

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 112 - DÉCEMBRE 2012 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉATION : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Déjà décembre... Que les années passent vite !

Et 2012 a plutôt été bien remplie : 6 voyages pour amateurs et grand public, un inoubliable festival de locomotives à vapeur sur le Chemin de fer du Bocq, plusieurs affrètements pour des sociétés ou administrations, cinq publications en plus du traditionnel calendrier Loco, ...

Les "animateurs de l'ombre" n'ont pas chômé non plus : la locomotive à vapeur 64169, les Diesels 6077 et 5183, les quatre voitures K, les deux voitures-buffets et les autorails 4602, 4506 et 4333 ont nécessité un entretien constant pour conserver leur autorisation de circuler sur le réseau.

Et puis, il y a tous les autres aux tâches plutôt ingrates que je remercie ici pour leur travail : notre trésorier, le secrétaire, les administrateurs, les "préparateurs" des voyages et des activités, et tous ceux que j'oublie... Nous remercions également tous les lecteurs qui nous autorisent sans rémunération à publier leurs documents.

Et enfin, il y a vous, lecteurs, qui êtes de plus en plus nombreux. Grâce à votre soutien, nous pourrions, en 2013, continuer nos activités et poursuivre nos objectifs... pour autant que vous renouveliez à temps votre cotisation. Vous trouverez les modalités en pages centrales.

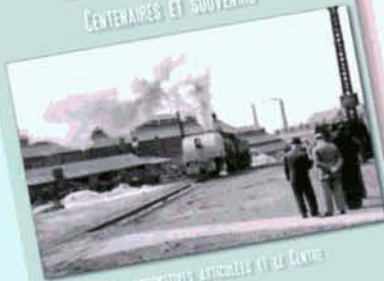
Bonne lecture.

Baudouin DIEU - Président.



La 6077 en tête d'un train affrété par Mercia Charters. Hombeek, 15 septembre 2012. Roel DESAEGER.

FORGES USINES FONDERIES
HAINE-SAINT-PIERRE
CENTENAIRES ET SOUVENIRS



LES LOCOMOTIVES ARTICULÉES ET LE MATERIEL

ANDRÉ DAGANT

NOUVEAUTÉS

Les Forges Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre

Ecrit par André DAGANT, cet ouvrage exceptionnel retrace l'histoire de ce grand constructeur ferroviaire

VOIR ENCART CENTRAL

LA LIGNE 128
CENNY - SPONTIN - YVOIR
Le Chemin de fer du Bocq



UN SIECLE DE VAPEUR 5



Loco	1	2	3	4	5	6
10	-	7	8	9	10	11
11	-	14	15	16	17	18
12	-	21	22	23	24	25
13	-	28	29	30	31	

Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photo ou dessin). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes, par ligne supplémentaires : €1.
Photos et dessins : €25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

RECHERCHE : documents, photos, informations sur les mines de charbon et leur exploitation ferroviaire et matériel roulant, bassins de Charleroi, Liège, Centre et Borinage.
Jean Pierre Teugels. ☎ +32(0) 3/480. 72.07.
Courriel : jteugels6@gmail.com

A VENDRE : une collection complète de EN LIGNES. Contacter Robert BRIOT par mail : robertbriot@hotmail.com.

Rectifications

EN LIGNES 111

- **page 22** : dans la 2e colonne, 2e alinéa, il y a : "La dernière fut la 2625 sortie d'atelier le 9 octobre 1980". Il faut : La dernière fut la **2627** sortie d'atelier le **28 mai** 1980";

- **page 28** : dans le tableau de sortie, en bleu, il y a 2627 : 07-03-1995, il faut **07-04-1999**; idem dans la légende de la photo du bas.

PFT-agenda

- **samedi 1er décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain – entrée gratuite de 9 à 16h - voir encart central.

- **samedi 1er et dimanche 2 décembre** : train de Saint-Nicolas sur le Chemin de fer du Bocq. Infos : www.cfbcq.be

- **samedi 9 décembre** : marché de Noël de Spontin ; circulations en autorail sur la ligne du Bocq. Infos : www.cfbcq.be

A DONNER : revues La Vie du Rail Magazine 3068 à 3175, La Vie du Rail International 1 à 5 et 22 à 29, Rail & Transport 297 à 369, Ville & Transport 370 à 406, Rail Magazine (NL) 258 à 292. A enlever à Bruxelles ou LLN. Brice Dejong. ☎ 00.32.(0)475/57.22.29.

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) :

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Günther BARTHIS, Jacques BAZIN (?), Armand BEERLANDT, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Thierry COCHIN, Gwenn CORBISIER, Roger CRIKELAIRE, Michel de ESCH, Harold de GROOT, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roel DESAEGER, Jeroen de VRIES, Paul DEWIT, Andy ENGELEN, Jean-Marc ETIENNE, Lionel GOTA, Michel HANSENS, Dariusz HRYCAJ, Laurent JOSEPH, Jean-Yves LAMBIET, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Krzysztof MALIONOWSKI, Maciej OCHIMOWSKI, Serge PLETGEN, Jan POEPLU, Martin PURC, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Christian SCHMIDT, Sebastian SCHRADER, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe STERCK, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Philippe et Véronique VERELST, Eddy VERVOORT, 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 2013

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 38 (étranger : € 44) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2013". 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 BE57 0011 2017 8935 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

Le 23 août, la 6601 de Captrain a remorqué un train de coke en provenance de Tchèque à destination de la sucrerie de Statte. Passage du train à Visé-Bas. Laurent JOSEPH.

EN LIGNES 112 - DÉCEMBRE 2012

sommaire



6

Deux nouvelles locos pour le PFT



24

Les automotrices Desiro



58

L'autorail 650.01



64

Dolhain-Gileppe hier - aujourd'hui



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Deux nouvelles locomotives

10 Actualité belge

10 statistiques - locomotives

14 automotrices - autorails

18 radiations

20 divers

24 Les automotrices Desiro

36 Touristiques

38 Privés

42 Actualité étrangère

42 Pologne

43 Pays-Bas

44 Grande-Bretagne

45 Allemagne

48 Suisse

50 Les Indian Railways

55 Les plus beaux sites

56 La seconde vie de nos voitures - 3

58 L'autorail 650.01

63 Nées en Belgique

64 Hier-Aujourd'hui

66 Il y a ...

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 112-01 Le 4 septembre, un parcours de mesures Tilburg - Utrecht composé des automotrices Eurailscoot BRT92 "Jules" et BRT08 "Jim" encadrant la voiture B-Telecom, approche du point d'arrêt de Dordrecht-Zuid (voir page 16). Ph. DE GIETER.

Le train 48640 Hermalle-sous-Huy - Veendam est tracté par la G2000 de Railtraxx. Aigremont, 8 septembre (voir page 41). Maarten SCHOUBBEN.



Voyages

**Samedi 23 juin
adieu aux 23**

Elles ne pouvaient quitter la scène ferroviaire sans un parcours d'adieu organisé par le PFT : les 23 s'en sont allées pour un dernier périple, le 23...

Parti de Bruxelles, les amateurs, répartis dans les cinq voitures, ont d'abord rejoint Binche par Braine-le-Comte, où un parallèle des deux locomotives était organisé. Ensuite, direction Ronet par la dorsale wallonne avec quelques arrêts-photos en ligne. Après un changement de front, le convoi, emmené par les 2365 et 2364, est parti vers Erquelinnes, jadis majestueuse gare-frontière... Un nouveau changement de front pour une autre gare-frontière au passé tout aussi prestigieux : Quévy, avec son bâtiment de style Nord-Belge et ses "horses" qui permettent le changement de tension sur les voies commutables qui n'ont pas (encore) été démontées...

Retour à Bruxelles par la ligne internationale Paris - Bruxelles, qui n'a plus d'international que le nom !

Un beau voyage, une météo assez clémente, et des participants disciplinés, un bon cocktail pour une belle journée.

Dimanche 1er juillet en vapeur vers Ciney

C'est presque devenu une tradition : on profite de l'acheminement du matériel vers Ciney pour proposer la (re)découverte de l'ancienne ligne SNCB 128, devenue *Chemin de fer du Bocq*.

140 voyageurs s'étaient inscrits à ce voyage qui combinait train vapeur – la 64.169 et quatre voitures K –, parcours sur la ligne 128 entre Ciney et Purnode, et visite de la brasserie du Bocq ou du village de Crupet.

Marquée sous le signe du tourisme d'un jour, cette excursion était plutôt réservée aux familles et amateurs de paysages et d'ambiance, sous un soleil assez généreux et une température plutôt clémente. Le retour des participants s'effectuait par trains réguliers au départ de Ciney, où la correspondance avec le *Chemin de fer du Bocq* était assurée.

Pour ceux qui n'ont pu venir cette année, rendez-vous est déjà pris l'an prochain !

8 et 9 septembre les 120 ans de la gare d'Ath

Inaugurée une première fois le 28 juin par la *SNCB-Holding* et les Autorités de la Ville d'Ath, la gare modernisée (ravalement des façades, nouvelles toitures, marquise rajeunie) entrait dans les conditions pour être honorée lors des *Journées du Patrimoine*. La fête fut grandiose

et inoubliable. La *SNCB-Holding*, le PFT, le *Petit train à vapeur de Forest* (PTVF) et la Ville d'Ath s'étaient unis pour une fête digne de la somptuosité du bâtiment de la gare.

Dans un des halls de l'ancienne remise aux locomotives, le PTVF avait réalisé une magnifique exposition de photos prises à Ath à diverses époques et saisons; des maquettes de machines de manœuvre réalisées par Jean-Marc Hotton attiraient les regards.

Dans la salle des pas perdus de la gare, *B-Holding* avait organisé une exposition sur la gare, les travaux en cours et ceux à venir; des maquettes de matériel roulant moderne s'y trouvaient également. En outre, *B-Holding* avait réalisé une plaque historique qui a été distribuée aux 2500 visiteurs.

Sur la voie 1, le long du bâtiment, une automotrice *Desiro* et une toute nouvelle locomotive série 18 pouvaient être visitées. Les postes de conduite ont évidemment connu une forte affluence ! Le PFT exposait la 5183, la 202.020 et la voiture M1 43.045. C'est également de la voie 1 que partait, toutes les heures, l'autorail 4506 pour Ghislenghien par la ligne industrielle 287.

Enfin, les trains à vapeur, composés de la 64.169, de six voitures K et de la 6077 ont assuré, chacun des deux jours, un aller-retour vers Leuze, Lessines, Jurbise et Enghien.

PHOTO 112-02 Adieu aux 23. Arrêt-photo en gare de Lobbes, dont le site est dominé par la collégiale St-Ursmer. PFT.





sans aucune publicité !

La prochaine ouverture aura lieu le samedi 1er décembre, avec bourse géante de trains miniatures.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison s'est terminée sur le *Chemin de Fer du Bocq* avec un bilan très positif. En effet la fréquentation a été au-dessus des espérances, ce qui, en période de crise, est relativement réconfortant pour les bénévoles qui animent, exploitent et entretiennent la ligne du Bocq. Il va de soit que l'excellent week-end du spectacle de trains à vapeur des 11, 12 et 15 août aura boosté le nombre de visiteurs comptabilisés sur la saison.

La fin des circulations laisse place aux travaux d'entretien. Cet hiver sera mis à profit pour rénover 150 mètres de voie supplémentaires entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, poser la nouvelle voie en impasse en gare de Spontin (destinée à recevoir les voitures d'accueil *Mitropa*) et remplacer "en recherche" une centaine de traverses entre les tunnels de Lèche et Purnode. Par la suite, si les matériaux peuvent être acquis, la rénovation de la voie en direction d'Evrehailles-Bauche pourra reprendre.

Les séances de travail peuvent être connues en envoyant un mail à info@cfbocq.be.



PHOTO 112-03 ↑ *L'arrêté ministériel régissant la circulation de matériel historique sur le réseau Infrabel (et donc en gare de Ciney) impose la présence d'un conducteur officiel (avec licence et appartenant à une entreprise ferroviaire reconnue) et d'un accompagnateur de train SNCB. Il arrive donc occasionnellement que ce précieux personnel ne puisse être trouvé certains dimanches de circulation. Ces jours-là, en étroite collaboration avec le Chemin de Fer de Sprimont (<http://www.cfs-sprimont.be>), le PFT organise des navettes en bus historique SNCV DAF de 1976 entre Braibant et Ciney pour assurer la desserte de cette dernière gare. Philippe STERCK.*

La fête a été rehaussée le samedi matin par le petit-déjeuner offert à tous les organisateurs et visiteurs par la *SNCB-Holding*, au cours duquel M. le Bourgmestre a remis à M. James Pistrat, cheminot émérite et grand défenseur du rail, le titre de "citoyen d'honneur de la Ville". Le dimanche après-midi, les 26 musiciens du *Rail Ath Sound Band* – dont une bonne partie de cheminots – ont dévoilé leur répertoire pendant deux heures. Deux très belles journées, très chaudes, juste 20 ans après les festivités qui avaient marqué le centenaire de la gare. C'était en 1992...

Le même week-end, les Journées du Patrimoine

Même s'il était présent à Ath, le PFT ne pouvait laisser le musée de Saint-Ghislain fermé !

La décision a donc été prise d'ouvrir le lieu, mais avec une activité réduite. Seules quelques locomotives étaient présentées à l'extérieur, avec toutefois un parcours fléché pour les visiteurs. Le shop et la section "modélisme" étaient accessibles, mais il n'y avait pas de petite restauration. Ce qui n'a pas empêché la venue d'environ 800 visiteurs. Pas mal du tout pour une manifestation organisée

PHOTO 112-04 *Notre collection de locomotives électriques ne cesse de s'agrandir. Lors de nos Portes Ouvertes des 8 et 9 septembre, les 2201, 2629, 1504 et 1805 étaient présentées au public. PFT.*





DEUX NOUVELLES LOCOMOTIVES AU PFT

Comme mentionné dans notre dernier numéro, le PFT, par l'intermédiaire financier d'un de ses membres, a acquit en juin deux locomotives de la série 52 : les 5215 et 5217. La première servira de magasin de pièces; son moteur Diesel et sa génératrice principale pourraient notamment être réinstallés dans la 1603 CFL. La seconde deviendra notre machine musée et sera plus que probablement la seule des séries 52-53-54 avec cabines flottantes à être préservée. Encore un engin unique dans notre collection !

Ces deux locomotives sont en réalité respectivement les 5302 (ex. 203.002) et 5318 (ex. 203.018), renumérotées lors de leur transformation avec des cabines flottantes et équipées d'une chaudière à vapeur pour le chauffage des trains de voyageurs. Il ne faut pas les confondre avec les 5302 (ex. 5203) et 5318 (ex. 5208) renumérotées lors de leur transformation avec des cabines flottantes et démontage de leur chaudière à vapeur.

5215

La 203.002, assemblée par *Anglo-Franco-Belge* (AFB n° 121) à La Croyère, fut mise en service au dépôt de Latour le 15 juillet 1955.

PHOTO BD-11201 Le 9 juin 1966, passage à Biron sur ligne 43 Liège - Marloie d'un train de minerais vide à destination des bassins miniers lorrains. En tête, la 203.002 qui, depuis le 18 juin 1964, arbore la livrée verte simplifiée.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



La 203.002 dans sa version d'origine, en tête d'une rame de minerais.
Photo Groupe SNCB.

Du 29 mars au 18 juin 1964, elle séjourna à l'Atelier Central de Salzinnes pour sa révision B durant laquelle elle perdit sa livrée d'origine pour revêtir la décoration verte simplifiée.

Le 1er janvier 1971, date d'application de la nouvelle numérotation à 4 chiffres, elle fut renumérotée 5302.

