Au printemps 1963, elle fut transférée de l'atelier de Schaerbeek vers l'Atelier Central de Mechelen en vue de sa modification. Jamais transformée, elle fut finalement envoyée à Mons en 1979, où elle servit de local pour le service ES. Elle fut inventoriée comme véhicule de service du type 9730A1 et reçut le numéro UIC 30 88 9730 098-1. Plus tard, ce véhicule, devenu à "usage local", reçut le numéro "gros outillage" 947/743.





PHOTO 103-61 ↑ La voiture de mesure ES 601 sortant de révision, tractée par l'autorail ES 212, à Bruxelles-Nord le 18 février 1982. Pierre HERBIET.

Remorque 212.204

En 1963, la voiture 212.204 fut cédée au Service ES pour être transformée en voiture de mesure pour les caténaires. Vu les gros travaux de transformation des automotrices postales, cette voiture ne put sortir de l'Atelier Central de Mechelen

qu'en mai 1968.

Parmi les nombreux équipements techniques qu'elle avait reçus, citons en particulier le montage d'un pantographe sur la toiture et le placement d'une vigie d'observation. Elle reçut également deux nouveaux bogies *Schlieren*. D'une masse de

47 t, elle pouvait circuler à 140 km/h. Elle reçut le numéro ES 601 et le numéro UIC 60 88 9940 001-4 (uniquement sur papier, il ne fut jamais inscrit sur la voiture), puis, à partir de 1979, 60 88 9980 001-5.

Elle resta en activité jusqu'à l'arrivée de l'autorail de mesure EM130 en 1999.

PHOTO 103-62 ↓ Le 22 février 1999, la voiture de mesure ES n°601 était en action en gare de Schaerbeek, tractée par l'autorail ES 401 (ex. 4307). On remarquera sa nouvelle décoration bordeaux, qu'elle revêtit entre 1994 et 1998. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Entretemps, avec la réforme des cinq dernières automotrices quadruples, 10 remorques supplémentaires furent disponibles. Deux de celles-ci furent toutefois conservées pour la rame historique, comme nous le verrons plus loin.

Remorques 213.201, 202, 204, 205, 206, 208 et 215.201

De 1966 à 1968, sept voitures furent transformées pour accompagner les trains de secours. Elles furent pourvues d'une salle de séjour avec cuisine et d'un magasin de matériel et d'outillage. Elles furent inventoriées comme véhicules de service dans le type SNCB 9740A2 puis 9840A1, et incorporées dans les trains de secours suivants :

- **213.201** : Monceau en 1969 (UIC 30 88 9740 117-7 puis 80 88 9840 000-3);
- **213.202** : Kinkempois en 1966 (UIC 30 88 9740 100-3, puis 80 88 9840 002-9);
- **213.204** : Schaerbeek en 1967 (UIC 30 88 9740 101-1, puis 80 88 984 0 001-1);
- **213.205** : Ronet en 1968 (UIC 30 88 9740 105-2);
- **213.206** : Antwerpen-Dam en 1967 (UIC 30 88 9740 102-9);
- **213.208** : Merelbeke en 1968 (UIC 30 88 9740 104-5);
- **215.201** : Saint-Ghislain en 1968 (UIC 30 88 9482 265-6). Le 16 novembre 1992, elle est déclassée comme "gros outillage" et numéroté 948/288. Elle est transférée à TUC Rail, comme voiture de secours, à la base TGV de St-Druon, puis à celle de Voroux. Elle a ensuite été acquise par le PFT.

Après la transformation en 1979 des cinq voitures internationales du type I1 en voitures de secours, les mutations suivantes furent opérées :

- l'ex. 213.202 quitta Kinkempois pour Hasselt;
- l'ex. 213.204 quitta Schaerbeek pour Stockem;
- l'ex. 213.205 quitta Ronet pour Saint-Ghislain où elle fut réutilisée comme local fixe pour le poste d'entretien des voitures. En 1984, elle fut transférée à Tournai, toujours pour servir de local fixe;
- l'ex. 213.208 quitta Merelbeke pour Antwerpen-Dam.

→ Lorsque l'atelier de Schaerbeek reçut une nouvelle voiture de secours provenant de la transformation d'une voiture internationale du type I1, l'ex. remorque 213.204 fut transférée dans le train de relevage de Stockem où elle termina sa carrière. Elle y a été ferrailée en 2009. Stockem, 2 octobre 1988. Garrit JOOS.



PHOTO 103-63 ↑ La remorque 213.205 fut transformée en 1968 en voiture de secours pour le train de relevage de Ronet. La voici peu après son arrivée à Ronet, en 1969. Henri CHAUVEHEID, collection PFT.



↑ La remorque 213.204 fut incorporée en 1967 dans le train de secours de Schaerbeek. La voici à Bruxelles-Tour & Taxi en 1981. Roger CRIKELAIRE.





← **PHOTO 103-64**

La remorque 213.202 convertie en voiture pour train de relevage, fut d'abord utilisée dans le train de secours de Kin-kempois puis, après 1979, dans celui de Hasselt. Atelier de Hasselt, 23 juillet 1997. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 103-65**

La remorque 213.201 fut incorporée en 1969 dans le train de secours de Monceau. Monceau, 2 octobre 1988. Garrit JOOS.



← La remorque 215.201 convertie en voiture pour train de relevage, débuta sa nouvelle carrière à Saint-Ghislain, en 1968. Elle était l'unique voiture de secours provenant de la transformation d'une remorque de 1935, alors que toutes les autres provenaient de remorques de 1939. Saint-Ghislain, 8 juin 1981.

Photo JOCADIS.



← En 1968, la remorque 213.208 fut incorporée dans le train de secours de Merelbeke. Plus tard, elle fut transférée à Antwerpen-Dam. Antwerpen-Dam, janvier 1986. Garrit JOOS.

PHOTO 103-66 →

La voiture de secours de Saint-Ghislain sera ensuite utilisée à la base TGV de Saint-Druon, toujours comme voiture de secours, puis à la base TGV de Voroux où elle terminera sa carrière. Elle est actuellement utilisée par le PFT comme magasin au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Base TGV de Voroux, 5 décembre 2000.

Christophe HOLLANGE.



PHOTO 103-67 →

En 1967, la remorque 213.206 fut transformée en voiture de secours pour l'atelier d'Antwerpen-Dam. En 1980, Antwerpen-Dam reçut la voiture de secours de Merelbeke (ex. remorque 213.208). L'ancienne 213.206 fut à ce moment transférée à Kortrijk. Le 30 mai 1984, elle fut déclassée comme "gros outillage" et transférée à Oudenaarde où elle servit de local au dépôt des conducteurs. En 1989, elle retourna à Kortrijk où elle servit de local pour le car-wash. Elle fut finalement remplacée en 1991 par l'ex. remorque d'autorail 732.11 (voir page 15).

Kortrijk, 10 mars 1991.

Garrit JOOS.



Remorques 215.203, 204, 209 et 212.

La Direction de la Voie reçut de 1968 à 1969 une série de quatre remorques de 1935, afin de constituer un train-dortoir pour le personnel du train de renouvellement des voies n°3 (puis P811, puis P93). Il s'agit des voitures suivantes :

- **215.203** avec salle de bain, magasin de pièces et atelier (UIC 30 88 9720 103-1, type SNCB 9720A2, puis type 9820A1 UIC 80 88 9820 007-2, puis en 1995 : UIC 60 88 9929 206-4, n° SNCB 00206);
- **215.204** : équipée d'une cuisine et d'un réfectoire (UIC 30 88 9720 104-9, type SNCB 9720A2, puis type 9820A1 UIC 80 88 9820 008-0, puis en 1995 : UIC 60 88 9929 207-2, n° SNCB 00207);

- **215.209** : servant de voiture-lits (UIC 30 88 9720 105-6, type SNCB 9720A2, puis type 9820A1 UIC 80 88 9820 009-8, puis en 1995 : UIC 60 88 9929 208-0, n° SNCB 00208);

- **215.212** : (UIC 30 88 9720 106-4, type SNCB 9720A2, puis type 9820A1 UIC 80 88 9820 010-6, puis en 1995 : UIC 60 88 9929 209-8, n° SNCB 00209).