Du 10 juin au 12 septembre 1974, elle subit une révision de la caisse à l'atelier de Schaerbeek et ressortit cette fois avec la décoration "vert 1970".

Elle entra à l'Atelier Central de Salzinnes le 31 janvier 1982 pour grande révision et transformation avec des nouvelles cabines flottantes. Elle en ressortit le 3 juin 1983, renumérotée 5215 et mutée par la

même occasion au dépôt de Ronet.

Le 27 mai 1990, elle regagnera la remise de Latour où elle restera jusqu'au 1er juin 1992, date de sa mutation à Stockem.

Evincée d'une part par l'électrification de l'"Athus-Meuse", et d'autre part par la mise en service des nouvelles locomotives Diesel de la série 77/78, elle termina sa carrière sur les chantiers TUC-Rail (à partir du 15 décembre 2002), notamment autour de Bruxelles et pour la construction des LGV 3 et 4.

Le 5 juillet 2010, elle est garée en parc et sera finalement achetée par le PFT en juin 2012.





PHOTO 112-05 ↑ Le 8 décembre 1980, les 5302 et 5307 affrontent l'hiver en tête d'une rame de minerais lorrains. Le train va bientôt traverser la gare de Bertrix et poursuivre sa route vers Ronet. Pierre HERBIET.



PHOTO 112-07 ↑ La 5302 est sortie de transformation le 3 juin 1983, pourvue de nouvelles cabines flottantes et renumérotée 5215. La voici lors son parcours d'essai en tête de l'omnibus 6534 Namur - Givet. La 6033 l'accompagne en seconde position. Yvoir, 6 juin 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : 5215 (ex. 5302, ex. 203.002)
 Date de naissance : 15-07-1955
 Lieu de naissance : La Crorière
 Parents : AFB, GM-EMD
 Domiciles : 15-07-1955 Latour
 03-06-1983 Ronet
 27-05-1990 Latour
 10-09-1993 Stockem
 Mise à la retraite : 05-07-2012 (parc)
 Sauvegarde : PFT, juin 2012



PHOTO 112-06 Houyet, 17 juillet 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 112-08 ↓ Le 27 avril 1988, passage à hauteur de l'ancienne Halte d'Ardenne de l'IC-1964 Namur - Houyet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO BD-11202 Le 14 août 1957, passage à Gedinne d'un train de minerais circulant en direction de Namur. En tête, les 203.018 et 203.019, toutes deux dans leur version d'origine. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

5217

Construite par *Anglo-Franco-Belge* (AFB n° 138) à La Croyère, la 203.018 fut mise en service le 5 octobre 1955 au dépôt de Latour.

Du 1er février au 29 mars 1961, elle subit sa révision B à l'Atelier Central de Salzinnes, à l'issue de laquelle elle ressortira pourvue de la décoration verte simplifiée.

Elle fut d'ailleurs la première de sa série à revêtir cette robe.

Lors de l'application de la nouvelle numérotation à 4 chiffres, elle prit le numéro 5318.

Le 10 janvier 1984, elle entra à l'Atelier Central de Salzinnes pour grande révision et transformation avec des cabines flottantes. Elle en ressortit le 14 août

1984, renumérotée 5217.

Durant sa carrière, elle ne fut mutée qu'une seule fois : le 1er juin 1992 à Stockem à la suite de la fermeture de l'atelier de Latour. En fin de carrière, elle fut utilisée à partir du 15 décembre 2002 sur les chantiers TUC-Rail. Le 5 juillet 2010, elle est placée en parc pour finalement être achetée par le PFT en juin 2012.

PHOTO BD-11203 Le 14 juin 1965 dans la gare française d'Ecouviez, la 203.018 vient d'arriver à vide de Virton et se place contre une rame de minerais. Elle porte la livrée verte simplifiée depuis le 29 mars 1961. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.





CARTE D'IDENTITÉ

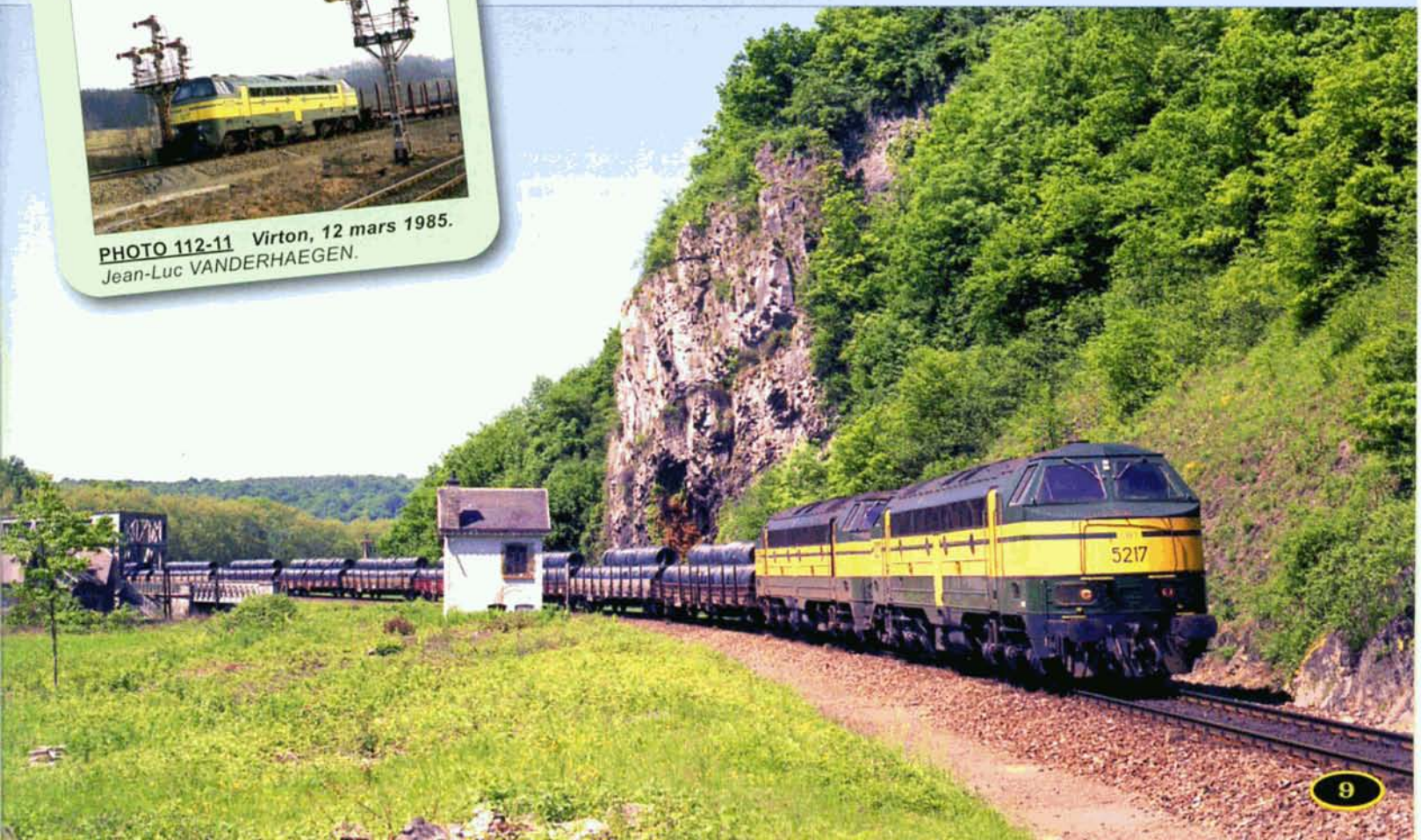
Nom : 5217 (ex. 5318, ex. 203.018)
 Date de naissance : 05-10-1955
 Lieu de naissance : La Crorière
 Parents : AFB (n° 138), GM-EMD
 Domiciles : 05-10-1955 Latour
 19-04-1994 Stockem
 Mise à la retraite : 05-07-2012 (parc)
 Sauvegarde : PFT, juin 2012



PHOTO 112-11 Virton, 12 mars 1985.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 112-09 ↑ La 5318 en double avec la 5306, passe à Chaleux, entre Houyet et Anseremme, en tête d'un train de minerais, le 29 septembre 1982.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 112-10 ↓
 La 5318 fut renumérotée 5217 lors de sa transformation avec des cabines flottantes, le 14 août 1984. Le 26 mai 1986, elle remorque en double avec la 5309 un train de bobines de fil en direction de Ronet, ici en passage à Anseremme juste à la sortie du pont au-dessus de la Meuse. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Locomotives

série 11

● Encore une série (12 locomotives) plus que jamais sur la sellette. Depuis le 10 septembre, le roulement des 11 a été réduit à seulement 2 journées :

- **B01 01**

P7909 Oudenaarde - Schaerbeek

P8902 Schaerbeek - Oudenaarde

- **B01 02**

à vide Gent - Aalst

P7022 Aalst - Schaerbeek

P8022 Schaerbeek - Gent-St-P.

En pratique, il est encore possible de les voir sur d'autres trains P, et même des parcours spéciaux.

En décembre, les 1181, 1182, 1185, 1186, 1188 et 1190 seront radiées. Les six autres locomotives devraient être réformées pour décembre 2013.

série 13

● Le 22 octobre, les 1308 et 1326 ont été transférées d'Antwerpen-Noord à Salzinnes. Ces deux machines ont été fortement endommagées lors de deux incidents distincts : la 1308 dans une collision à Antwerpen-Noord en avril et la 1326 par un incendie survenu aux Epioux au mois de juin. La 1326 pourrait être réparée en récupérant les équipements de la 1318, accidenté à Godinne.

série 18

● Le retour vers l'Allemagne de machines de la série 18 afin d'effectuer di-



PHOTO 112-12 Le 25 septembre, la 1183 a transféré les 2605 + 2623 + 2604 + 2631 + 2327 + 2622 de Mons à Gent-Zeehaven. Les six locomotives rachetées par une société roumaine ont ensuite été acheminées le 27 vers le chantier de ferrailage Vanheyghen Recycling dans le port de Gent. Serge MARTIN.

verses adaptations a débuté durant le mois d'octobre. Une centaine de modifications seront effectuées par Siemens, dont l'installation sur chaque roue d'un bloc de frein destiné à nettoyer la surface de roulement en vue d'assurer un meilleur contact électrique. Cette transformation permettra de relancer la procédure d'homologation sur le réseau français (voir EL 106 p. 11). La durée prévue des travaux est de six semaines par machine.

● Les 1821 à 1829 et les 1840 et 1841 ont été mutées le 23 septembre de Kinkempois à Oostende. L'effectif d'Oostende s'élève depuis à 40 unités (1821 à 1860).

série 19

● Voici les numéros de construction des machines de la série 19 :
1901 à 1924 : Siemens 21737 à 21760.

série 20

● Les 2006, 2009 et 2014 ont été remises en état durant le mois de septembre en prélevant des pièces sur les machines en parc. Les mises en parc s'étaient succédé après la détection au mois de juin de microfissures aux essieux et dans les arbres creux de la transmission.

L'augmentation du nombre d'engins disponibles a par ailleurs permis la réaffectation

<p>RECTIFICATIONS</p> <p>Dans le EL 109 page 7 dans "mise en parc" il y a : 2359, 2369, 2373 : 15-12-2011, il s'agit en fait de leur date de radiation.</p> <p>Dans le EL 110 page 14 dans "démolitions" supprimer les 7315 et 7322.</p> <p>RADIATIONS</p> <p>162 : 30-08-2012 NK 171 : 12-09-2012 MKM 190 : 27-07-2012 FSD 205 : 19-09-2012 FSD 208 : 30-08-2012 FSD 218 : 30-08-2012 FSD 239 : 04-09-2012 FSD 255 : 11-12-2011 NK 641 : 23-09-2012 FKR (accident de Buizingen) 2309 : 10-09-2012 NK 2311 : 10-09-2012 NK 2315 : 10-09-2012 NK 2334 : 10-09-2012 NK</p> <p>MISES EN SERVICE</p> <p>08029 : 09-08-2012 GCR 08030 : 14-09-2012 GCR</p>	<p>08031 : 14-09-2012 GCR 08032 : 14-09-2012 GCR 08033 : 14-09-2012 GCR 08523 : 22-08-2012 MKM 08524 : 22-08-2012 MKM 08525 : 22-08-2012 MKM 08526 : 14-09-2012 MKM 08527 : 14-09-2012 MKM 1911 : 14-08-2012 NK 1912 : 14-08-2012 NK 1913 : 08-08-2012 NK 1914 : 08-08-2012 NK 1915 : 07-08-2012 NK 1916 : 07-08-2012 NK 1917 : 08-08-2012 NK 1918 : 09-08-2012 NK 1919 : 08-08-2012 NK 1920 : 09-08-2012 NK 1921 : 09-08-2012 NK 1922 : 09-08-2012 NK 1923 : 18-09-2012 NK 1924 : 18-09-2012 NK 5508 : 09-2012 TUC-Rail 5537 : 09-2012 TUC-Rail</p> <p>MUTATIONS</p> <p>645 : FSR → FKR 23-09-2012 646 : FSR → FKR 23-09-2012 647 : FSR → FKR 23-09-2012</p>	<p>648 : FSR → FKR 23-09-2012 649 : FSR → FKR 23-09-2012 650 : FSR → FKR 23-09-2012 651 : FSR → FKR 23-09-2012 765 : GCR → FSR 23-09-2012 766 : GCR → FSR 23-09-2012 767 : GCR → FSR 23-09-2012 768 : GCR → FSR 23-09-2012 769 : GCR → FSR 23-09-2012 770 : GCR → FSR 23-09-2012 771 : GCR → FSR 23-09-2012 1821 à 1829 : NK → FSD 10-09-2012 1840 : NK → FSD 10-09-2012 1841 : NK → FSD 10-09-2012 2131 à 2160 : FSD → FKR 23-09-2012 4129 : MKM → FKR 29-05-2012 4134 : MKM → FKR 02-08-2012 4139 : MKM → FHS 11-09-2012 4167 : MKM → FKR 11-09-2012 4169 : FKR → MKM 02-08-2012 4179 : FKR → MKM 14-06-2012 4186 : FKR → MKM 29-05-2012 4195 : MKM → FKR 28-06-2012</p> <p>SORTIES DE PARC</p> <p>2006 : 28-08-2012 FNND 2009 : 03-09-2012 FNND 2014 : 10-09-2012 FNND</p>	<p>SORTIES DE RÉVISION</p> <p>327 : 09-12 MOD 328 : 07-12 MOD 448 : 07-12 GR 460 : 07-12 GR 462 : 09-12 GR 734 : 07-12 RI 748 : 09-12 RI 750 : 09-12 RI 752 : 09-12 RI 757 : 07-12 RI 765 : 07-12 RI 917 : 12-09-12 MOD</p> <p>DEMOLITIONS</p> <p>245, 254, 5102, 5136, 5152, 5164, 5168, 5177, 6221, 6277, 6281: Recylux Aubange 7-9/2012</p> <p>ABRÉVIATIONS</p> <p>FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende GCR : Charleroi-Sud GR : grande révision MKM : Stockem MOD : modernisée NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire RI2 : 2e révision intermédiaire</p>
---	--	--	--



← **PHOTO 112-13** Le 28 septembre, la locomotive PCW 8 de Siemens attend le départ à Aachen West pour remorquer les 1860 et 1885 vers l'usine Siemens de München afin d'y subir une série de modifications. La PCW 8 est l'EuroSprinter prototype de Siemens (ES 64P 001), auparavant utilisée par la DB avec le numéro 127 001. *Simon DE RIDDER.*

↓ Les 1601 et 1604 vendues à un opérateur slovaque basé à Bratislava, ont été transférées du chantier de ferrailage de Deerlijk jusqu'à Gent-Zeehaven. La prochaine étape sera leur acheminement en Tchéquie. Au moment de clôturer ce numéro, elles se trouvaient toujours à Gent-Zeehaven. Gent-Zeehaven, 6 septembre 2012. *Jean-Yves LAMBIET.*

tation de trois machines à SNCB-Technics afin d'assurer la réserve pour le trafic voyageurs vers Luxembourg. Un premier lot de 10 machines devrait être radié d'ici la fin de l'année 2012, tandis que toutes les autres seront retirées du service pour décembre 2013.

série 21

● A la suite de l'arrivée de locomotives de la série 18 à Oostende, les 2131 à 2160 ont été mutées à l'atelier de Merelbeke le 23 septembre.

↓ Les 12 continuent de circuler, assurant aussi bien des trains de marchandises ou voyageurs spéciaux vers la France, ou des trains de marchandises en trafic intérieur. Le 15 août, la 1202 remorque un spécial pour Lourdes, ici en passage à la bifurcation de La Sambre à Marchienne-au-Pont. *Dominique ALLARD.*



Les quatre dernières 23 arrêtées

Les quatre dernières machines de la série 23 en service ont été radiées le 10 septembre. Les 2309, 2311, 2315 et 2334 qui assuraient les services d'allège en gare de Liège-Guillemins ont été remplacées par des locomotives de la série 27. A noter que les allèges ont été assurées durant quelques jours à partir du 10 septembre par des 77.

série 28

● Avec la mise en service des rames à grande vitesse FYRA prévue le 9 décembre entre Bruxelles-Midi et Amsterdam, les 28 assurant les IC-B Benelux seront libérées.

Il existe un projet de réutiliser les 2801 à 2803 pour assurer les IR-q entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf. En effet, il semblerait que l'autorisation de circulation des automotrices doubles jusqu'à Hbf Aachen serait supprimée. La SNCB envisage d'éventuellement utiliser des rames encadrées par deux 28 pour remplacer les automotrices. (Voir page 14).

série 29

● Selon certaines rumeurs, le leasing de trois des cinq locomotives de la série 29 louées par SNCB Logistics pourrait cesser en décembre.



Au total, 26 locomotives de la série 23 ont été garées dans le faisceau Congo du port d'Antwerpen. Il s'agit, dans l'ordre, dans la première rangée : 2338 + 2312 + 2345 + 2379 + 2322 + 2358 + 2318 + 2353 + 2359 + 2326 + 2308 + 2350 et 2360; dans la seconde rangée : 2363 + 2362 + 2325 + 2316 + 2303 + 2355 + 2340 + 2343 + 2314 + 2335 + 2330 + 2375 + 2301. Armand BEERLANDT, 17 juillet 2012.

On se rappellera que les 5508, 5537 et 5538 furent arrêtées le 2 février 2009 pour être revendues au réseau Congo-Océan (Congo Brazzaville). Cette transaction fut annulée alors que la 5538 avait déjà été repeinte dans la décoration bleue et équipée pour recevoir l'attelage automatique central à la suite de la faillite de Rails et Traction (voir EN LIGNES 93 page 15 et 97 page 16). Les 5508 et 5537 ont été rachetées par TUC-Rail et remises en ordre de marche à Kinkempois. Elles ont assuré un premier parcours aller-retour entre les ateliers de Kinkempois et Schaerbeek le 25 septembre, accompagnées des 5507, 5519 et 5528. Seule, la 5508 a été repeinte, toujours dans la livrée classique jaune. La 5538 est toujours à Raeren en attente de jours meilleurs. Passage du parcours vers Schaerbeek sur le viaduc de Renory sur la ligne 36A Kinkempois - Voroux. Georgy LEJEUNE.



série 55

● Les 5508 et 5537 qui devaient être acquises par le réseau Congo-Océan au Congo Brazzaville, ont été achetées par TUC-Rail (voir à ce sujet la photo page précédente en bas de page).

série 57

● Il serait question de cesser la location des locomotives de la série 57. En outre, le trafic de produits chimiques au départ de Tessenderlo vers Bully-Grenay (FR) pourrait être repris par Fret SNCF à l'aide de BB 67400.

Affaire à suivre...

série 77/78

● SNCB-Technics a acheté auprès de SNCB-Logistics un lot de 25 machines de la série 77/78 considérées comme excédentaires par l'opérateur marchandises. Les 7709, 7710, 7728 à 7731 et 7784 à 7802 ainsi acquises seront pour l'instant maintenues en parc ou proposées à la vente. Cette transaction est pour le moins surprenante ; en effet, en janvier 2011, ces locomotives appartenaient encore à la SNCB. En février 2011, la SNCB les céda à SNCB Logistics (c'est pour cette raison que les 77/78, mais également les 13, perdirent leur logo "B"). Et voici que

maintenant la SNCB les rachète à SNCB-Logistics au prix fort ! Le montant de la facture s'élèverait à €800.000 par machine, soit au total €20 millions ! Ajoutons que la SNCB a racheté par la même occasion les parts que détenait SNCB Logistics dans les terminaux conteneurs d'Athus et de Liège, et dans le main hub d'Antwerpen-Noord. Ces opérations visent à donner du liquide à SNCB Logistics en proie à des difficultés financières récurrentes.

Plusieurs mouvements de grève ont perturbé le réseau à la fin de l'été.

→ Le 30 août, suite à un mouvement de grève dans certains dépôts marchandises, notamment à Antwerpen-Noord, le train 48555 Les Petons - Millingen (DE) a circulé entre Monceau et Aachen-West via Braine-le-Comte, Schaerbeek, Aarschot et Hasselt afin de rejoindre l'Allemagne. Passage à Familleureux sur la ligne 117 du 48555 emmené par les 2842 et 2822. A noter que, toujours suite à ce mouvement de grève, la 2833 louée par la société Railtraxx a remorqué de nuit un train de conteneurs pour le compte d'IFB via l'"Athus-Meuse"!

Christian AUQUIERE.

↓ Le 31 août, ce fut le train 41563 Charleroi-Dry Port - Dresden qui fut détourné via les lignes 144, 161, 139, 35 et 34 suite à un blocage de la gare de Ronet par les syndicats. Passage du train à Blanmont, entre Gembloux et Ottignies, tracté par les 2823 et 2805. Laurent JOSEPH.



Automotrices

série 151-270

● L'arrivée massive des nouvelles automotrices *Desiro* (60 rames livrées au 14 septembre) a pour principale conséquence la réforme des anciennes automotrices des types 62, 63 et 65 (série 151 à 270) et des type 70 (série 595 à 600 ex. Sabena) qui toutes affichent au moins 50 ans ! Ainsi, les 162, 171, 190, 205, 208, 218 et 239 ont été radiées de juillet à septembre (voir tableau page 10). En décembre, ce ne sont pas moins de 20 rames supplémentaires qui seront mises hors service. Les 78 dernières seront réformées pour décembre 2013.

● Toutes les automotrices du type 66 (série 601 à 640) et les locomotives de la série 27 sont maintenant équipées de TBL1+. En l'absence d'autorisation, par



Depuis le 3 septembre, une Desiro est engagée trois fois par semaine sur les IR-s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen (ligne 4). Le 28 septembre, l'IR-s 631 Noorderkempen - Antwerpen Centraal, assuré par la 08519, passe à Brecht. Eddy VERVOORT.

l'EBA, de l'intégration de la TBL1+ dans ces 2 séries, elles sont, pour l'instant, interdites jusqu'à Aachen Hbf. Cela conduit la-SNCB à maintenir automotrices des types 62-63-65 et 70 sur les IR-q. Or, la mise hors service de ces automotrices doit intervenir dans les prochains mois. Dès lors, dans l'attente de l'autorisation de l'EBA, la SNCB envisage d'assurer les

IR-q avec une rame de voitures encadrée par des 28. (voir également à ce sujet la série 28 page 12).

série 301-440 "Break"

● Le 14 septembre, la 425 a été fortement endommagée lors d'une collision avec un camion au passage à niveau de la gare d'Anzegem sur la ligne 89.

L'EM 202 au salon Innotrans de Berlin

Le nouvel autorail de mesure ETCS EM202 d'*Infrabel* (voir EN LIGNES 107 page 14) a été présenté à la grande foire ferroviaire *Innotrans* à Berlin en septembre.

PHOTO 112-14 → L'EM202 a quitté la Belgique le 12 septembre à destination de Berlin. Le voici en queue d'un train de marchandises lors de son départ d'Aachen West. *Simon DE RIDDER.*

PHOTO 112-15 ↓ L'autorail à la grande foire ferroviaire *Innotrans* à Berlin. *William BOECKX, 23 septembre.*





Les Desiro sur la ligne 4

← PHOTO 112-16

La 08515 attend le départ à Noorderkempen avec l'IR-s 633 à destination d'Antwerpen-Centraal.

Johny BRAUNS.

série 900

● La 917 est finalement sortie de modernisation le 12 septembre. La 916 est entrée à l'Atelier Central de Mechelen le lendemain.

Retour des TRAXX de HSA à Bruxelles

→ Comme déjà mentionné dans notre dernier numéro, les TRAXX rouges de HSA réapparaissent parfois sur les IC-A Benelux entre Amsterdam CS et Bruxelles-Midi. Ce fut le cas le 6 août, avec la E186 111 en tête de l'IC-B 9237 à Bruxelles-Midi.

Dominique ALLARD.



Les V250 bientôt en service commercial

← Les rames à grande vitesse FYRA V250 devraient enfin entrer en service commercial le 9 décembre prochain. Le temps de parcours entre les deux capitales sera alors réduit de 2h54 à 1h50, avec 4 arrêts intermédiaires (Bruxelles-Central, Antwerpen-Centraal, Rotterdam CS et Schiphol) au lieu de 8. Depuis cet été, de nombreux parcours d'écolage sont mis en marche pratiquement tous les jours entre Rotterdam, Antwerpen Centraal et Bruxelles-Midi. Le 29 septembre, passage d'une V250 à Brecht, sur la ligne 4, en provenance de Rotterdam vers Antwerpen-Centraal. Eddy VERVOORT.

Le Thalys Soleil

→ Le 4 août, le Thalys "Soleil" 9928/9929 en provenance d'Amsterdam et de Bruxelles-Midi et composé de deux rames Thalys vient d'arriver à Marseille Saint-Charles (FR).

Andy ENGELEN.



La voiture ES800 en tournée aux Pays-Bas

Cet été, la voiture de mesures ES800 de B-Telecom a été utilisée par Eurailscout pour effectuer des parcours de mesures du GSM-R sur le réseau néerlandais, l'équipement installé dans l'ancienne automotrice postale mP 3032 n'étant plus certifié. Le 4 septembre, le parcours de mesures 52226 Tilburg - Utrecht, composé des automotrices Eurailscout BRT92 "Jules" (ex. mP 3032 NS) et BRT08 "Jim" (ex. mP 3024 NS) encadrant la voiture B-Telecom, passe à Rotterdam Alexander. Michel de ESCH.



Deux I6 en Pologne

← Deux voitures I6 A de la SNCB ont renforcé la rame du Rheingold Comfort Express lors d'un train-croisière Köln - Gdansk et retour organisé par l'agence allemande Bahn-Erlebnis du 21 au 29 juillet. Le 29 juillet, lors du voyage de retour, le train est photographié entre les gares de Kotomierz et Maksymilianowo sur la ligne Gdansk - Poznan. La EU07-187 des PKP a été construite en 1972 par Pafawag sous le numéro EP07-187. Elle fait partie d'un lot de onze EU07 achetées et rénovées par Tabor Szynowy Opole en 2011/2012. Maciej OCHIMOWSKI.

↓ A Rzepin, le train fut relayé par la locomotive Diesel SU45-165 des PKP-PR, afin de franchir la frontière jusqu'à Frankfurt/Oder. La SU45-164 est née en 1974 avec le numéro SP45-164. Elle faisait partie d'une série de 265 locomotives Co'Co' livrées par l'usine Cegielski de Poznan entre 1970 et 1976. En 1991, sa chaudière pour le chauffage des rames a été remplacée par une génératrice et elle a été reclassée dans la série SU45. Dariusz HRYCAJ.





Parcours de mesures français jusqu'à nos frontières

Le 12 octobre, un train de mesures pour les télécommunications a parcouru les lignes frontalières avec deux incursions sur le réseau belge, à Erquelinnes et à Quévy. La voiture de mesures "Véronique" (60 87 99-90 185-5) était encadrée par deux locomotives Diesel de la SNCF affectées à l'infrastructure, les 66442 et 66455 du dépôt de Longeau. Cela faisait bien longtemps que des 66000 n'avaient plus circulé sur notre réseau.

PHOTO 112-17 ↑ Le train de mesures en gare d'Erquelinnes avec, en tête, la 66455 (machine mise en service le 28 octobre 1969 à Nantes). *Simon DE RIDDER.*

PHOTO 112-18 → Le train vient de quitter Quévy et va bientôt franchir la frontière. La 66442 a entamé sa carrière au dépôt de Nantes le 14 juin 1969. *Simon DE RIDDER.*

↓ **PHOTO 112-19** Arrivée du train de mesures en gare d'Erquelinnes. *Tommy MAEREMANS.*



255

Livraison à la SNCB : 02-08-1965

Numérotation : 228.255 : 02-08-1965
255 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 17-08-1965,
⇒ Oostende : 26-05-1968, ⇒ Stockem : 27-09-1970,
⇒ Kinkempois : 17-03-1980, ⇒ Kortrijk : 01-06-1986,
⇒ Saint-Ghislain : 28-08-1995, ⇒ Kinkempois : 21-12-1998
⇒ Saint-Ghislain : 30-05-1999 ⇒ Charleroi-Sud : 28-05-2000,
⇒ Kinkempois : 10-12-2006

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 112-20 *Sint-Martens-Bodegem, septembre 2008.*
Yves STEENEBRUGGEN.