Pour ces quatre voitures, le premier numéro UIC a été attribué le 2 février 1971 et correspond au système "wagon". Le second numéro UIC a été attribué lors du passage de ces véhicules du système "wagon" vers le système "voiture" le 28 février 1989. Dans le troisième numéro UIC, on retrouve le numéro SNCB (206 à 209).

En 1996, ces quatre voitures ont subi une révision durant laquelle elles ont été repeintes dans la nouvelle décoration bordeaux.

Notons que ces quatre voitures étaient toujours accouplées entr'elles par l'attelage automatique central *Henricot* d'origine, sauf aux deux extrémités (voitures 00206 et 00209), qui reçurent un attelage traditionnel ainsi que deux tampons standards.

Elles sont actuellement toujours en service dans le train de renouvellement de la voie P93, et sont de ce fait les quatre dernières remorques d'automotrices de 1935 toujours utilisées.

Elles affichent donc un âge de 76 ans !



PHOTO 103-68 ↑

215.212
 Les voitures-dortoirs du train de renouvellement de la voie P93. La première voiture est l'ex. remorque 213.209, reconvertie en voiture-lits et renumérotée SNCB 00209. Les trois suivantes sont, dans l'ordre, les 00208, 00207 et 00206. Il s'agit actuellement des quatre dernières remorques d'automotrices de 1935 toujours en activité. Antwerpen-Schijnpoort, 22 avril 1990.
 Garrit JOOS.



PHOTO 103-69 →

La voiture 00206, ex. remorque 215.203, aménagée avec une salle de bain, un atelier et un magasin. Schaerbeek, 17 janvier 1996. L'extrémité de cette voiture était équipée d'un attelage traditionnel ainsi que de deux tampons.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 103-70 →

La voiture 00207 aménagée avec une cuisine et un réfectoire. Schaerbeek, 17 janvier 1996.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 103-71 →

PHOTO 103-72 ↘

Les voitures 00208 et 00209 aménagées avec des chambres. Schaerbeek, 17 janvier 1996.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Remorques 215.208 et 215.210.

La Direction de la Voie reçut de 1968 à 1969 deux autres remorques de 1935, également destinées à être incorporées dans le train de renouvellement de la voie n°3. Il s'agit des voitures suivantes :

- **215.208** : voiture de séjour (n° UIC 30 88 9720 651-9, type SNCB 9720L2), puis 80 88 9820 031-2. Après avoir été affectée au train de renouvellement n°3, cette voiture se retrouva ensuite dans le train de criblage n°1. En 1989, elle devient la voiture spéciale 0226 (numéro UIC 60 88 9992 926-2, type SNCB 9820A1). Elle sera enfin remplacée en 1991 par une l'ancienne voiture-couchettes type I3 n°14.012.

- **215.210** : voiture de séjour dans un train de renouvellement de la voie, puis dans le train de soudure de longs rails (n° UIC 30 88 9720 650-1, type SNCB 9720L2, puis 80 88 9820 030-4, type SNCB 9820A1). La remorque 215.210 est affectée au train de renouvellement n°3. A partir de juin 1989, elle rejoint les voitures (les ex. 213.213 et 215.202 - voir plus loin) du "Train Robel" (train de longs rails soudés) à Halle. Elle sera déclassée par la suite comme "gros outillage" avec le numéro 943/515. Malgré le statut de "gros outillage", on la retrouve par la suite à Leuven et à Ottignies.



↗ Les deux anciennes remorques 215.208 et 215.210 incorporées dans le train de travaux n°3. A cette époque, elles étaient toujours accouplées entr'elles par leur attelage automatique Henricot d'origine. Aux extrémités, elles étaient équipées d'un attelage traditionnel et de deux tampons. Roger CRIKELAIRE.



← L'ancienne remorque 215.208 ré-utilisée comme voiture de séjour dans le train de criblage n°1, ici photographiée à Welkenraedt. Elle reçut le numéro SNCB 00226.
Garrit JOOS.



← Le 4 septembre 1993, la voiture 00226 se trouvait à Ciney. Elle est aujourd'hui garée hors service à Aalst.
Roger CRIKELAIRE.



← L'ancienne remorque 215.210 en gare d'Ottignies, en avril 2006. On remarquera qu'elle a perdu son attelage Henricot et son soufflet d'origine, et est désormais équipée d'un soufflet traditionnel, de deux tampons et d'un attelage à vis.
Roger CRIKELAIRE.



← PHOTO 103-73
Gros plan sur l'ex. voiture 215.208, réalisée à Bertrix le 8 octobre 1998, Elle deviendra la 00226.
Garrit JOOS.

Remorque 212.212

En 1970, la remorque 212.212 fut transformée comme voiture de service pour le nouveau train de désherbage.

Elle fut pourvue d'une cuisine, d'une salle de bain, de chambres et d'une machinerie pour la pulvérisation.

Elle portait le numéro UIC 30 88 9432 381-2, était classée comme véhicule de service du type 9432E1. Elle resta en service jusqu'à la campagne de désherbage de 1986.



↑ ↓ Deux vues de l'ex. remorque 212.212 transformée en 1970 pour le train de désherbage. A l'origine, elle était peinte en vert, avant de passer en gris. Elle resta en activité jusqu'au milieu des années '80. Turnhout, juillet 1984. Fernand MAES.



↑ La voiture de désherbage garée hors service à Leuven. Garrit JOOS, 19 septembre 1988.



PHOTO 103-74 ↓ Le train de désherbage en action juste avant le point d'arrêt de Dergneau, sur la défunte section Renaix - Leuze de la ligne 86. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Remorques 212.206 et 208

En 1972, les remorques 212.206 et 212.208 furent transformées en voitures médicales.

La 212.206 fut aménagée avec un bureau de secrétariat, une salle d'attente, une salle de séjour, un WC, une douche, un débarras et un groupe électrogène de 150 kVA. Sa masse s'élevait à 49 t.

La remorque 212.208 fut aménagée avec une salle de consultation, un vestiaire, un local pour radiographie et un laboratoire. Elle pesait 44 t.

Elles sortirent de l'Atelier Central de Mechelen le 18 juillet 1973 et portaient respectivement les numéros SNCB 31 et 32, et les numéros UIC 50 88 8069 001-3 et 002-1 puis, en 1979, 60 88 8069 031-8 et 032-6. Elles avaient été pourvues de nouveaux bogies *Schlieren* et pouvaient circuler à 140 km/h.

Inutilisées depuis juillet 1999, ces voitures ont été radiées le 12 décembre 2001 et finalement été démolies à l'Atelier Central de Mechelen en 2007.

PHOTO 103-75 →

Les deux voitures médicales, 00031 et 00032 à Namur, le 9 mars 1982. Il s'agit des deux remorques 212.206 et 212.208 ayant subi la plus grande transformation. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 103-76 →

Les deux voitures médicales garées hors service à l'Atelier Central de Mechelen, en attente de démolition. Pierre HERBIET, 14 juillet 2007.