2010

Livraison à la SNCB : 03-02-1976

Numérotation : 2010 : 03-02-1976

Dépôts successifs : Ronet : 03-02-1976
Stockem : 27-09-1993
Antwerpen-Noord : 13-12-2009

Mise hors exploitation : 12-03-2012

PHOTO 112-21 *Forêt de Soignes, 25 avril 1988.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2303

Livraison à la SNCB : 03-12-1955

Numérotation : 123.003 : 03-12-1955
2303 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 03.12.1995,
⇒ Kinkempois : 06-02-1956, ⇒ Stockem : 28-04-1957,
⇒ Ronet : 29-06-1957, ⇒ Bruxelles-Midi : 05-02-1958,
⇒ Ronet : 29-09-1958, ⇒ Stockem : 01-03-1969,
⇒ Ronet : 27-09-1970, ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antw. Dam/Noord : 25-01-1995

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 112-22 *Itterbeek, 7 avril 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2304

Livraison à la SNCB : 09-12-1955

Numérotation : 123.004 : 09-12-1955
2304 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 09.12.1995,
⇒ Kinkempois : 06-02-1956, ⇒ Stockem : 28-04-1957,
⇒ Ronet : 29-06-1957, ⇒ Bruxelles-Midi : 05-02-1958,
⇒ Ronet : 29-09-1958, ⇒ Stockem : 01-03-1969,
⇒ Ronet : 27-09-1970, ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antw. Dam/Noord : 25-01-1995

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 112-23 *Itterbeek, 22 avril 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2310

Livraison à la SNCB : 14-01-1956
Numérotation : 123.010 : 14-01-1956
2310 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 14-01-1956,
⇒ Kinkempois : 05-02-1956, ⇒ Ronet : 10-09-1956,
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Ronet : 29-06-1957,
⇒ Bruxelles-Midi : 05-02-1958, ⇒ Ronet : 28-09-1958,
⇒ Stockem : 01-03-1969, ⇒ Ronet : 27-09-1970,
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇒ Ronet : 01-06-1984,
⇒ Merelbeke : 01-02-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord : 25-01-1995

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 112-24 *Holleken, 27 mars 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2312

Livraison à la SNCB : 24-01-1956
Numérotation : 123.012 : 24-01-1956
2312 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 24-01-1956,
⇒ Kinkempois : 01-02-1956, ⇒ Ronet : 12-09-1956,
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Ronet : 29-06-1957,
⇒ Stockem : 01-07-1967, ⇒ Ronet : 27-09-1970,
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇒ Ronet : 01-06-1984,
⇒ Merelbeke : 01-02-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord : 25-01-1995

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 112-25 *Holleken, 14 septembre 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2317

Livraison à la SNCB : 15-02-1956
Numérotation : 123.017 : 15-02-1956
2317 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 15-02-1956,
⇒ Kinkempois : 21-02-1956, ⇒ Ronet : 12-09-1956,
⇒ Stockem : 17-10-1956, ⇒ Ronet : 29-06-1957,
⇒ Stockem : 09-11-1964, ⇒ Ronet : 27-09-1970,
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇒ Ronet : 01-06-1984,
⇒ Merelbeke : 01-02-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord : 25-01-1995

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 112-26 *Rhode-Saint-Genèse, 13 janvier 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5318

Livraison à la SNCB : 18-05-1955 (AFB 145)
Numérotation : 202.008 : 18-05-1955
5208 : 01-01-1971
5318² : 01-02-1989
Dépôts successifs : Latour : 18-05-1955,
⇒ Ronet : 15-07-1955, ⇒ Schaarbeek : 11-09-1961,
⇒ Stockem : 12-09-1962, ⇒ Ronet : 21-12-1966,
⇒ Latour : 29-05-1990, ⇒ Stockem : 12-08-1992

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 112-27 *Renaix, février 2009.*
Serge MARTIN.



Ligne 15 →

Progression de l'électrification

La mise en place des poteaux supports de caténaire progresse rapidement sur la section Herentals - Mol de la ligne 15, comme en témoigne cette vue réalisée dans les environs de Geel le 3 septembre 2012. Freddy DELARBRE.



← Ligne 15

Bientôt un nouveau point d'arrêt à Beringen

La construction d'un nouveau point d'arrêt à Beringen a débuté le 20 août 2012. L'investissement s'élève à €643.000. Ce point d'arrêt sera mis en service avec le nouvel horaire du 9 décembre prochain. Il est situé au même emplacement que l'ancienne halte qui avait été supprimée le 2 juin 1984 lors de la mise en oeuvre du plan de restructuration IC-IR. Notre photo montre l'état d'avancement des travaux le 10 septembre.

Dans le futur, ce point d'arrêt doit devenir un des quatre grands pôles de correspondance avec le réseau de bus (avec Hasselt, Neerpelt et Tongeren) dans le cadre du projet Spartacus.

Le 28 septembre, passage du 4162 assurant l'IR-e 4410 (Antwerpen-Centraal) - Mol - Hasselt. Johnny BRAUNS.



Voici une vue de l'ancien point d'arrêt de Beringen supprimé le 2 juin 1984. Le 13 novembre 1983, un omnibus à destination de Hasselt, composé d'une rame réversible de voitures du type M1 tractée par une locomotive de la série 62, quitte la halte.

Trois gares ont été établies à Beringen : dans l'ordre de Mol à Hasselt : Beverlo, Beringen-Mijnen et Beringen. Toutes étaient accessibles aux voyageurs et Beringen-Mijnen également aux marchandises. Beringen fut supprimée le 2 juin 1984, Beringen-Mijnen le 31 mai 1986 pour les voyageurs et en 1992 pour les marchandises, et le point d'arrêt de Beverlo a été ouvert le 12 juin 2011 (voir EL 105 page 32). Johnny BRAUNS.



Travaux RER

Bifurcation de Linkebeek

Depuis plusieurs mois, un important chantier RER a débuté sur le site de la bifurcation de Linkebeek. Cette bifurcation permet de relier la ligne 124 (Charleroi - Bruxelles) à la ligne 26 (Halle - Vilvoorde) et vice-versa. La mise à quatre voies de la section Uccle-Calevoet - Nivelles nécessite l'adaptation des deux bretelles (L26/5) reliant les deux lignes.

Durant les mois de juillet et août, la bretelle reliant les voies B des deux lignes (sens Charleroi - Bruxelles) a été mise hors service pour permettre le placement d'un nouveau pont qui enjambera les deux voies supplémentaires de la ligne 124. Par la même occasion, la voie et les caténaires ont été entièrement renouvelées, entraînant la suppression pendant cette période des CityRail Aalst - Braine-l'Alleud (via la ligne 26) entre Bruxelles-Luxembourg et Braine-l'Alleud.



Photo du haut - PHOTO 112-28 Au lieu dit "Moensberg", la ligne 124 passe au-dessus de la ligne 26 à angle droit. Un nouveau pont est en cours de construction pour permettre aux deux nouvelles voies de franchir la ligne 26. L'ancienne cabine de signalisation désaffectée de Linkebeek se trouve au milieu du tracé des futures nouvelles voies et devra être démolie. Un pont provisoire a été posé au-dessus de la ligne 26 pour permettre l'accès au chantier. Un nouveau point d'arrêt sera construit sur ce site, de manière à faire correspondance avec l'actuel point d'arrêt de Moensberg sur la ligne 26 (halte située à une centaine de mètres du croisement des deux lignes, à droite de l'image).

Le 5 septembre, passage de l'IR-b 2834 Antwerpen-Centraal - Nivelles.

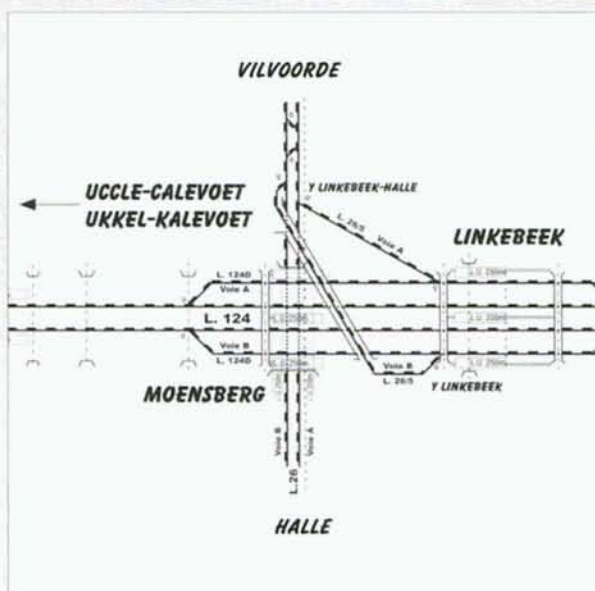


Photo du milieu - PHOTO 112-29 ↗
A droite, on voit la bretelle de la ligne 26/5 passant au-dessus des deux voies de la ligne 124. Cette bretelle, après avoir franchi la ligne 124, passe au-dessus de la ligne 26 avant de la rejoindre. A gauche, on remarquera le nouveau pont qui enjambera les deux nouvelles voies.

Photo du bas - PHOTO 112-30 →
Cette vue a été prise depuis le pont de la gare de Linkebeek en direction de Bruxelles. A gauche, la bretelle 26/5. Au centre les deux voies de la ligne 124. Les deux voies supplémentaires seront placées à droite. Des murs de soutènement du talus sont en cours de construction et une dalle de béton recouvrira une partie du site. Au centre de l'image, on distingue l'aiguillage de la seconde bretelle venant de la voie A de la ligne 26.

J-L VANDERHAEGEN, 5 septembre 2012.



Accident à un passage à niveau

Ce n'est heureusement qu'une fiction. Le 12 mai, a eu lieu l'inauguration de l'atelier ferroviaire sur le site de l'Ecole du Feu "Hainaut Sécurité" de Lens en présence de Madame la ministre de l'Intérieur.

Le compartiment 1^e classe de l'automotrice 165 a été modifié par des banquettes métalliques et l'une d'elles permet la création d'un début d'incendie dans le compartiment.

Rappelons que les automotrices 165 et 219 ainsi que plusieurs wagons de marchandises, ont été cédés à l'Ecole du Feu en 2011 (voir EL 103 pages 16-17). Gwenn CORBISIER.



La gare d'Ottignies bientôt rasée ?

Inaugurée en 1999, le bâtiment de la gare d'Ottignies devra être démolie. Selon le porte-parole de la SNCB, la gare ne répond plus aux critères actuels d'exploitation ! Elle a été conçue à une époque où l'on n'imaginait pas la croissance qu'elle connaîtrait en 10 ans en terme de nombre de voyageurs, ni de l'explosion démographique du Brabant wallon. Ottignies est devenue la première gare de Wallonie en termes de passagers transportés. Aucune date n'a été fixée, mais la volonté serait de faire coïncider la mise en service de la nouvelle gare avec celle du RER. Le bâtiment neuf tiendra compte de nouveaux impératifs, comme un accès rapide vers les parkings et la présence de petits commerces de proximité. L'ensemble de la gare subira un remaniement complet. Le couloir sous-voies disparaîtra et sera remplacé par deux passerelles. La première sera aménagée au-dessus du couloir actuel et sera dotée d'escalators, d'ascenseurs et d'escaliers. La seconde sera construite à proximité de l'actuelle passerelle provisoire et ne sera pourvue que d'escaliers. Les quais (une douzaine) seront rénovés, déplacés et rehaussés. Ces travaux de rénovation débuteront en 2016.



PHOTO 112-99

La nouvelle gare d'Ottignies inaugurée en 1999 devrait être démolie, car inadaptée à la situation actuelle...

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
18 octobre 2012.

Curiosité ferroviaire

← Des potagers dans les voies

Dans les gares de Bruxelles-Midi et d'Ottignies, les voyageurs peuvent apercevoir des plants de tomate poussant le long des voies et portant plusieurs tomates. C'est pour le moins inattendu dans un tel lieu hostile à toute végétation !

La grande photo montre le plant de tomates entre les voies 11 et 12 à Bruxelles-Midi.

La petite photo de droite montre un plant poussant à Ottignies !

Ligne 162 →

Depuis le mois de mai jusqu'au 28 août, Infrabel a réélectrifié et modernisé la section Naninne - Namur de la ligne 162 (sens indiqué). Ces travaux furent menés parallèlement au remplacement des tabliers du pont au-dessus de la Meuse, et nécessitèrent une circulation permanente à voie unique. Sur la photo prise à Jambes-Est le 28 août, on voit les nouveaux poteaux implantés le long de la voie vers Namur, prévus pour supporter dans le futur la caténaire 25 kV. La voie Namur - Naninne sera traitée lorsque l'on remplacera les autres tabliers du pont de la Meuse en 2013.

Yves STEENEBRUGGEN.



Suppression des trains L vers Jeumont

Depuis le 10 septembre, les trains L Charleroi-Sud - Jeumont sont désormais limités à Erquelines. Il n'y a donc plus aucun train de voyageurs régulier qui franchit la frontière. On se demande bien où est l'économie attendue (Jeumont n'est distant que de 2 kilomètres d'Erquelines !) puisque les trains continuent de circuler et doivent attendre un peu plus longtemps à Erquelines avant de reprendre le chemin de Charleroi... Les voies commutables 25 KV / 3 kV en gare de Jeumont n'ont désormais plus de raison d'être et seront probablement modifiées.

Le 7 septembre, le train L4781 Jeumont - Charleroi-Sud vient de quitter Jeumont et va bientôt franchir la frontière. Dominique ALLARD.





Le 18 août 2012, la 08515 franchit la Meuse à Anseremme. Guy SMETZ.

LES AUTOMOTRICES DESIRO

C'est le 11 avril 2008 que la SNCB a commandé chez Siemens Transportation Systems une série de 305 automotrices triples. La valeur de ce contrat signé le 15 mai 2008 s'élève à € 1,425 milliard. Il s'agit du plus gros investissement réalisé par la SNCB depuis sa création.

L'automotrice est du type *Desiro ML* (ML pour MainLine), une version adaptée pour des services sur toutes les catégories de lignes.

Le choix de ce matériel a été déterminé sur base de nombreux critères, comme ses capacités à accélérer et freiner, le confort, le respect du gabarit des tunnels bruxellois, le nombre et la largeur des portes afin de permettre un accès rapide, les facilités d'accueil pour les personnes à mobilité réduite.

La commande se répartit en deux sous-séries :

- 210 rames 3 kV, numérotées 08001 à 08210, dont 95 sont destinées au futur réseau RER de Bruxelles;
- 95 rames bicourant 3 kV / 25 kV, numérotées 08501 à 08595, qui seront également engagées sur l'axe "Athus-Meuse".

La SNCB a des projets pour la commande de 100 automotrices supplémentaires mais en version quadruple; ainsi que pour la commande de 305 voitures intercalaires supplémentaires pour porter

à 4 voitures les 305 premières rames. Le 18 novembre 2008, *Siemens* a conclu un accord avec *Bombardier* à Brugge pour la construction en sous-traitance de 115 rames + 85 en option. La valeur du contrat est de €168 millions. *Bombardier*

effectuera le montage final, la peinture, et les essais en ligne.

Siemens a débuté les livraisons en 2011. Elles s'étaleront jusqu'en 2016 à un rythme de 5 à 8 automotrices par mois.

Le 7 septembre 2012, passage à la sortie de Visé de la 2829 remorquant la 08524 en provenance du centre d'essais Siemens de Wegberg-Wildenrath. Quatre fourgons Dms accompagnent l'automotrice afin de servir de poids-frein. Maarten SCHOUBBEN.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

1. Généralités

L'automotrice se compose de trois voitures, dont les deux d'extrémité sont motrices et pourvues d'une cabine de conduite. La voiture du milieu ne comporte que des bogies porteurs. La configuration des essieux de la rame est : Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo'.

L'automotrice est équipée à chacune de ses extrémités d'un attelage automatique *Scharfenberg* type GF assurant les liaisons mécaniques, électriques et pneumatiques.

Les voitures d'une automotrice sont reliées entr'elles par une barre de liaison.

Chaque voiture porte son propre numéro; par exemple, l'automotrice 08001 se compose des voitures 08001-1 (ABx), 08001-2 (ABDx) et 08001-3 (B). Le suffixe 08 se rapporte à l'année de commande : 2008.

La circulation en unité multiple est possible avec un maximum de quatre automotrices.

2. Aménagement intérieur

L'aménagement des voitures se compose de (voir plan ci-dessous) :

Voiture 1 (ABx) :

- un poste de conduite;
- un compartiment de 1e classe;
- une plate-forme d'accès;
- un grand compartiment de 2e cl;
- une seconde plate-forme d'accès;
- un second compartiment de 2e cl.

Au total, la voiture compte 92 places assises, dont 16 de 1e classe et 76 de 2e classe.

Voiture 2 (B) : elle comporte trois compartiments de 2e classe, séparés par deux plates-formes d'accès.

La voiture compte au total 104 places assises.