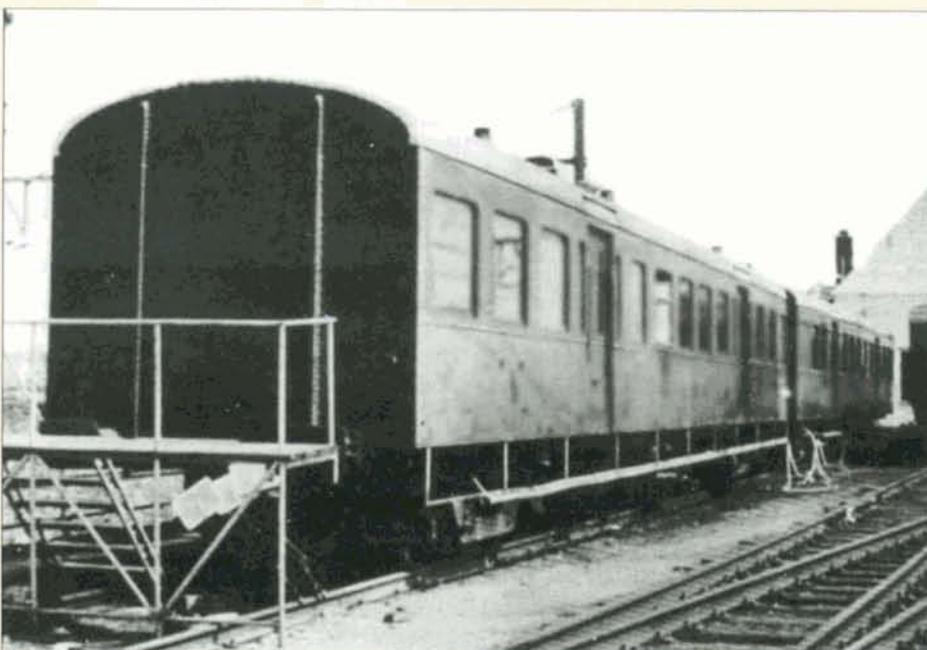
Remorques 213.203, 209, 211, 212, 214 et 216

En 1973, six voitures furent transférées à Oostende.

Les 213.203 et 213.209 furent réutilisées comme vestiaire et salle de bain par le personnel d'entretien des voitures internationales. Elles reçurent les numéros UIC 30 88 9740 574-9 et 573-1 et furent inventoriées comme véhicule de service du type 9740L1.

Les 213.211, 212, 214 et 216 furent aménagées en locaux pour le poste d'entretien de Zandvoorde (Oostende). Elles furent classées comme véhicule de service dans le type 9740L1 et reçurent l'aménagement et le numéro UIC suivant :

- 213.211 : vestiaire (UIC 30 88 9740 575-6);
- 213.212 : réfectoire (UIC 30 88 9740 576-4);
- 213.214 : planning et atelier (UIC 30 88 9740 578-0);
- 213.216 : planning et magasin (UIC 30 88 9740 577-2).



Les deux anciennes remorques 213.203 et 213.209 utilisées comme locaux pour le personnel d'entretien des voitures internationales à Oostende. Photo J. CASIER, collection Charles OCSINBERG.

Remorques 213.213 et 215.202

En décembre 1973, la remorque 213.213 de 1939 et la remorque 215.202 de 1935, furent cédées au Service V pour servir de locaux pour le train de soudure des longs rails soudés.

Elles furent inventoriées comme véhicules de service avec, respectivement, les numéros suivants :

- 213.213 : UIC 30 88 972 0107-2 (SNCB type 9720A2) puis 30 88 972 0564-4 (SNCB type 9720L1) puis 80 88 982 0011-4;
- 215.202 : 30 88 972 0108-0 (SNCB type 9720A2) puis 30 88 972 0563-6 (SNCB type 9720L1) puis 80 88 982 0011-2.

A partir de juin 1989, ces deux voitures furent garées en permanence à Halle et affectée au "Train Robel". Elles reçurent alors le numéro "gros outillage" 943/513 (ex. remorque 213.213) et 943/514 (ex. remorque 215.202). Malgré ce statut de "gros outillage", elles se retrouvèrent par la suite à Leuven et à Ottignies.

➤ *L'ex. remorque 213.213 utilisée dans le train de soudure, ici garée à Ottignies en avril 2006. Les véhicules suivants sont, dans l'ordre, les 215.202 et 215.210.*
Roger CRIKELAIRE.

→ *L'ancienne remorque 213.213, garée à Lot le 2 mai 1987. Comme on l'aura remarqué, toutes les remorques réutilisées par le service de la Voie ou comme voitures de secours, avaient originellement été peintes en vert avec une bande blanche.* J. VANDERVEKEN.



→ *Encore l'ancienne remorque 213.213. Lieu et date non connus.*
Roger CRIKELAIRE.

Remorque 213.207

En 1975, la remorque 213.207 fut désignée pour être transformée en voiture-cinéma, afin d'être incorporée dans un train expo à l'occasion du 50e anniversaire de la SNCB en 1976. Elle sortit de l'Atelier Central de Mechelen le 31 juillet 1975 avec le numéro SNCB 41 et le numéro UIC 50 88 9910 001-2 puis, en 1979, 60 88 9910 041-6.

Outre une salle de cinéma de 48 places assises, elle comportait également un local de réunion de 10 places. Elle pouvait circuler à 140 km/h et pesait 44 t.



↑ PHOTO 103-77 La remorque 213.207 fut la toute dernière à avoir été transformée. Elle ressortit en effet de l'Atelier Central de Mechelen en 1975, réaménagée en voiture-cinéma et renumérotée 00041. La voici lors des portes ouvertes de l'Atelier Central de Mechelen organisées à l'occasion des festivités du 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique, le 5 mai 1985. Garrit JOOS.

← Durant plusieurs mois à partir de novembre 1988, un train expo donnant un aperçu des technologies nouvelles dans lesquelles s'investit la Wallonie, baptisé "Technorame", fit escale dans bon nombres de gares wallonnes. La voiture-cinéma fut incorporée dans cette rame et repeinte pour l'occasion dans la décoration spéciale du train. Le 28 janvier 1989, le train Technorame était accessible aux visiteurs en gare d'Ath. J. VANDERVEKEN.



← Après l'achèvement du train Technorame, la voiture-cinéma reçut une toute nouvelle décoration bleu foncé qu'elle conservera jusqu'à sa radiation. Voici deux vues : la première est réalisée à Muizen le 1er novembre 1989, peu après qu'elle eût reçu sa nouvelle livrée bleue; la seconde est prise à Welkenraedt le 16 octobre 1993, lors d'une exposition de matériel à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Welkenraedt. Charles OCSINBERG.

→ Une autre vue prise lors de l'exposition de Welkenraedt. Roger CRIKELAIRE.





PHOTO 103-78 ↑ Arès sa radiation en 1998, elle fut acquise par le StoomCentrum Maldegem, transférée vers Maldegem le 9 octobre 2004 et restaurée dans une livrée verte qu'elle n'avait jamais portée auparavant. Elle participa au grand rassemblement de matériel "Railexpo" organisé par le PFT, les 26 et 27 juin 2010 à Saint-Ghislain. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Remorques 212.201 et 212.210

Les remorques 212.201 et 212.210, toujours sans nouvelle affectation, furent utilisées à partir du 15 mars 1976 comme magasin de pièces à l'Atelier Central de Mechelen. Elles furent immatriculées UIC 30 88 9740 579-8 et 580-6 et inventoriées comme véhicules de service du type 9740L1. Elles reçurent plus tard les numéros "gros outillage" 948/162 et 948/163.

→ ↘ L'ex. remorque 212.210, réutilisée à partir de 1976 comme magasin de pièces à l'Atelier Central de Mechelen.

Fernand MAES, 20 septembre 1980.
Photo JOCADIS.

↓ Voici la seconde voiture, l'ex. remorque 212.201. On remarquera que toutes les portes de ces deux véhicules ont été supprimées, sauf celles d'intercirculation. Photo JOCADIS, 9 juin 1981.





PHOTO 103-79 ↑ - PHOTO 103-80 ↗ Les deux ex. voitures 212.201 (à gauche) et 212.210 (à droite), garées en attente de démolition au "pourrissoir" de l'Atelier Central de Mechelen, en compagnie d'éléments d'autorails de la série 40. Garrit JOOS.

Remorques 212.211 et 215.205

Ces deux véhicules font partie de la rame historique conservée par B-Holding (voir notre prochain numéro).

Les huit remorques restantes ne trouveront pas de nouvelle affectation et furent finalement ferrillées. Il s'agit des 212.202 (++ juin 1981), 212.203 (++ 1971), 212.207 (++ 1971), 212.209 (++ 1977), 213.210 (++ 1977), 213.215 (++ 1977), 215.206 (++ 1971) et 215.207 (++ 1977).

A noter que la transformation de toutes les remorques nécessita, à quelques exceptions près (les 4 voitures 00206 à 209 du train de renouvellement P93 sauf aux deux extrémités de la rame), le remplacement de l'attelage automatique central par un attelage classique, la dépose des soufflets d'intercirculation et le montage de tampons et crochets d'attelage normaux. Elles reçurent également le plus souvent d'autres bogies, comme les voitures de mesure n°11, ES 601 et les deux voitures médicales, montées sur de nouveaux bogies *Schlieren*.

Actuellement, il subsiste neuf anciennes voitures intercalaires, dont quatre toujours utilisées dans le train-dortoir du P93 (les ex. 215.203, 215.204, 215.209 et 215.212, numérotées 00206 à 00209), deux conservées dans la rame historique (212.211 et 215.205), une préservée par le StoomCentrum Maldegem (la voiture-cinéma n°41, ex. 213.207), une se trouvant au PFT (l'ex. 215.201) et la 00226 (ex. 215.208) garée hors service à Aalst.

(Remerciements à Michel Thiry et Guy Lefèvre pour les précisions apportées).

→ La remorque 212.202 fait partie des 8 voitures jamais réutilisées. Elle se trouve ici garée à l'Atelier Central de Mechelen le 9 juin 1981, en attente de démolition. André WITMEUR / JOCADIS.



↑ Les quatre dernières remorques restées sans utilisation - les 212.209, 213.210, 213.215 et 215.207 - furent ferrillées vers 1979. Les voici garées à Schaerbeek, le long de l'atelier de traction Diesel, le 27 septembre 1976. En tête de file se trouve la 213.210. Cette photo permet de bien voir l'attelage automatique Henricot et le soufflet d'intercirculation particulier des automotrices de 1935. J-L VANDERHAEGEN, 27 septembre 1976.



anciens numéros	réforme	réutilisation(s)	remise en service	hors service	situation 2011
212.201 (8201)	1964	magasin à l'AC Mechelen	03-03-1976	1991	++
212.202 (8202)	1964	++ en juin 1981	-	1964	++ 06-1981
212.203 (8203)	1959	++ en 1971	-	1959	++ 1971
212.204 (8204)	1959	voiture de mesure ES 601	05-1968	1998	++ 2004
212.205 (8205)	1959	voiture de mesure n°11	18-08-1960	1999	++ 2004
212.206 (8206)	1959	voiture médicale n° 31	18-07-1973	2001	++2007
212.207 (8207)	1959	++ 1971	-	1959	++ 1971
212.208 (8208)	1964	voiture médicale n° 32	18-07-1973	2001	++2007
212.209 (8209)	1959	++ 1979	-	1959	++ 1979
212.210 (8210)	1964	magasin à l'AC Mechelen	03-03-1976	1991	++
212.211 (8211)	1964	remorque historique	-	conservée	conservée par B-holding
212.212 (8212)	1959	train de désherbage	06-01-1971	1987	++
213.201 (8325)	1959	train de secours de Monceau	04-12-1969	1997	++
213.202 (8326)	1959	train de secours de Kinkempois puis Hasselt	06-12-1966	1999	++
213.203 (8327)	1959	local PE des voitures inter. Oostende	09-02-1973	1983	++
213.204 (8328)	1959	train de secours de Schaerbeek, puis Stockem	06-06-1967	1997	++
213.205 (8329)	1959	train de secours de Ronet, (1)	03-04-1968	1990	++
213.206 (8330)	1959	train de secours d'Antwerpen-Dam	03-10-1967	1991	++
213.207 (8331)	1959	voiture-cinéma n°41	31-07-1975	1998	conservée par le SCM
213.208 (8332)	1959	train de secours de Merelbeke, puis Antwerpen-Dam	04-01-1968	1988	++
213.209 (8333)	1959	local PE des voitures inter., Oostende	09-02-1973	1983	++
213.210 (8334)	1959	++ 1979	-	1959	++ 1979
213.211 (8335)	1959	local pour le PE de Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
213.212 (8336)	1959	local pour le PE de Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
213.213 (8337)	1959	train de soudure, AC Voie à Schaerbeek	01-1974	?	++
213.214 (8338)	1959	local pour le PE de Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
213.215 (8339)	1959	++ 1979	-	1959	++ 1979
213.216 (8340)	1959	local pour le PE de Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
215.201 (8513)	1964	train de secours de Saint-Ghislain, (2)	19-11-1968	?	conservée par le PFT
215.202 (8514)	1959	train de soudure, AC Voie à Schaerbeek	01-1974	?	++
215.203 (8515)	1959	train dortoir du P93 (n° 206)	02-02-1971	en service	en service
215.204 (8516)	1959	train dortoir du P93 (n° 207)	02-02-1971	en service	en service
215.205 (8517)	1964	remorque historique	-	conservée	conservée par B-Holding
215.206 (8518)	1959	++ 1971	-	1959	++ 1971
215.207 (8519)	1959	++ 1979	-	1959	++ 1979
215.208 (8520)	1964	train dortoir du P811 (n° 226)	1969	garée hors service à Aalst	en attente de démolition
215.209 (8521)	1959	train dortoir du P93 (n° 208)	02-02-1971	en service	en service
215.210 (8522)	1964	train dortoir du P811 (4)	02-07-1968	?	++
215.211 (8523)	1964	local ES à Mons	03-12-1972	1991	++
215.212 (8524)	1959	train dortoir du P93 (n° 209)	02-02-1971	en service	en service

(1) puis local PE St-Ghislain, puis local PE Tournai

(2) puis voiture de secours base TGV St-Druon, puis base TGV Voroux

(3) puis local à Kortrijk, puis local pour les conducteurs à Oudenaarde, puis local pour le car-wash à Kortrijk (remplacer en 1991 par l'ex. remorque 732.11 - voir page 15)

(4) puis trains de longs rails soudés

AC = Atelier Central, PE = poste d'entretien, SCM = StoomCentrum Maldegem, ++ = démolie



Voici une rubrique "Hier - Aujourd'hui" spéciale qui concerne les deux premières gares de Brugge. Nous devons y consacrer plusieurs pages pour bien montrer à l'aide d'illustrations les situations du passé et celle actuelle.