Voiture 3 (ABDx) :

- un poste de conduite;
- un compartiment de 1e classe;
- une plate-forme d'accès;
- un compartiment de 2e classe;
- un espace multifonctionnel comprenant : un WC fonctionnant en circuit fermé accessible par une large porte coulissante facilitant l'accès aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant; deux places pour fauteuils roulants; 18 strapontins disposés transversalement par rapport au sens de la marche; un espace pour vélo;
- la seconde plate-forme d'accès, laquelle est équipée d'une rampe pour

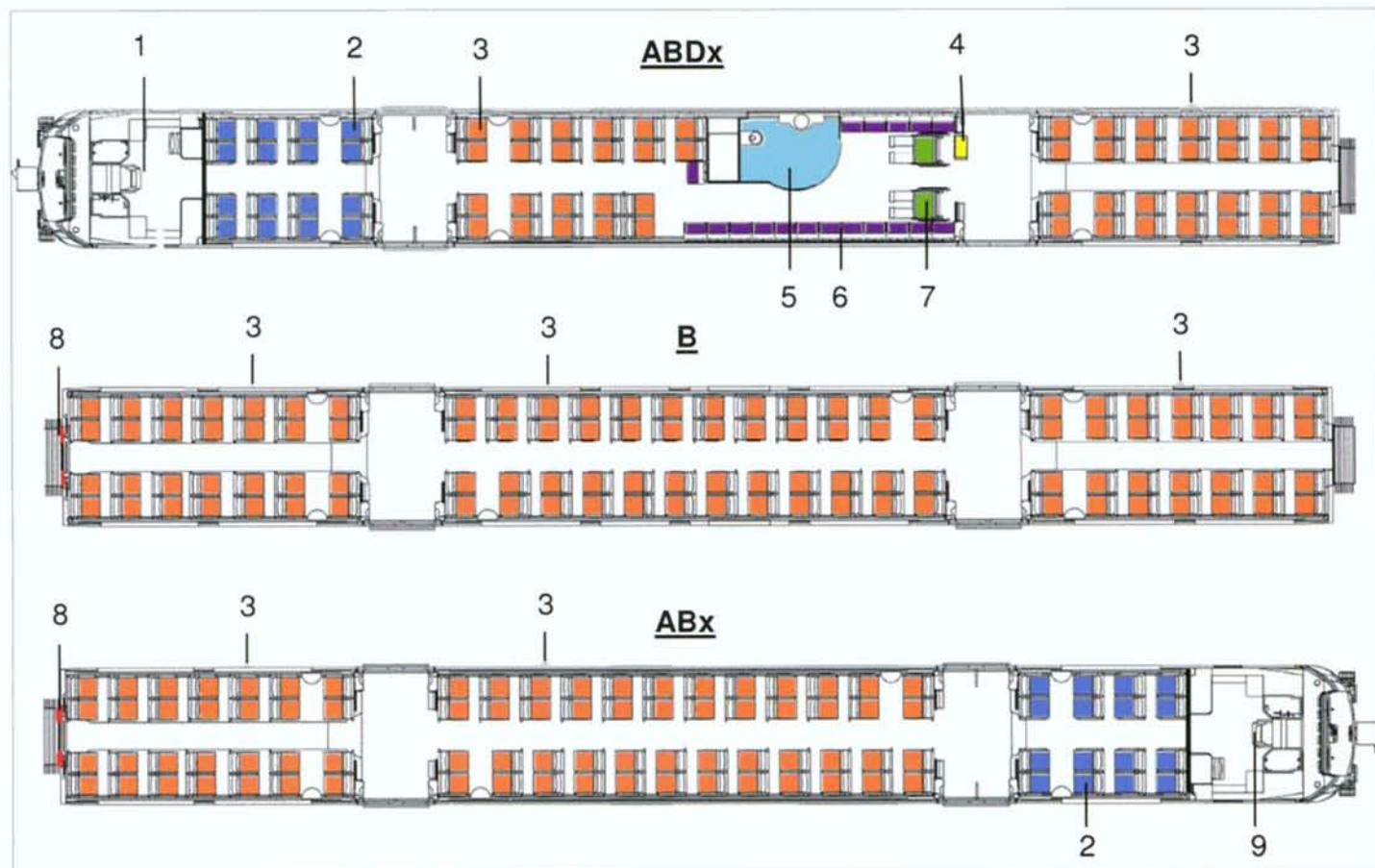
l'embarquement / débarquement des voyageurs en fauteuil roulant. Cette rampe relevable est placée dans une armoire située sur la plate-forme. Elle peut supporter un poids de 300 kg et a une largeur d'environ 850 mm. Elle peut être utilisée pour des hauteurs de quai de 760 mm à 550 mm;

- un second compartiment de 2e classe.

Au total, la voiture compte 84 places assises, dont 16 de 1e classe et 68 de 2e classe dont les 18 strapontins.



La rampe pour l'embarquement / débarquement des voyageurs en fauteuil roulant.



1. Poste de conduite 2

2. Compartiment de 1e classe

3. Compartiment de 2e classe

4. Emplacement de la rampe mobile pour les personnes à mobilité réduite

5. Espace sanitaire avec toilette

6. Espace multifonctionnel avec strapontins

7. Emplacement pour personnes à mobilité réduite

8. Porte coupe-feu

9. Poste de conduite 1

Dans les trois voitures, le plancher du grand compartiment central ainsi que les deux plates-formes d'accès qui l'encadrent sont surbaissés à une hauteur de 895 mm.

Les sièges sont disposés l'un en face de l'autre et l'un derrière l'autre. Il n'y a aucune porte entre les compartiments. Les voitures sont reliées entr'elles par une intercirculation fermée et parfaitement étanches aux poussières.

Les compartiments sont séparés entr'eux par des cloisons de séparation en verre. Dans la partie inférieure, ces cloisons sont fixées à un socle. Elles séparent la zone d'accès des parties de siège continues et servent de coupe-vent.

Des porte-bagages sont fixés à la paroi latérale au-dessus du bord supérieur des fenêtres. Les portes-bagages sont dotés de prises 230 V. Tant les voyageurs que le personnel d'entretien peuvent utiliser ces prises. Chaque voiture possède huit prises de courant.

Eclairage

L'éclairage des compartiments à voyageurs est constitué de deux bandes lumineuses qui sont intégrées dans le plafond.

Intercirculation

A chaque intercirculation entre les voitures, il y a une porte coupe-feu qui, en situation normale, est toujours ouverte. Elle ne se ferme que lors de la désactivation de l'automotrice par le conducteur, et lors d'une alarme incendie.

Portes d'accès

L'automotrice est équipée de 12 portes d'accès, 6 par côtés, louvoyantes-coulissantes extérieures à fonctionnement électromécanique avec une largeur de passage de 1300 mm. Les battants de porte sont exécutés en métal léger. Chaque panneau de porte est équipé d'une vitre en verre.

Toutes les portes d'accès hormis celles donnant accès à l'espace multifonctionnel (portes 9 et 10) sont équipées de marchepieds escamotables à commande électrique. Le marchepied est rabattu lorsque les portes sont libérées et que la touche d'ouverture de porte est enfoncée. Le temps nécessaire pour la rentrée ou la sortie du marchepied est d'environ 2,5 s.

Les portes d'accès menant à l'espace multifonctionnel (portes 9 et 10) sont équipées d'un marchepied coulissant à commande électrique. En situation normale, lorsque la porte est ouverte, le marchepied se déploie sur une longueur d'environ 20 cm. Cependant le marche-



Le compartiment de 1^{re} classe contigu à la cabine de conduite (voitures ABx et ABdx; à l'exception de l'accoudeur, les sièges sont identiques à ceux de 2^e classe. Lionel GOTA.



Vue intérieure depuis la voiture B. On remarquera l'absence de portes d'intercirculation, ce qui permet de voir à travers toute l'automotrice. Lionel GOTA.

ped peut être soit effacé totalement soit sorti jusqu'à une longueur de 40 cm environ. Cette commande se fait au moyen du commutateur situé au-dessus du panneau de commande de la porte d'accès concernée.



Le marchepied coulissant (portes 9 et 10) donnant accès à l'espace multifonctionnel.

SIV

Le SIV (Système d'Information aux Voyageurs) permet de communiquer des informations. Le système est configuré pour un trajet spécifique lorsque le conducteur introduit le numéro du train et sa destination sur le terminal SIV. Le lancement du système est exécuté par le chef de bord depuis une console SIV. Une fois activé, le système est autonome. Lorsque le train roule, le système fournit l'information aux voyageurs. Ceci s'effectue par l'affichage des informations (indicateurs frontaux, intérieurs et extérieurs) ou par la transmission des informations par haut-parleurs. Cette information automatique fonctionne à l'aide de coordonnées GPS, du trajet parcouru, du temps et de signaux de libération de porte.



Les écrans d'informations. Ci-dessus, les écrans placés dans les compartiments indiquent les prochains arrêts, le numéro du train, la date, l'heure, la destination. Ci-dessous les écrans placés au-dessus du couloir central indiquent par défilement tous les arrêts des trains.



Sonorisation - interphonie

Chaque voiture est équipée d'une console de sonorisation permettant de communiquer vers la clientèle, et de contacter un collègue, le conducteur ou le régulateur de ligne.

Chauffage et climatisation

L'automotrice est équipée d'un système de climatisation servant à la ventilation, au chauffage et au refroidissement des compartiments voyageurs et des cabines de conduite. Un système d'aspiration permet d'évacuer l'air des compartiments voyageurs. La température programmée par défaut dans le système est de 22°C.

Poste de conduite

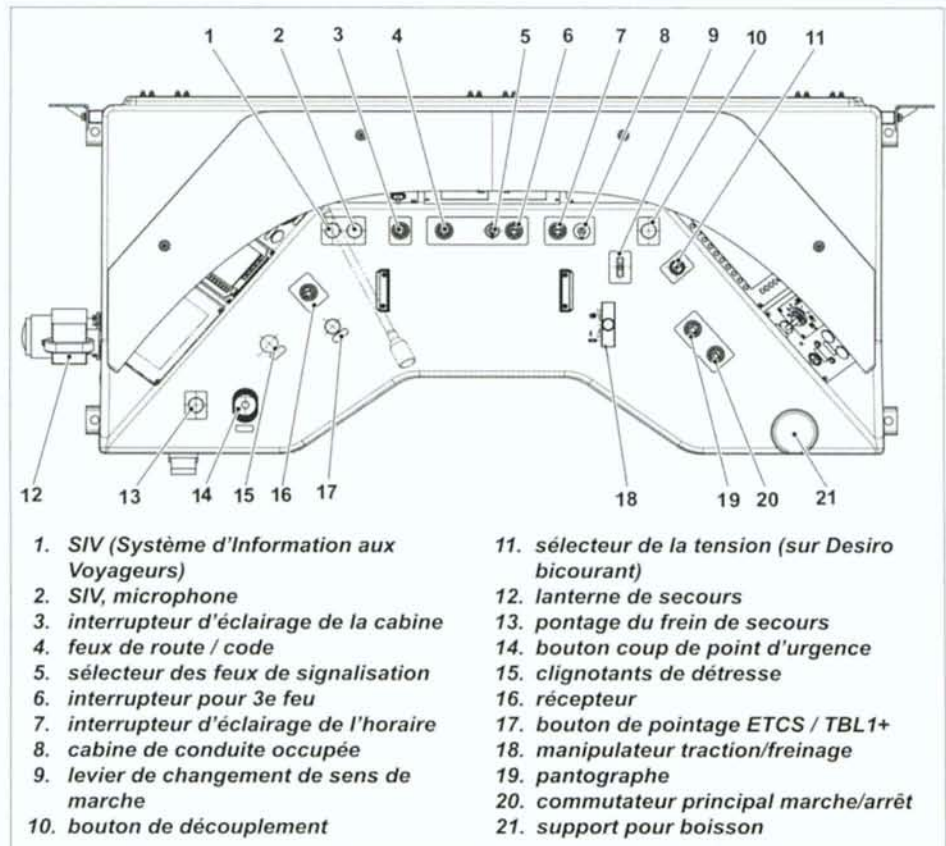
Le pupitre de conduite se compose d'un soubassement et d'un pupitre. Le sou-



La cabine de conduite dispose de deux manipulateurs marche/freinage auxiliaires pouvant être utilisés lors de manœuvres. Ils sont installés sur les parois latérales à proximité des fenêtres.



Pupitre de conduite de la 08503. Lionel GOTA.



bassement du pupitre est composé d'un encadrement. A gauche et à droite de la niche pour les jambes, des espaces de montage sont prévus pour divers composants du système de freinage, de l'installation de lave/essuie-glaces et de l'équipement électrique.

Sur la zone de commande du pupitre de conduite, on retrouve les éléments de commande et d'affichage. Le pupitre est réalisé en matière plastique renforcée de fibres de verre. Des renforts locaux et des plaques d'acier noyées dans la masse confèrent une stabilité supplémentaire au pupitre de conduite et ser-

vent à la fixation des différents éléments. Conformément aux directives ergonomiques, les divers éléments de commande et d'affichage sont disposés sur quatre plans à l'inclinaison différente de sorte qu'ils sont clairement lisibles par le conducteur.

Le conducteur dispose d'un réfrigérateur utilisé pour le refroidissement d'aliments et de boissons.

Etant donné qu'il n'y a pas de local de service propre au personnel d'accompagnement, ce dernier fait usage de la cabine de conduite inoccupée.

3. BOGIES

Les bogies tant moteurs que porteurs sont du type SF6500, basés sur une plate-forme commune se différenciant très peu l'un de l'autre. Les bogies moteurs 1 et 6 sont pourvus d'un chasse-pierres et d'une antenne pour le système *Memor*.

Ils sont conçus pour une vitesse maximale de 160 km/h. L'empattement est de 2,300 m et le diamètre de roues est de 0,850 m neuves et 0,780 m usées. Leur poids s'élève à 9,2 t pour les bogies 1 et 6 (bogies moteurs d'extrémité), 9,0 t pour les bogies 2 et 5 (bogies moteurs) et 7,1 t pour les bogies porteurs 3 et 4 (voiture intercalaire). Les bogies peuvent supporter une charge par essieux maximale de 18 t.