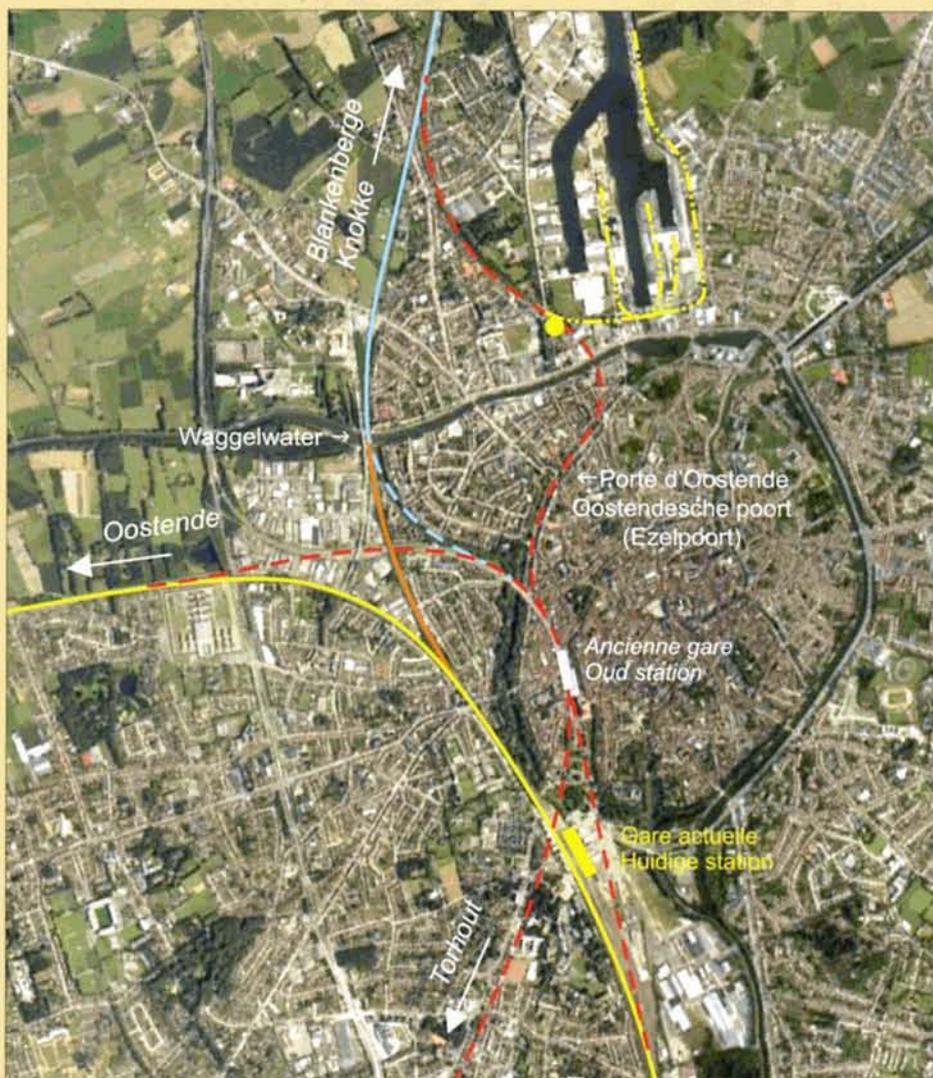
Brugge est un important noeud ferroviaire. Le rail atteignit cette ville le 13 août 1838 avec l'inauguration de la ligne en provenance de Gent. Quelques jours plus tard, le 28 août 1838, Brugge fut relié à Oostende. Le 28 février 1847, la S.A. des Chemins de la Flandre Occidentale mit en service la ligne Brugge - Torhout (laquelle fut reprise par l'Etat Belge le 1er juin 1906). Le noeud ferroviaire de Brugge s'acheva avec l'ouverture des lignes Brugge - Maldegem le 22 juin 1863 (exploitée par la S.A. des Chemins de fer d'Eecklo à Brugge, reprise par l'Etat Belge le 28 mai 1904) et Brugge - Blankenberge le 26 juillet 1863.

A l'origine, la gare de Brugge était située à proximité du centre historique, comme on peut le voir sur le plan ci-contre, dans le quartier dénommé "t'Zand". Les installations devenues trop petites et situées dans la ville, entraînèrent la construction d'une toute nouvelle gare en dehors de la cité, à l'emplacement actuel.

Plan du noeud ferroviaire de Brugge.

- lignes d'origine
- port de Brugge
- nouveau tracé de 1906
- nouvelle courbe de 1939
- nouveau tracé de 1939

Voici une superbe vue de la seconde gare de Brugge, réalisée à la fin de 1937. Il est 14h09, l'omnibus 3021 à destination d'Oostende quitte la marquise, remorqué par une locomotive du type 16. A l'extrême gauche, on remarque le bâtiment des Postes et Télégraphes, qui avait été construit dans le même style que la première gare. Collection Stadsarchief Brugge, Collection. G. MICHIELS.



Hier...



La première gare de Brugge fut mise en service le 1er mai 1844, en remplacement d'un ancien local des Corps de Garde (police) qui servait jusqu'alors de salle d'attente. Elle fut dessinée par Auguste Payen, architecte de l'Etat Belge. Avec la mise en service des lignes vers Eeklo et Blankenberge en 1863, elle devint rapidement trop petite et sera remplacée 35 ans plus tard par un nouvel édifice. Le bâtiment d'origine ne sera pas pour autant démoli mais démonté pierre par pierre et reconstruit à Renaix vers 1880 (inauguration le 9 octobre 1886); il sera toutefois viré de 180 degrés, la façade côté rue à Brugge se retrouvant côté voie à Renaix (voir photo ci-contre à droite, 6 juillet 1981). Ci-dessous, le site de la première gare de Brugge aujourd'hui... Hubert DESCHEPPER, 6 avril 2011.



Aujourd'hui



Hier...



Le 24 juin 1876, le ministre A. Beernaert laissa savoir au collège de la ville de Bruges que la nouveau bâtiment de la gare pouvait être construit à l'emplacement de la première gare, et qu'il devrait être réalisé dans le style d'architecture si remarquable de la ville. Après concours, c'est le projet de style néo-gothique de l'architecte anversois Jozef Schadde qui fut retenu. La nouvelle gare, imposante et prestigieuse, véritable cathédrale ferroviaire, fut mise en service entre 1879 et 1880. Ci-dessus, la gare vue vers 1912. Aujourd'hui, le site de la gare est occupé par une vaste place. Hubert DESCHEPPER, 20 mars 2011.

Aujourd'hui

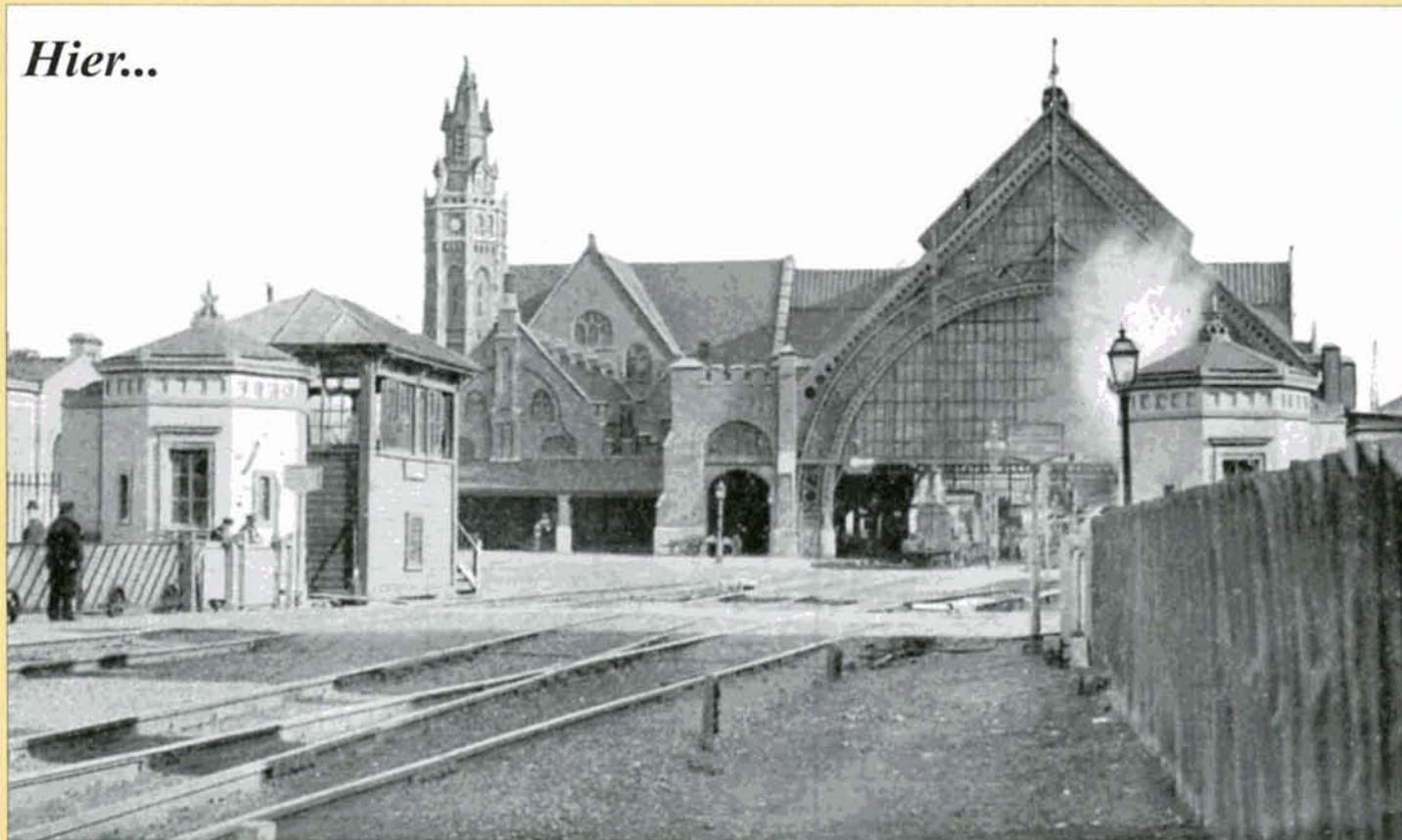


Hier...

La gare possédait une énorme marquise en métal et verre, recouvrant l'ensemble des voies. Elle mesurait 131,70 m de longueur et 33,165 m de largeur. Déjà avant sa construction, de nombreuses critiques s'étaient élevées contre le mauvais emplacement de la nouvelle gare dans la ville et le manque de place des installations des voies. Elle sera malgré tout construite. La monumentale salle des pas perdus avait 18,7 m de hauteur, ce qui nécessitait un éclairage important. De plus, un écho rendait difficile les conversations aux guichets. Vers 1910, une passerelle pour piétons fut construite à droite de la gare. Il est aujourd'hui difficile de s'imaginer que cette place était jadis occupée par une gare... Hubert DESCHEPPER, 6 avril 2011.

Aujourd'hui

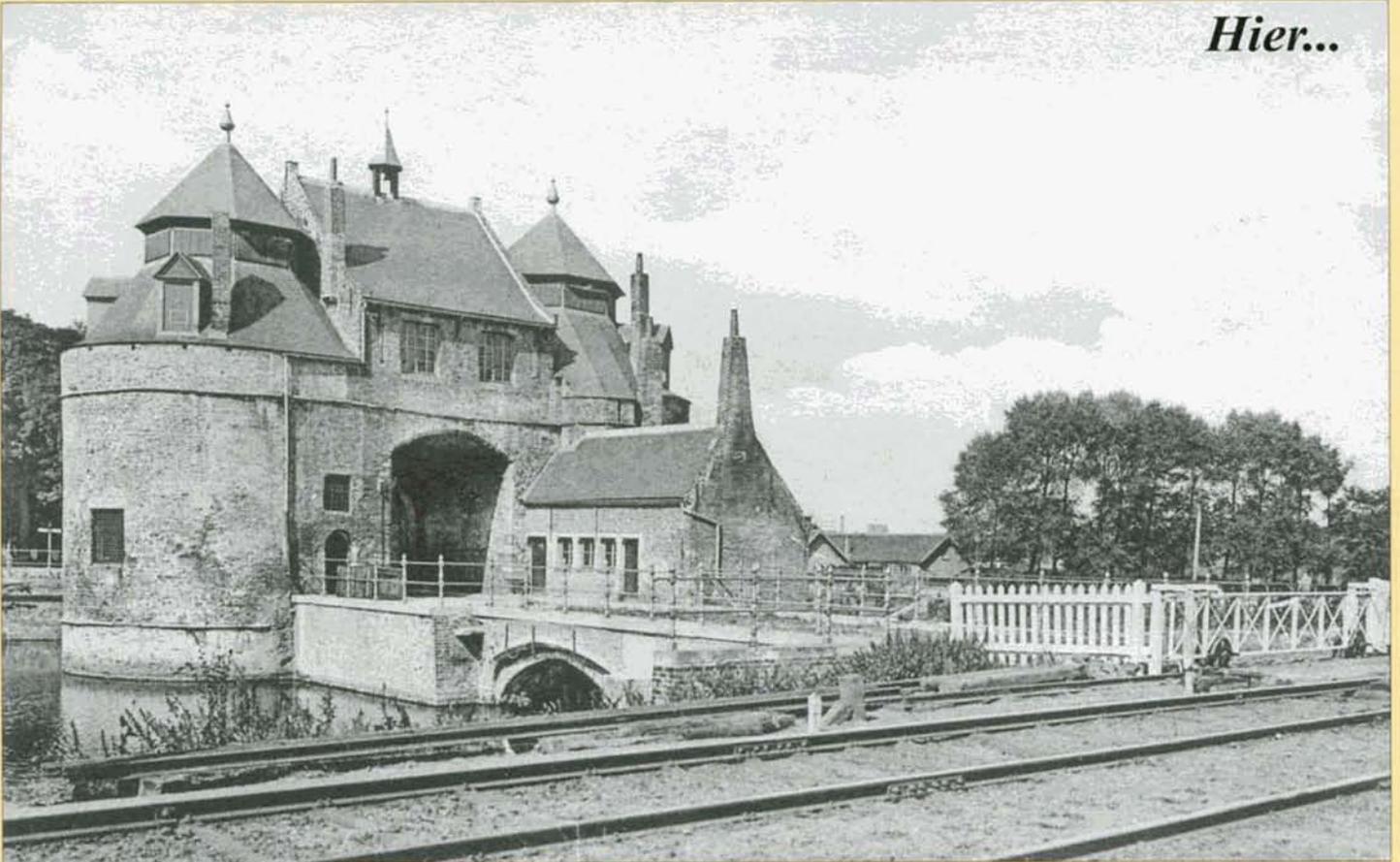
Hier...



Une vue de la gare au tout début du siècle passé, prise depuis le passage à niveau de la Smedenstraat, situé côté Oostende et pourvu de barrières roulantes. Ce passage à niveau posait beaucoup de problèmes. Il était en effet très fréquenté et, le plus souvent, fermé, coupant littéralement la ville en deux et isolant ainsi de plus en plus la partie sud de la ville. Une locomotive 1B du type 7 de l'Etat Belge vient de démarrer. La passerelle pour piétons n'est pas encore construite. Devant la gare, de nombreux hôtels et brasseries vivent le jour lors de l'arrivée du rail. Aujourd'hui, les touristes doivent faire un long trajet depuis l'actuelle gare pour rejoindre ce site. Sur la photo du bas à droite, on voit le bâtiment du Concertgebouw. Hubert DESCHEPPER, 20 mars 2011.