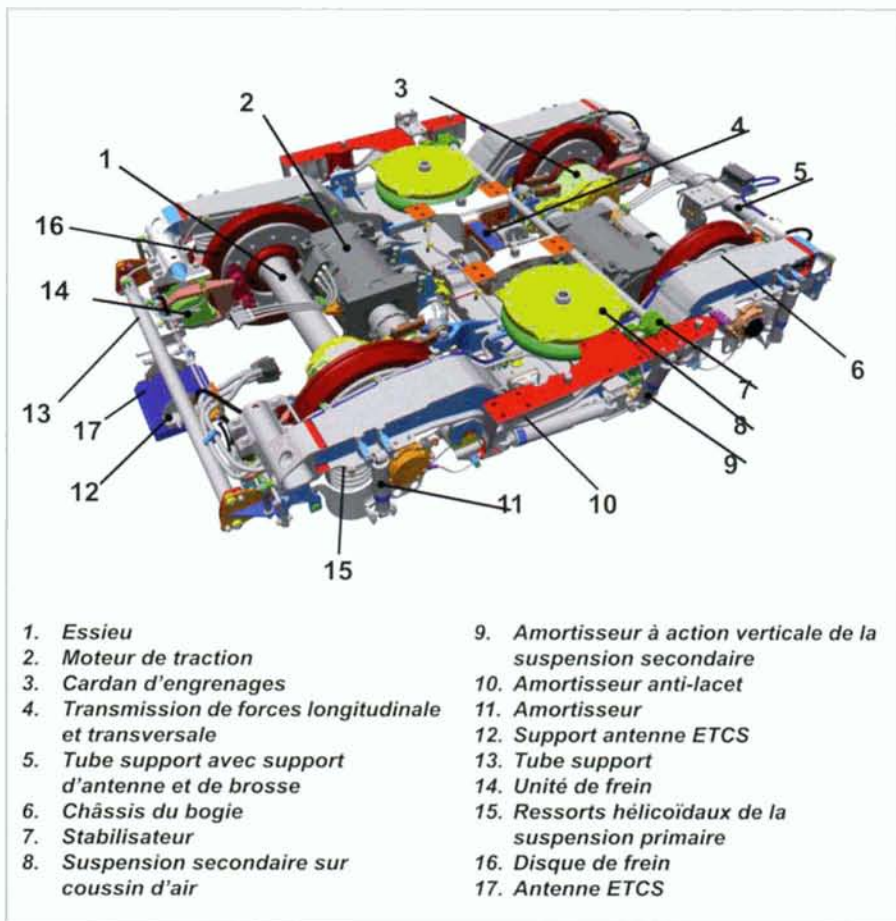
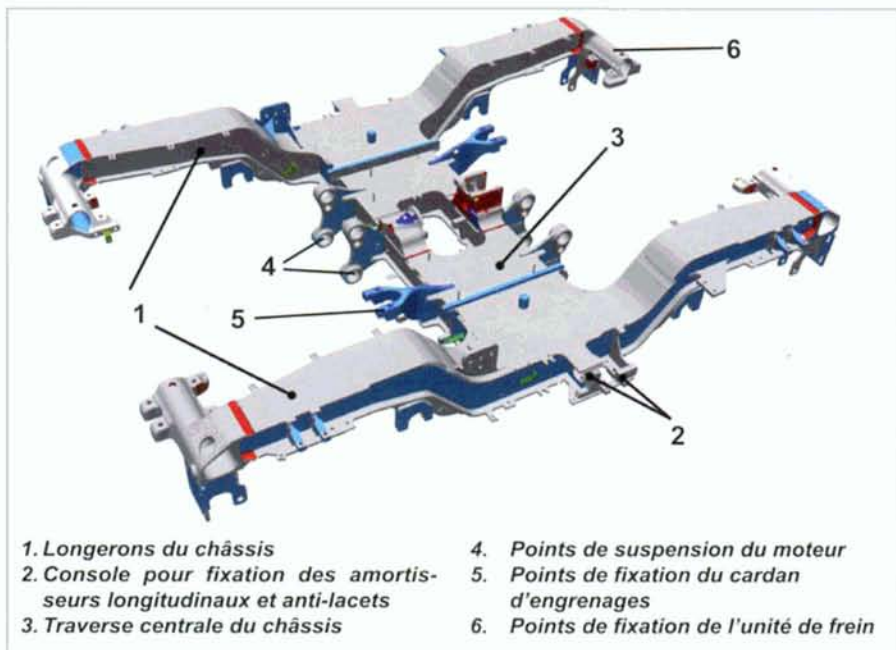
Le châssis du bogie est constitué de deux longerons soudés, reliés entr'eux par une traverse centrale sur laquelle repose la caisse centrale par l'intermédiaire de la suspension secondaire constituée par deux coussins pneumatiques. Deux petits tubes supports relient les deux extrémités du bogie.

Les moteurs de traction reposent sur la traverse centrale par deux points d'appui. Le train d'engrenage repose d'un côté sur la traverse centrale et d'autre part autour de l'axe de l'essieu.

Chaque bogie possède quatre unités de frein, un par roue. Les bogies porteurs 3 et 4 (voiture intermédiaire) sont équipés chacun de deux patins de frein électromagnétique s'appliquant en cas de freinage d'urgence. Six freins parking équipent chaque automotrice, un sur chaque unité de frein des bogies 1 et 6, et deux sur chaque bogie 2 et 5.

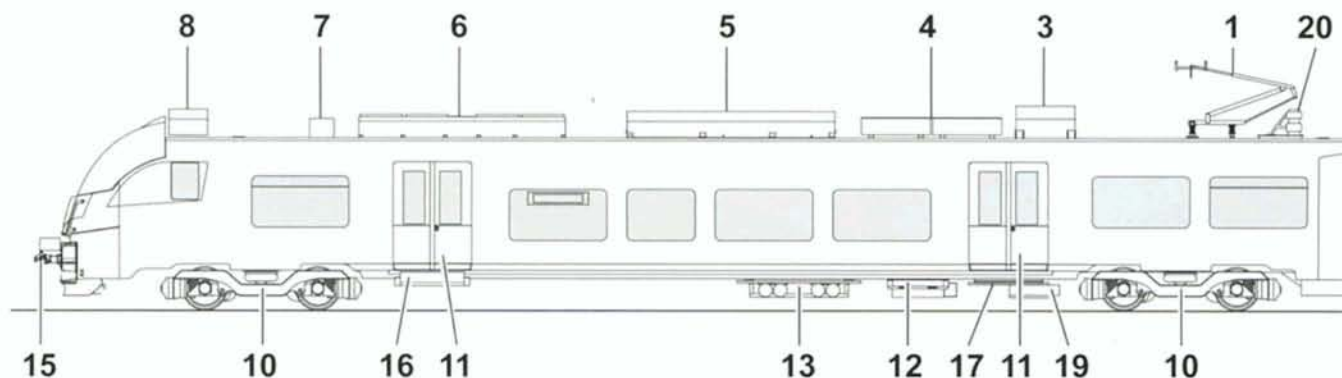
Le châssis de bogie est supporté par les essieux via la suspension primaire. Cette dernière est constituée par 2 x 4 ressorts hélicoïdaux en acier (deux ressorts de diamètres différents s'intercalant l'un dans l'autre), 4 ressorts à lames caoutchouc-métal, et 4 tampons de butée caoutchouc-métal. Quatre amortisseurs relient chaque palier d'essieu au châssis du bogie.

La caisse repose sur les bogies par l'intermédiaire d'une traverse et de la suspension secondaire. Cette suspension pneumatique est constituée au moyen de deux amortisseurs à action verticale (reliant la traverse de la caisse au châssis du bogie), un amortisseur à action horizontale (situé au centre du bogie), deux amortisseurs anti-lacet (reliant la traverse de la caisse au châssis du bogie) et par deux soufflets à ressorts pneumatiques reliés l'un à l'autre. Grâce aux vannes à ressorts pneumatiques qui règlent le mouvement relatif entre la caisse et le bogie, la caisse est toujours maintenue à la même hauteur, quel que soit l'état de charge de l'automotrice. Un dispositif anti-roulis compense les différences de charge dues à l'état asymétrique du centre de gravité de la caisse et aux mouvements de roulis dynamiques de la caisse.

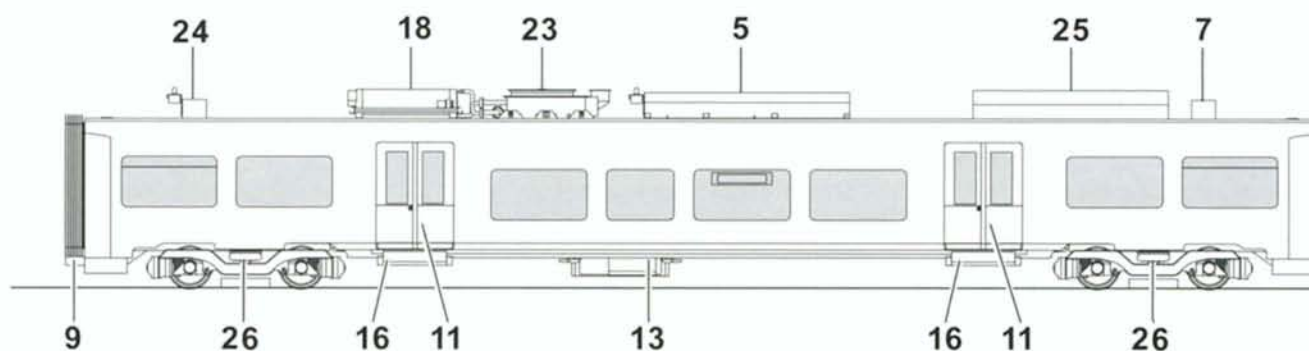


Les bogies porteurs et moteurs sont pratiquement identiques. Ici, un bogie porteur, lequel comprend deux patins de freinage électromagnétique situés entre les roues sous le châssis du bogie.

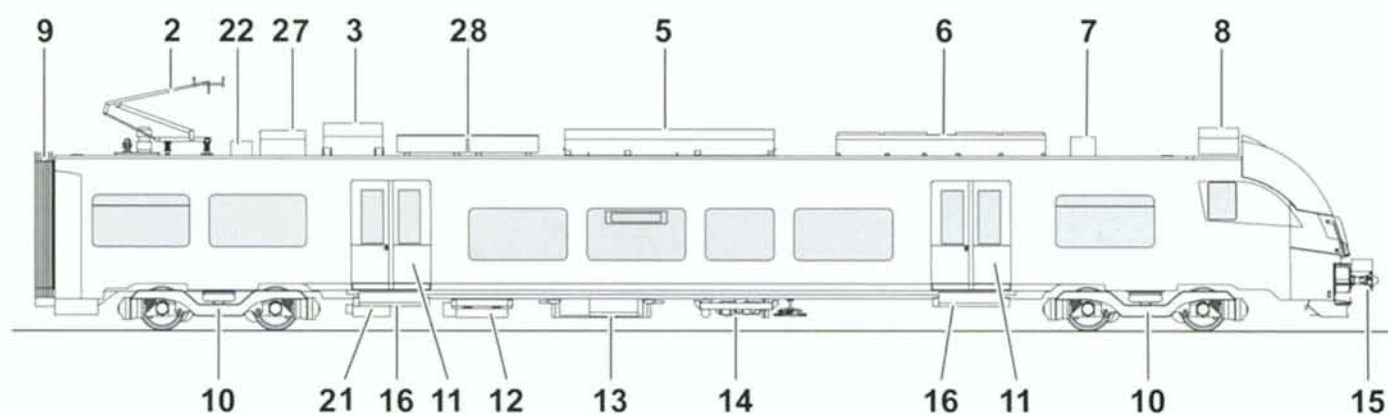
ABDx



B



ABx



- | | |
|---|---|
| 1. Panto 25 kV (uniquement sur Desiro 08.5) | 15. Attelage GF |
| 2. Panto 3 kV | 16. Marchepied escamotable |
| 3. Inductance de filtrage de réseau | 17. Marche escamotable |
| 4. Résistances du frein électrique rhéostatique | 18. Groupe de refroidissement |
| 5. Climatisation des compartiments à voyageurs | 19. Compresseur auxiliaire (uniquement sur Desiro 08.5) |
| 6. Convertisseur de courant de traction avec convertisseur statique | 20. Interrupteur principal et sectionneur de mise à la masse 25 kV (uniquement sur Desiro 08.5) |
| 7. Conteneur 400 V | 21. Compresseur auxiliaire |
| 8. Climatisation de la cabine de conduite | 22. Sectionneur de mise à la masse 3 kV |
| 9. Intercirculation entre voitures | 23. Transformateur 25 kV (uniquement sur Desiro 08.5) |
| 10. Bogie moteur | 24. Coffre radio |
| 11. Portes d'accès | 25. Convertisseur à quadrants (uniquement sur Desiro 08.5) |
| 12. Batteries | 26. Bogie porteur |
| 13. Equipement de freinage et d'air comprimé | 27. Interrupteur principal 3 kV |
| 14. Production d'air comprimé | 28. Résistances de freinage |

4. Equipement électrique

Pantographe

L'automotrice 3 kV est équipée d'un pantographe unijambiste installé sur la toiture de la voiture ABx.

Les automotrices bicourant possèdent un second pantographe pour la captation du 25 kV, installé sur la toiture de la voiture ABDx.

Des parafoudres protègent l'équipement électrique contre les surtensions.

Transformateur principal

Le transformateur principal équipant les automotrices bicourant se trouve sur le toit de la voiture B.

La partie active comporte un enroulement de surtension de 25 kV et quatre enroulements de traction de sous-tension pour l'alimentation du convertisseur à quadrants 4QS.

L'enroulement primaire est prévu pour l'alimentation du convertisseur 1000 V (triphasé, 50 Hz).

L'enroulement secondaire est prévu pour une tension de 400 V 50 Hz.

Convertisseur à quadrants

Les automotrices bicourant sont équipées d'un convertisseur à quadrants 4QS se trouvant sur le toit de la voiture B. En mode de conduite 3 kV, le convertisseur de puissance d'entrée du convertisseur à quadrants ne fonctionne pas. En mode de conduite 25 kV, le conver-

tisseur de puissance d'entrée du convertisseur à quadrants est relié côté entrée à quatre enroulements du transformateur et est alimenté en 4 x 1850 V alternatif. Côté sortie, il alimente deux convertisseurs de traction et convertisseurs statiques avec une tension de 3 kV continu. Le convertisseur à quadrants est capable d'alimenter dans le sens des consommateurs (pendant la traction) ainsi que dans le sens inverse, vers le réseau, lors de freinage électrique par récupération.

Onduleurs de traction

Sur chaque automotrice se trouvent deux onduleurs MLI de courant de traction, intégrés avec les convertisseurs statiques. Ils se trouvent chacun sur la toiture des voitures ABx et ABDx. L'onduleur de courant de traction transforme le courant continu 3 kV en triphasé à fréquence et amplitude variables pour une commande continue de la vitesse de rotation et du couple des moteurs de traction.

Convertisseurs statiques

L'automotrice est équipée de 2 convertisseurs statiques permettant de transformer l'énergie haute tension (3 kV ou 25 kV) en énergie basse tension nécessaire au fonctionnement des équipements annexes et à la charge des batteries.

Groupe de refroidissement

Un groupe de refroidissement placé sur la toiture de la voiture B des automotrices bicourant comprend deux circuits de re-

froidissement, dont un circuit d'huile pour le refroidissement du transformateur principal, et un circuit d'eau pour le refroidissement du convertisseur de quadrants 4QS.

Moteur de traction

Le moteur triphasé à six pôles a été exécuté selon le type "moteur encapsulé" et conçu pour un assemblage transversal dans l'automotrice. Il est autoventilé via un ventilateur intérieur installé sur l'axe du rotor.

La fixation du moteur de traction au châssis du bogie a lieu via 4 points de suspension.

Le rotor du moteur de traction est double, et le couple est transmis uniformément par l'axe. Le couple est délivré via l'accouplement à denture sphérique à la boîte d'engrenages avec tige de réaction montée sur l'essieu.

Transmission

L'accouplement élastique sert à la transmission du couple entre le moteur et le boîtier d'engrenages et compense le déplacement axial présent entre le moteur et le boîtier d'engrenages dans tous les sens.

L'accouplement à denture sphérique se compose de deux demi-accouplements, l'un côté boîte d'engrenages et l'autre côté moteur.

Les engrenages du boîtier d'engrenages droit ont des dents spiralées. L'angle spiralé et la largeur de dents ont été conçus pour obtenir un niveau sonore optimal.

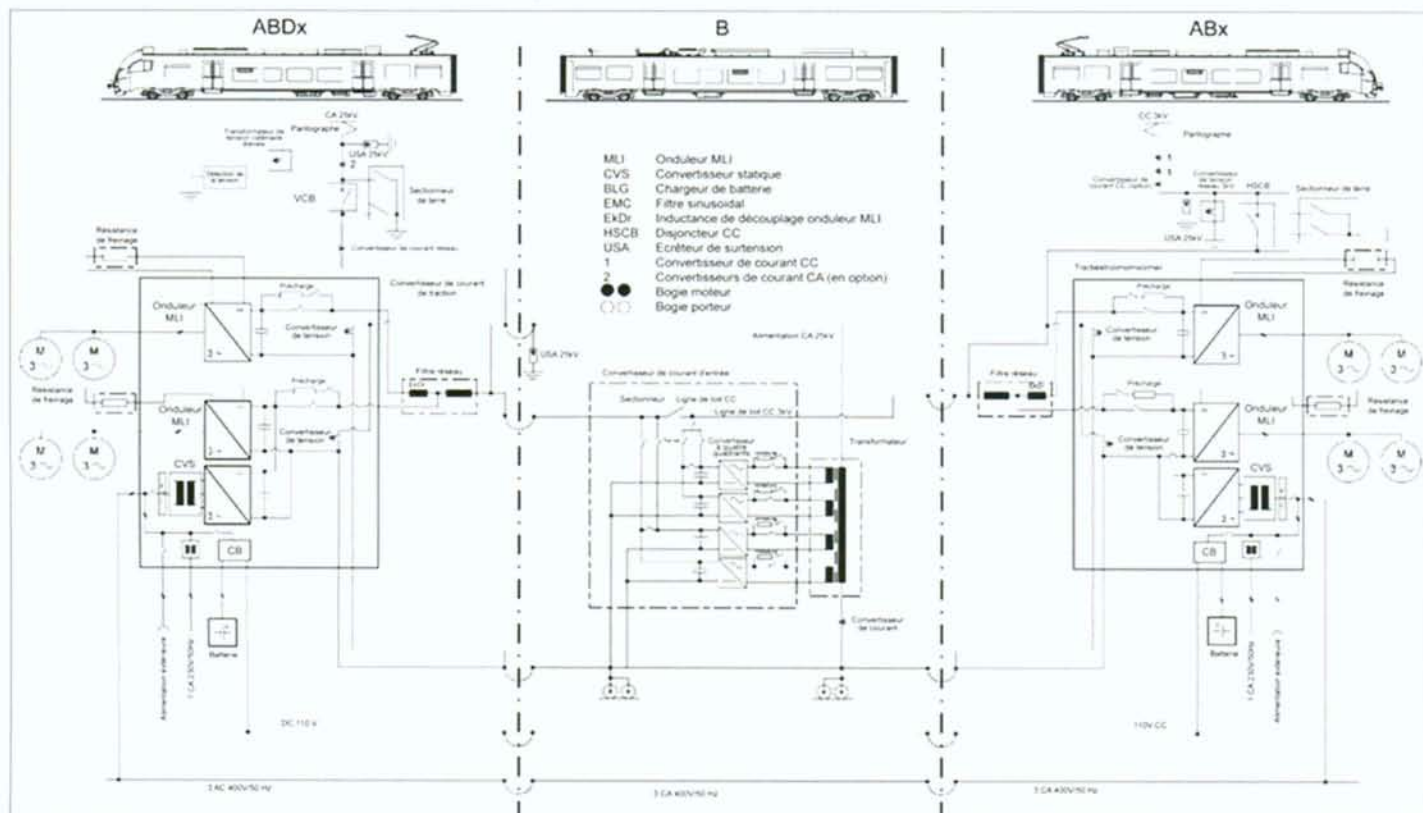


Schéma du circuit haute tension de l'automotrice Desiro bicourant.

Commande de traction

Chaque automotrice possède deux unités de commande centrales (UCC). Les UCC forment le noyau du niveau électronique et gèrent la commande de l'automotrice. Elles exécutent des fonctions de coordination au niveau de la conduite, du réglage et du contrôle. Les deux unités sont réglées comme UCC maître ou comme UCC esclave. L'UCC maître assume la commande de l'automotrice. UCC esclave n'assume aucune tâche en relation avec la conduite de l'automotrice. Elle surveille UCC maître et est prête à assumer ses tâches en cas de défaillance du maître.

L'UCC assure de concert avec les processeurs de convertisseurs de courant 4QS et onduleurs MLI, la commande, le réglage et le contrôle des composants d'entraînement : réglage de l'effort de freinage réglé et de l'effort de freinage électrique; contrôle des grandeurs de tension réseau; contrôle des courants parasites; pilotage des éléments de commutation dans le circuit de traction; contrôle des convertisseurs de courant, des moteurs de traction et autres composants d'entraînement; fonction antipatinage; fourniture de données de diagnostic liées à la traction.

Dispositifs de contrôle et de sécurité

Un système de diagnostic identifie, enregistre et signale les dérangements au conducteur et au personnel d'entretien. Toutes les limitations fonctionnelles pertinentes des systèmes, comme l'entraînement, le réseau de bord, l'accouplement, le freinage, la climatisation et les portes sont signalées au conducteur de train. Le personnel d'entretien reçoit des messages de dérangement spécifiques avec des informations de dérangement détaillées. L'information est créée par le diagnostic d'automotrice central de l'UCC et mis à disposition du personnel d'entretien via une interface de service pour ordinateur portable.

Batterie

La batterie se trouve dans deux caissons fixés sous la caisse des voitures ABx et ABDx. Elle se compose de 2 x 42 éléments montés en série, et est rechargée de manière constante lorsque l'automotrice est sous tension. Lorsque la rame n'est pas sous tension, elle permet l'utilisation de divers composants (portes, marchepieds, éclairage, WC,...).

Veille automatique

La veille automatique à contrôle de maintien d'appui, en abrégé VACMA, est un équipement intégré aux automotrices pour arrêter le train automatiquement dans le cas où le conducteur du train est dans l'incapacité de travailler pendant la marche. Ceci représente un complément aux systèmes de couverture extérieurs, dont TBL1+ et l'ETCS.

5. Equipement de freinage

L'équipement de freinage se compose du frein automatique; du frein électrodynamique; du frein magnétique; du frein de parking; et du système antipatinage ABS.

Production d'air comprimé

L'air comprimé est produit par un compresseur à piston sans huile et conduit ensuite à travers une installation de séchage d'air. Le moteur d'entraînement du compresseur est à courant triphasé 400 V AC de 6,0 kW.

Le compresseur et l'installation de séchage d'air sont montés sous le plancher de la voiture B.

En plus du circuit de freinage, l'air comprimé est également utilisé pour la suspension pneumatique, le graisseur des boudins de roue, le WC, le (ou les) pantographe(s) et l'interrupteur principal, l'attelage automatique et les portes d'intercirculation entre les voitures.

Frein automatique

Le frein automatique fonctionne de manière électropneumatique et est alimenté par le réservoir principal. Il est piloté par un microprocesseur via un régulateur de pression par la conversion des commandes électriques de l'électronique de commande en signaux pneumatiques.

La commande "freinage" et la valeur de freinage réglée sont transmises par le dispositif de conduite à l'unité de conduite de frein électronique.

Frein électrique

L'automotrice est équipée d'un frein électrique à récupération. Les moteurs de traction sont alors utilisés comme générateur d'énergie, qui est restituée à la caténaire. Si l'énergie récupérée ne peut pas être restituée à la caténaire, elle est évacuée dans des résistances de freinage électriques.

L'actionnement du frein électrodyna-

mique a lieu via l'électronique d'entraînement. Si l'effort de freinage demandé est supérieur à l'effort de freinage qui peut être fourni par le frein électrodynamique, l'effort de freinage supplémentaire est produit par le freinage pneumatique. Le frein électrodynamique a priorité sur le frein de service.

Frein magnétique

Les deux bogies de la voiture B sont équipés d'un frein magnétique agissant directement par application sur les rails. Pendant la marche, ces aimants magnétiques sont suspendus librement au-dessus des rails. En cas de freinage d'urgence, le freinage magnétique est activé et les aimants magnétiques s'appliquent immédiatement contre le rail.

Frein de parking

Le frein de parking est un frein à ressort sous tension mécanique et pneumatique. Il sert essentiellement à maintenir le train à l'arrêt lors d'un stationnement prolongé. Une pression sur un bouton-poussoir applique les freins de parking. Une pression sur un autre bouton-poussoir desserre les freins de parking.

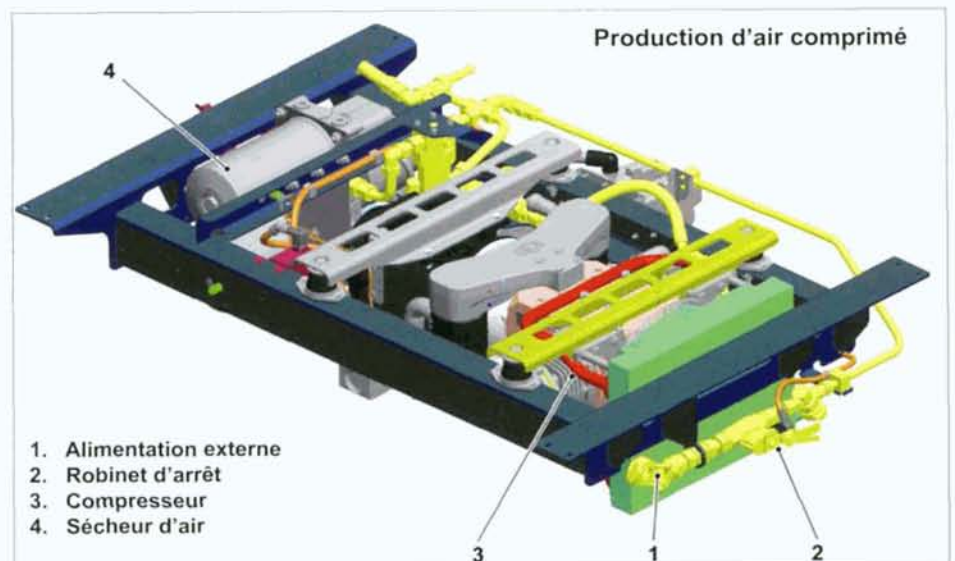
Système antipatinage ABS

L'automotrice est équipée d'un système antipatinage ABS qui permet d'éviter le glissement des roues.

Les vitesses de tous les essieux de l'automotrice sont enregistrées séparément via le capteur de vitesse de rotation et les inducteurs. L'évaluation des signaux de détecteur a lieu dans l'unité de conduite du frein. Grâce à une vanne antipatinage, l'électronique de conduite peut maintenir ou diminuer la pression du cylindre de frein.

Graisseur des boudins de roue

L'automotrice est équipée d'une installation pneumatique de graissage des boudins de roue. Dans les voitures de tête, l'essieu avant est graissé dans le sens de la marche.



6. Mise en service

La 08502 arriva la première en Belgique, le 2 juillet 2010.

Du 10 au 13 juillet, elle aurait dû subir les tests de compatibilité électromagnétique au Bois du Coucou, mais ceux-ci furent supprimés et l'automotrice renvoyée en Allemagne. De retour au mois d'août à Bertrix, les essais prévus de compatibilité électromagnétique sous 25 kV furent également supprimés. L'automotrice regagna alors Schaerbeek où elle subit des essais de levage avec la grue de 100 t. Les différents essais d'homologation ont finalement débuté le 13 septembre, toujours avec la 08502.

Une seconde rame, la 08501, arriva sur le réseau en octobre 2010, et débuta des essais intensifs dès le

12, tandis que la 08502 fut envoyée au centre d'essai de Velim en Tchéquie.

Le 25 novembre 2011, la presse fut invitée à effectuer un parcours entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve-Université, à bord de la 08001.

Le 2 décembre 2011, la SSICF a délivré une autorisation de mise en service pour les 08001 à 08005. Les parcours de réception provisoire furent alors entamés.

C'est finalement le 25 janvier 2012 que débutèrent les premiers parcours commerciaux sur la ligne 130A entre Charleroi-Sud et Erquennes.

PHOTO 112-31

Une vue de face de la 08019. Schaerbeek, 7 septembre 2012.



AUTOMOTRICE DESIRO



Généralités	Partie mécanique	Equipement de traction	Transmission																									
Effectif : 305 Type : Bo'2' + 2'2' + Bo'Bo' Numéro : 08001 à 08210 08501 à 08595 Tension : 3 kV (08.0) 3 kV / 25 kV (08.5) Puissance : 2200 kW Puissance frein électrique : 2200 kW Accélération : 1,1 m/s ² Vitesse max : 160 km/h Rayon de courbure : 150 m 100 m à vitesse limitée 90 m (poussée voiture seule) Longueur voiture ABx : 29,906 m Longueur voiture B : 29,906 m Longueur voiture ABDx : 29,095 m Longueur totale : 79,907 m Empattement bogie : 2,300 m Diamètre des roues : 0,850 m 0,780 m usées Hauteur totale : 4,243 m Largeur max caisse : 2,820 m Masse voiture ABx : 50,8 t (08.0) 51,0 t (08.5) Masse voiture B : 38,7 t (08.0) 44,6 t (08.5) Masse voiture ABDx : 50,5 t (08.0) 51,2 t (08.5) Masse à vide : 140,0 t (08.0) 146,8 t (08.5) Masse totale max : 189,6 t Charge par essieu max : 16,4 t	Constructeur : Siemens Année de construction : 2010-2016 Nombre de places : <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th colspan="2">strapontin debout</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ABx</td> <td>16</td> <td>76</td> <td>0</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>0</td> <td>104</td> <td>0</td> <td>116</td> </tr> <tr> <td>ABDx</td> <td>16</td> <td>50</td> <td>18</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>total</td> <td>32</td> <td>230</td> <td>18</td> <td>308</td> </tr> </tbody> </table> Freinage : frein électrique à récupération et rhéostatique, frein automatique pneumatique au moyen de disques, piloté par microprocesseur, frein magnétique en cas de freinage d'urgence, frein de parking d'immobilisation à ressorts. Bogies : bogies type SF6500 conçus pour une vitesse maximale de 160 km/h. Graissage des boudins de l'essieu avant dans le sens de marche. Chauffage : par air climatisé Décoration : caisse : gris clair RAL 9015 avec bandeau noir RAL 7035 autour des fenêtres, portes rouge RAL 3020; bas de caisse bleu RAL 5013; Faces frontales : jaune RAL 1021, contour gris RAL 7037, contour des pare-brise : noir RAL 7022; Toiture : gris RAL 7037		A	B	strapontin debout		ABx	16	76	0	92	B	0	104	0	116	ABDx	16	50	18	100	total	32	230	18	308	Equipement de traction MOTEUR DE TRACTION 8 moteurs par automotrice, 4 dans la voiture ABx et 4 dans la voiture ABDx. Type : triphasé à six pôles autoventilé Puissance de référence : 250 kW Vitesse de rotation : 2200 tr/min 5004 tr/min maximum Tension de référence : 2250 V Tension maximale : 2807 V Tension d'isolement : 3300 V Intensité nominale : 81 A Intensité maximale : 147 A Poids total : 680 kg Configuration : Deux onduleurs MLI transforment le 3 kV en triphasé à fréquence et amplitude variables pour l'alimentation des moteurs de traction. Sur les Desiro 08.5, un transformateur alimente un convertisseur à quadrants 4QS. Traction en unité multiple : maximum 4 automotrices Pantographes : un pantographe 3 kV sur les 08.0; un pantographe 3 kV et un pantographe 25 kV sur les 08.5.	Les moteurs sont accouplés à un boîtier d'engrenages à dents spiralées par l'intermédiaire d'un accouplement élastique. Auxiliaires Alimentation : deux convertisseurs statiques transforment le 3 ou 25 kV en énergie basse tension pour l'alimentation des équipements annexes et de la charge des batteries. Moteur-compresseur : l'air comprimé est produit par un compresseur à piston sans huile entraîné par un moteur à courant triphasé 400 V AC de 6 kW. Système de sécurité : ETCS, VACMA, TBL1+. Batterie : 2 x 42 éléments, nickel-cadmium, 110 V, 80 Ah
	A	B	strapontin debout																									
ABx	16	76	0	92																								
B	0	104	0	116																								
ABDx	16	50	18	100																								
total	32	230	18	308																								



PHOTO 112-32 Le 13 septembre 2010, la 08502 effectue des parcours d'essais sous 25 kV entre Bertrix et Virton, en passage à La-cuisine. L'automotrice n'avait pas encore été pourvue de ses numéros. Serge MARTIN.

C'est le 25 janvier 2012 que furent engagées pour la première fois des Desiro en service commercial. Cela se passait sur la ligne 130A entre Charleroi-Sud et Erquelinnes. Le 26 janvier, arrivée du train L4764 en provenance de Charleroi, assuré par les 08001 et 08004. Dominique ALLARD.