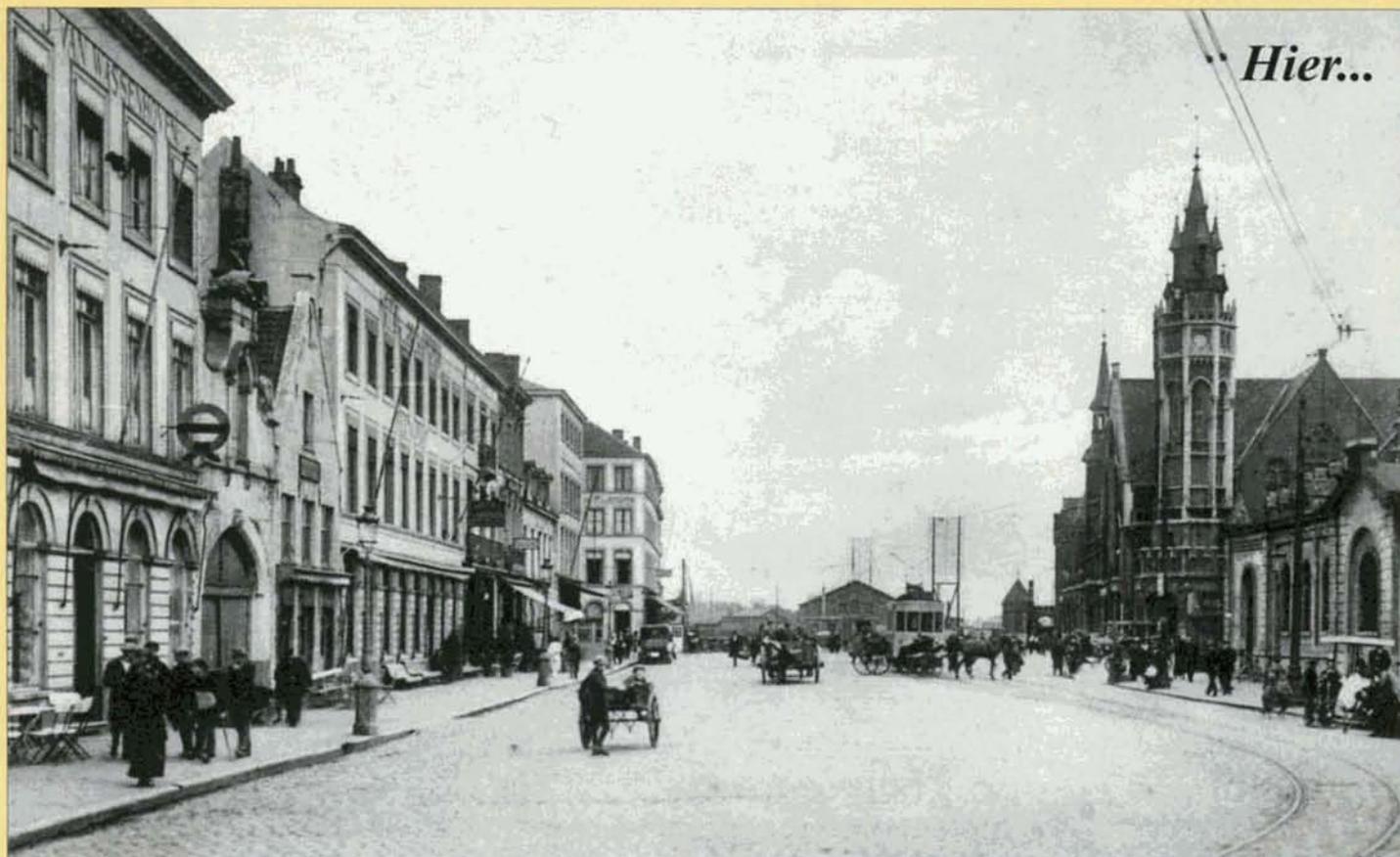
Aujourd'hui



Hier...

En quittant Bruges en direction de Blankenberge et Zeebrugge, la ligne passait à proximité de la Porte d'Oostende. Un raccordement ferroviaire passait même sous cette porte ! Aujourd'hui, l'ancienne assiette ferroviaire a fait place à une large avenue : la Gulden Vlieslaan. Ce tracé originel fut remplacé le 14 octobre 1910 par un nouveau tronçon représenté en bleu sur la carte page 54, via le nouveau pont de Waggelwater (voir page 19); seule la section au nord subsista jusqu'2006 pour la desserte du port de Bruges (renumérotée comme ligne industrielle 201). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 décembre 2010.

Aujourd'hui



Hier...

La Place de la Station, avec ses hôtels et brasseries, vue vers 1920. Brugge était auparavant traversée par cinq lignes de trams. Un peu plus de 10 ans après la mise en service de la nouvelle gare, il s'avéra déjà que les installations manquaient cruellement de place, comme l'avaient prédit de nombreuses personnes avant même sa construction. Elle ne disposait que de 4 voies de passage, complétées par deux voies en impasse pour les trains vers Kortrijk et Eeklo. De plus, la largeur des quais était très étroite. C'est ainsi que vers 1895 déjà, on songea à construire une toute nouvelle gare en dehors de la ville. Les autorités signèrent un accord en ce sens le 31 mai 1899. Une convention signée le 5 octobre 1899 stipulait qu'après le déménagement de la gare et des voies, tous les terrains rendus disponibles seraient cédés par l'Etat Belge à la ville de Brugge. Ces terrains ne pourraient être utilisés que pour réaliser de nouveaux boulevards. Les plans de la nouvelle gare furent publiés en 1906, mais il faudra attendre 40 ans pour que cette troisième gare devienne réalité ! Collection : Stadsarchief Brugge - Hubert DESCHEPPER, 20 mars 2011.



Aujourd'hui

Hier...



Voici une vue de la gare prise depuis les escaliers de la passerelle en direction du passage à niveau de la Smedenstraat et d'Oostende. Comme prévu, les terrains libérés ont permis d'établir deux avenues : la Hoefijzerlaan côté Oostende et la Koning Albertlaan côté Bruxelles. Photo du haut : Dienst Monumentenzorg Stad Brugge - Photo du bas : Hubert DESCHEPPER, 20 mars 2011.

Aujourd'hui



Hier...



Pour terminer, voici sur cette double page deux vues des installations de la gare prises côté Bruxelles. On remarque l'étroitesse des quais qui, de plus, sont établis partiellement en courbe. A gauche, on aperçoit une locomotive du type 12 de l'Etat Belge se dirigeant vers Oostende. Aujourd'hui, ce site est principalement occupé par le Concertgebouw, dont l'architecture est nettement moins attractive que l'ancienne marquise... Hubert DESCHEPPER, 20 mars 2011.

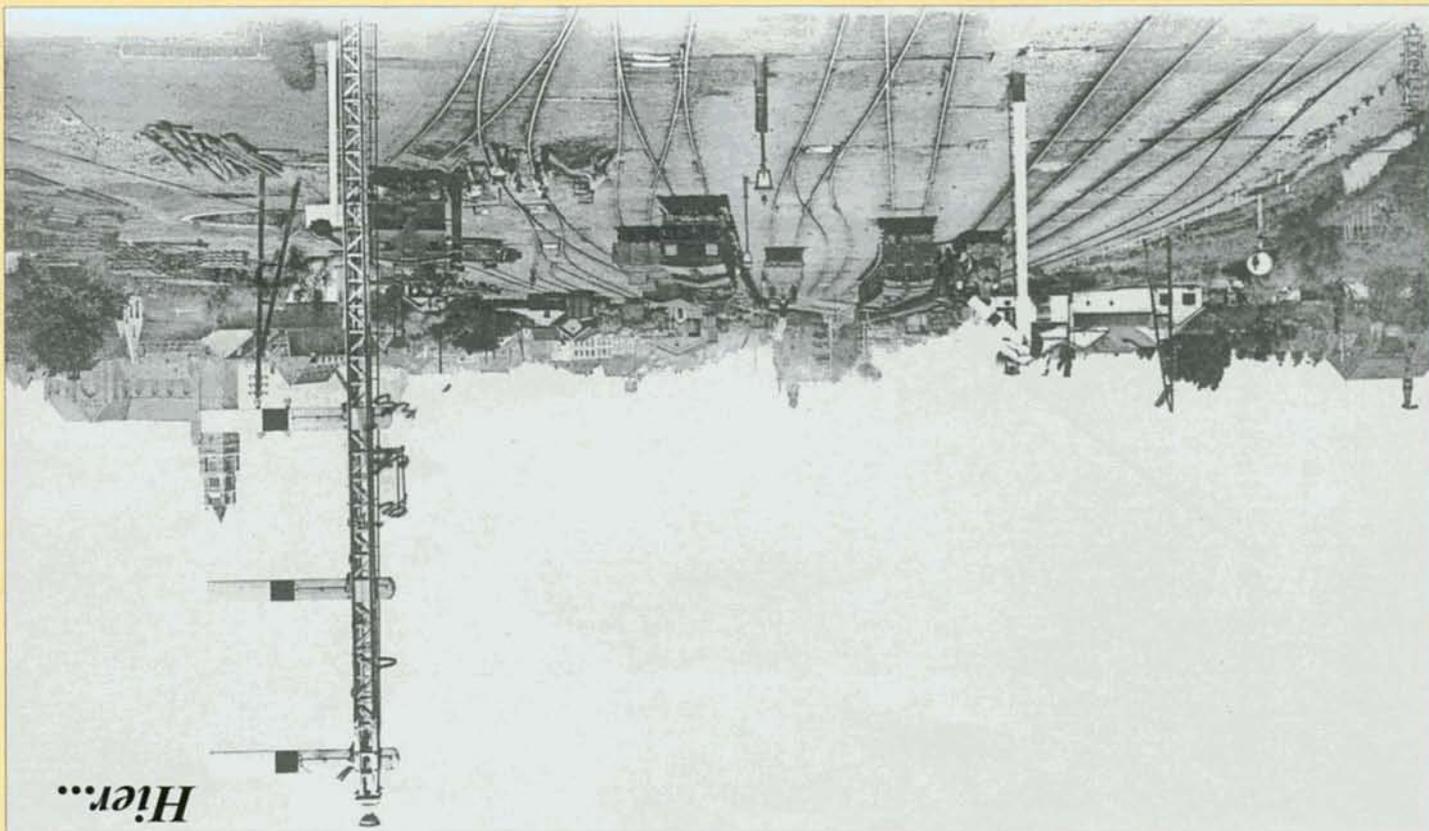
Aujourd'hui





Aujourd'hui

Les voies de garage étaient situées côté Bruxelles. Aujourd'hui, le site est aménagé en parc, lequel est traversé par la Koning Albertaan. Terminons en précisant que la construction de la nouvelle gare de Brugge, l'actuelle donc, avait débuté en 1937. Son inauguration officielle fut organisée le 5 août 1939. Quant à l'ancienne gare, elle fut désaffectée le 31 mars 1939 et aussitôt livrée aux démolisseurs qui achevèrent son démantèlement le 23 octobre 1948. Concernant le déplacement des lignes, c'est en 1904 que furent approuvés les plans de déviation et de surélévation de la ligne Gent - Oostende. La surélévation débuta à Oostkamp jusqu'à Sint-Andries, permettant la suppression de 18 passages à niveau. La ligne de Kortrijk fut déplacée depuis Loppem, avec à la clé la suppression de 15 passages à niveau. Les travaux de terrassement débutèrent en 1910 mais furent interrompus durant la première guerre; ils ne reprurent qu'en 1935. A partir de 1936, les trains directs, trains-blocs et internationaux étaient déjà déviés via le nouveau tracé, avec arrêt dans une gare provisoire installée à Sint-Andries. Le nouveau tracé de la ligne 66 vers Kortrijk fut mis en service en 1938, tandis que l'ancien tronçon fut démonté en 1939 et remplacé par la Koning Albertaan. Enfin, c'est du 31 mars au 1er avril 1939 que les voies menant à l'ancienne gare furent définitivement coupées. Hubert DESCHÉPPER, 10 avril 2011.



Hier...

il y a 40 ans ...



PHOTO BD-10302 Le 23 mai 1971 fut mise sous tension la ligne 44 entre Pepinster et Géronstère. Le 23 septembre 1971, l'automotrice 538 stationne au point d'arrêt de Géronstère, à la sortie de Spa vers Francorchamps. Ce point d'arrêt est constitué d'une seule voie et d'un quai, et est aujourd'hui en cul-de-sac. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 103-81 Il y a 30 ans, le 29 mai 1981, les dernières voitures du type L étaient retirées du service régulier. Il subsistait à cette date 5 rames complètes, dont 2 à Gent, 2 à Haine-Saint-Pierre et une à Bertrix. De plus, quelques voitures isolées étaient incorporées en renfort dans d'autres rames. Les voitures L furent produites à 312 unités de 1932 à 1935. Le 15 mai 1980, la 6202 de Merelbeke tracte un omnibus Gent-Sint-Pieters - Mechelen, qui aborde la bifurcation de Hombeek. A droite, on peut voir la ligne 54 vers Sint-Niklaas. J-L VANDERHAEGEN.

il y a 30 ans ...



il y a 30 ans...



PHOTO 103-82 Le changement d'horaire du 1er juin 1981 apporta bon nombre de modifications : électrification de la ligne 15 entre Lier et Herentals, électrification de la dernière section de la ligne 35 entre Aarschot et Hasselt, électrification de la ligne 60 Jette - Dendermonde - Lokeren, électrification de la ligne 75 B entre Kortrijk et Mouscron, fermeture de l'ancienne ligne 112 entre Marchienne-au-Pont et Fontaine-l'Évêque. Le dernier jour d'exploitation de la ligne 112 entre Piéton et Marchienne-au-Pont, le 29 mai 1981, le 4614 arrive à Fontaine-l'Évêque avec l'omnibus 7349 Haine-Saint-Pierre - Charleroi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 103-83 La livraison des 12 locomotives bitensions du type 12 débuta le 6 juin 1986, avec la sortie de la 1201. La voici remorquée par le locotracteur Jung de La Brugeoise et Nivelles au moment de sa livraison à la SNCB, à Nivelles-Sud, sur l'ancienne ligne 141 Nivelles - Manage. Eric VAN HOECK.

il y a 25 ans...



Nées en Belgique



Luxembourg :

Bt (020T) ARBED 25-26

En 1929, *La Meuse* livra à la Société Métallurgique des Terres Rouges à Esch-sur-Alzette, deux petites machines à deux essieux, à voie métrique. Elles portaient les numéros de construction 3362 et 3363 et furent mises hors service en 1967. Plus tard, l'ARBED (Aciéries Réunies Burbach-Esch-Dudelange S.A.) à Esch Belval, leur attribua les numéros 25 et 26.

Aujourd'hui, on peut voir la n°25 placée comme monument dans l'ancienne gare de Niederpallen (voir ci-dessous). Curieusement, elle ne porte pas sa plaque de construction d'origine, mais bien celle de *La Meuse* n°3443 qui correspond à une Ct (0-3-0T) à voie normale livrée aux Charbonnages d'Helchteren-Zolder en 1937.

PHOTO 103-85 La Bt n°25 de l'ARBED à Niederpallen. Wim DE RIDDER, 27 février 2011.

A propos de la gare-monument de Niederpallen

Autrefois, on trouvait au Grand-Duché de Luxembourg plusieurs lignes à voie étroite et écartement métrique. Toutes furent fermées entre 1952 et 1958. Une de ces lignes reliait Noerdange à Martelange (30 km). Ouverte en 1890, elle survécut jusqu'au début de 1953. A partir de 1995, un groupe de passionnés s'attela à la tâche de restaurer le bâtiment et de reposer une dizaine de mètres de voie sur lesquels furent placés une petite voiture à deux essieux et un wagon fermé. La locomotive *La Meuse* 3362 provenant de l'ARBED (n°25) arriva plus tard, bien qu'elle ne circulât jamais sur la ligne.



PHOTO 103-86 L'ancienne gare de Niederpallen, le 27 février 2011. Wim DE RIDDER.



Les plus beaux sites de Belgique

Schulen

Pour les photographes amateurs de trains de marchandises, la ligne 35 Aarschot - Hasselt est particulièrement intéressante. Elle est en effet située sur l'important axe vers l'Allemagne et draine un trafic très important en provenance ou en direction des ports d'Antwerpen et Zeebrugge. Les 28 prédominent le trafic, mais également les opérateurs privés : Crossrail, Trainsport/Rurtalbahn et occasionnellement Captrain. Cette ligne est également desservie par trois relations voyageurs : les IC-E Knokke / Blankenberge-Tongeren (automotrices type 96 et rames tractées de voitures à deux niveaux du type M6 avec 27 à attelage GF), les IR-c Liège-Guillemins - Antwerpen-Centraal (automotrices série 300) et les trains L Leuven - Hasselt (automotrices doubles et type 96). Le tout est complété aux heures de pointes par de nombreux trains P. Cette ligne regorge de très beaux sites, comme ici à Schulen, aisément accessible à pied depuis la gare.

↑ **PHOTO 103-84** Le 8 mars 2011, passage d'un train Crossrail en direction d'Aachen West, tracté par la PB03. Wim DE RIDDER.

↓ Le 5 janvier 2011, passage d'un train de pétrole en direction du port d'Antwerpen. La gare de Schulen est située juste à la queue du train. Johny BRAUNS.