PHOTO 112-33 *Le 2 février 2011, la 08501 est testée entre Gouvy et Trois-Ponts. Passage à Rencheux. Marc RIGUELLE.*

PHOTO 112-34 *Le 9 février 2011, la 08501 est rejointe par la 08503. Les voici en passage à Rencheux. Michel HANSENS.*



Le 1er février 2012, le SSICF a délivré une autorisation de mise en service pour les *Desiro* bicourant 08501, 502, 504 et 505. Le 17 février 2012, une *Desiro* fut pour la première fois engagée sur des *CityRail* entre Aalst et Braine-l'Alleud.

Après des corrections logicielles réalisées par Siemens, le SSICF a délivré les autorisations de mise en service définitives le 13 avril 2012 pour les automotrices bitension et le 17 avril 2012 pour les automotrices monotension.

Depuis le début de cet été, des *Desiro* sont visibles sur des *CityRail* Aalst - Braine-l'Al-

leud, des trains L Nivelles - Bruxelles - Antwerpen-Centraal, des trains L et P entre Libramont - Bertrix - Dinant - Namur. Depuis le mois d'août, les trains P7800 / 8800 Jemelle ↔ Bruxelles-Midi sont assurés par un couplage de 4 automotrices. Depuis le 3 septembre, une *Desiro* est engagée trois fois par semaine sur les IR-s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen (ligne 4).

Au rythme des livraisons et de l'écolage du personnel de conduite et d'accompagnement, les *Desiro* se feront de plus en plus présentes sur le réseau. En 2016, lorsque toutes les automotrices seront li-

vrées, elles deviendront prédominantes sur l'ensemble du réseau.

Leur mise en service aura de grosses répercussions dans le parc des automotrices et des autorails. Pour la fin de 2012, une vingtaine de rames du type 62/65 (série 151 à 270) seront radiées, suivies par le reste de la série (78 rames environ) à la fin de 2013.

Sur l'"Athus-Meuse", les autorails de la série 41 de Stockem pourront être mutés à Hasselt et à Merelbeke où ils permettront de renforcer les trains.

Les *Desiro* ML de Siemens

La *Desiro* ML de Siemens est une automotrice adaptée au trafic régional et interrégional capable de circuler à 160 km/h. Elle allie la flexibilité, un bon confort, une relativement faible consommation, les nouvelles normes de sécurité européennes et un coût d'entretien très faible. La *Desiro* ML est disponible en version de 2 à 6 voitures, avec 2 à 4 (voire 6 ou 8) plates-formes d'accès par voiture. Le plancher est surbaissé à une hauteur de 600, 800 ou 1000 mm, sur une longueur variable de la voiture. L'aménagement intérieur est confortable avec des espaces multifonctionnels, air climatisé, informations acoustiques et sur écrans lumineux. Il n'y a aucune porte entre les compartiments ni à l'intercirculation entre les voitures. Le nombre de places est également variable selon les besoins. En version triple, (comme celle commandée par la SNCB), tous les essieux des voitures d'extrémité sont moteurs, la voiture du milieu ne comporte que des bogies porteurs (configuration des essieux Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo').

Actuellement, les *Desiro* ML sont produites ou en production pour trois opérateurs, toutes en version triple :

- les premières furent commandées à 17 unités en 2007 par la société de leasing *Angel Trains* et sont louées par la société *Trans Regio Deutsche Regionalbahn*. Numérotées dans la série 460, elles assurent depuis 2008 les trains locaux au départ de Köln vers Mainz via Koblenz et la rive gauche du Rhin;
- la seconde commande est celle des 305 rames pour la SNCB;
- enfin, le 24 avril 2010, les Chemins de fer autrichiens ÖBB ont signé un contrat cadre pour 200 automotrices triples. A ce jour, aucune commande ferme n'a été passée. Elles formeront la série 4025, devraient être livrées de 2013 à 2015 et engagées en trafic régional et sur le réseau S-Bahn (RER) de Wien.



PHOTO 112-35 Arrivée à Niederheimbach de l'automotrice 460 002 de Trans Regio Deutsche Regionalbahn assurant un train local entre Köln Deutz et Mainz Hbf, le 27 septembre 2009. Par rapport aux *Desiro* SNCB, les portes d'accès sont plus rapprochées vers le centre des voitures. Philippe DE GIETER.

SNCB

Transfert de matériel

L'ancien atelier de traction de Leuven doit prochainement être démoli pour faire place à un nouveau parking. Depuis de nombreuses années, il servait d'abri pour une bonne partie du matériel historique de la SNCB-Holding. De ce fait, tout le matériel s'y trouvant doit être abrité dans un autre endroit en attendant la construction du musée de Schaerbeek (*Train World*, dont la première



pierre a été officiellement posée le 14 septembre) et l'aménagement d'une annexe à Oostende et une autre à Treignes.

Les premiers transferts ont eu lieu le 20 septembre, avec le départ de la type 51 n° 1152 et de la type 18 n° 18.051, par la route, à destination de l'Atelier Central de Gentbrugge.

Le voyage de la type 18 fut pour le moins surprenant. De Leuven, le convoi rejoignit sa destination par Tienen, Gemboux, Braine-l'Alleud, Waterloo, Buizingen, Ninove et Aalst !

↑ **PHOTO 112-36** La 5166 manoeuvre la type 51 à Leuven pour l'emmener à l'aire de chargement sur le camion.

← **PHOTO 112-37** Toujours à Leuven, chargement de la type 18 sur le camion.

↓ **PHOTO 112-38** Passage pour le moins insolite de la type 18 au Lion de Waterloo !

Pierre HERBIET, 20 septembre 2012.





↑ PHOTO 112-39 Autre passage insolite de la type 18 au-dessus de la gare de Buizingen.

PHOTO 112-40 →
PHOTO 112-41 ↓
Dès leur arrivée à l'Atelier Central de Gentbrugge, les engins sont déchargés et manoeuvrés par le 9138.

Pierre HERBIET, 20 septembre 2012.





PHOTO 112-42 →

Le 15 septembre, la DE6311 de Crossrail manoeuvre le train d'autos dans le raccordement Overhaem, près de Tongeren. Ce jour là, il s'agissait de camionnettes Sprinter de Mercedes à destination de l'Allemagne. Ce trafic était auparavant assuré par la société Trainsport. Ce train ne circule qu'à la demande et ne possède donc pas un horaire régulier.

Johnny BRAUNS.



Une nouvelle locomotive belge à La Louvière

Ce n'est pas tous les jours qu'une locomotive est construite en Belgique. Depuis cet été, une nouvelle locomotive CMI (Cockerill Mechanical Industries) à bogies, de 70 t, avec moteur Diesel Caterpillar de 750 CV et transmission hydrostatique, est arrivée chez Duferco à La Louvière. Il s'agit d'une machine du nouveau type NH700BB de CMI, la deuxième construite. La première porte le numéro 703 et a été livrée en 2010 à la raffinerie Repsol en Argentine.

→ La 703 pour la raffinerie Repsol en Argentine, en cours de montage chez CMI à Seraing. Roger CRIKELAIRE, 18 mai 2010.

PHOTO 112-43 ↓ La nouvelle locomotive de CMI chez Duferco à La Louvière, le 21 septembre 2012. A gauche, on voit la locomotive 71 (Fauvet-Girel, utilisée dans le passé par Cockerill à Seraing et Ougrée), garée hors service. Kristof AVONDS.





OSR France a pris en location auprès d'Akiem (société de leasing, filiale de la SNCF) quatre locomotives Diesel de la série 75000 de la SNCF : les 75007, 75015, 75039 et 75040. Elles assurent les dessertes locales dans le nord de la France en remplacement des G2000 de la série 57 de SNCB-Logistics.



Le 11 septembre, un nouveau convoi de déchets nucléaires a été mis en marche entre Covra (Port de Sloe) et Valognes (FR). Il fut encadré jusqu'à Mouscron par les 6512 et 6513 de DB Schenker Nederland. Passage à Nispen, peu avant la frontière belge. Michel DE ESCH



Depuis le 1er octobre 2012, Rail Feeding a repris à Crossrail le trafic combiné HUPAC entre Terneuzen (Sluiskil Dow Bertshi Terminal) et le terminal d'Antwerpen-Combinant. Cette relation circule du lundi au vendredi selon l'horaire suivant :

42600 ①-⑤

Antwerpen-Combinant : 05.30
Sluiskil Dow (Bertshi Terminal) : 09.15

42601 ①-⑤

Sluiskil Dow : 16.00
Sas-van-Gent : 16.40/17.26
Zelzate : 17.41P
Gent-Zeehaven : 18.16/19.03
Antwerpen-Combinant : 20.45
Avec la perte de ce trafic, Crossrail ne

circule plus en trafic régulier au-delà de Sas van Gent vers Terneuzen. Ce trafic Crossrail concernait deux relations : la première au départ de Zeebrugge, la seconde au départ de Terneuzen. Après fusion à Gent-Zeehaven, le train ralliait Ludwigshafen. A noter que la relation Zeebrugge - Ludwigshafen existe toujours et est maintenant fusionnée avec un train au départ d'Antwerpen-Combinant.

Le 4 octobre, le train 42601 vient de quitter Sluiskil Dow et se dirige vers Sas-van-Gent. En tête, la G2000 n°1102 de Rail Feeding. Chris WESTERDUIN.





Après leur radiation par la SNCB, les 8246 (☎ 03-07-2006), 8271 (☎ 22-05-2007) et 8273 (☎ 03-07-2006) furent cédées à IFB (Inter Ferry Boats), une filiale de la SNCB. Elles avaient alors reçu une nouvelle décoration bleu ciel et étaient utilisées principalement dans le zoning industriel de Genk pour desservir les raccordements ALZ et Ford. Plus récemment, ces trois machines ont rejoint le parc d'OSR (On Site Rail), une filiale d'IFB.



PHOTO 112-44 La 8273 est dans un bien triste état. Schaarbeek-Formation, 31 juillet 2012. Armand BEERLANDT.

Une Locomotive Deutz chez OSR

Depuis le 20 septembre, une locomotive Deutz à deux essieux du type KG230 B est louée par OSR et utilisée comme machine de réserve pour manoeuvrer les wagons avariés dans le faisceau A1 (ancienne base TUC-Rail pour les travaux de construction de la LGV4) de la gare de triage d'Antwerpen-Noord. C'est en principe la 8216 d'OSR qui est utilisée pour assurer ce service, la KG230B n'intervenant qu'en cas d'immobilisation de la 8216. Auparavant, c'est un locotracteur Cockerill ex. Opel qui assurait ce service (voir EL 108 page 44).

La KG230B porte le numéro de construction Deutz 57713 de 1964. Elle entama sa carrière le 2 novembre 1964 au Berliner Hafen-und Lagerhausbetriebe à Berlin avec le n° 7. En 1996, elle a été vendue à la société Hercules Belgium à Antwerpen (renommée Hercules Doel au début des années 2000); elle a été mise hors service en août 1999. Avant sa location chez OSR, elle a été entièrement rénovée et munie d'un dispositif de commande à distance.

Le modèle KG230B produit à partir de 1962, possède un moteur Deutz de 230 CV et une transmission hydraulique Voith.



PHOTO 112-45 La KG230 B louée par OSR, à Antwerpen-Noord, le 1er septembre 2012. Tommy MAEREMANS.



Uniquement le dimanche, DB Schenker assure la traction du train de chaux vide 49663 Beverwijk - Kinkempois - (Jemelle). Le 16 septembre, il approche de Visé avec, à sa tête, les 6506 et 6512. On remarquera la nouvelle livrée "Verkehrsröt" de la DB appliquée sur la 6506. En tête de la rame se trouvent des wagons pour transport de coils destinés à Ehein (ligne 285). Michel de ESCH.



Location de la RL002

La société belge *Railtraxx* loue trois locomotives : une G2000, une Class 66 (PB20) et la 2833 (sous-louée à *SNCB-Logistics*).

Etant donné que la Class 66 PB20 fut envoyée à Hagen pour une révision de son moteur Diesel, *Railtraxx* s'est vu dans l'obligation de louer depuis le 27 août une autre Class 66 portant le numéro RL002. Cette machine, construite par EMD en 2003 (n° 2003 8545-3), fut d'abord louée à la DB en 2004. Numérotée 266 453, elle était utilisée pour remorquer les trains *Opel* jusqu'à l'usine de montage située dans le port d'Antwerpen. Cette utilisation cessa en 2009 avec la fermeture de l'usine. De 2010 à 2012, elle fut prise en leasing par *CFL Cargo Denmark*. Vu qu'elle n'était pas pourvue du dispositif de sécurité ATC, elle ne pouvait circuler qu'en double traction en seconde position. De mars à mai 2012, elle subit une révision dans l'atelier de Brohl du HGK. Après retour de la PB20, la RL002 sera renvoyée à *Ascendos Rail*, son propriétaire.



La G2000 (n° NEV 92 80 1272 405-2 D-CTD) d'Alpha Trains est louée par Railtraxx depuis le 1er juin 2012. Cette locomotive, mise en service en 2005 (Vossloh 5001606), fut successivement prise en location par les sociétés suivantes : Seehafen Kiel GmbH (du 20-03-2006 au 22-03-2006 et du 02-05-2006 au 12-05-2006; vendue à Angel Trains Cargo (22-05-2006); rail4chem n° 2007 (du 22-05-2006 au 10-01-2010); Captrain Nederland (du 11-01-2010 au 31-12-2011); et enfin Railtraxx. Le 6 septembre, elle remorquait le train de chaux 48640 Hermalle Sous Huy - Veendam, ici en passage à Engis. Andy ENGELÉN.

La RL002 louée temporairement par Railtraxx en tête du train 46988 Milano - Bierset, passe à Argenteau le 27 août. Maarten SCHOUBBEN.



Pologne

Les locomotives de demain

Le marché des locomotives électriques modernes est actuellement dominé par les constructeurs allemands *Bombardier* (avec la TRAXX) et *Siemens* (avec l'Eurosprinter), mais les constructeurs polonais tentent d'entrer dans la compétition.

Au salon *Innotrans*, qui s'est tenu du 18 au 21 septembre à Berlin, ZNLE Gliwice et PESA Bydgoszcz ont présenté leurs nouvelles locomotives.

La E4MSU "Griffin" de ZNLE Gliwice est une locomotive Bo'Bo' universelle de 5600 kW, proposée en trois versions : continu 3 kV, alternatif 15 kV et 25 kV, ou les trois ensemble, et avec une vitesse maximale de 140 ou 200 km/h.

ZNLE Gliwice commercialise déjà une autre locomotive, configurée uniquement pour le réseau polonais : la E6ACT "Dragon" est une Co'Co' de 5000 kW apte à 120 km/h et destinée aux trains lourds de marchandises circulant sous 3 kV continu. Après la vente de quatre *Dragon* à STK Wrocław en 2011, un contrat pour l'achat de cinq exemplaires a été signé pendant *Innotrans* avec la firme LOTOS Kolej.

PESA Bydgoszcz, issu de la privatisation de l'ancien atelier central des PKP et déjà bien connu pour ses automotrices et autorails, a créé la surprise avec la présentation à Berlin de la 111Ed-001 "Gama". La 111Ed-001 est une Bo'Bo' 3 kV de 5600 kW équipée d'un moteur diesel *Caterpillar* C15 permettant d'assurer la desserte des raccordements non électrifiés ("last mile").

➤ Une locomotive ZNLE du type E6ACT "Dragon", en service auprès de la société STK Wrocław (*Spedycja Transport Kolejowy*). Gliwice, 18 février 2011. Krzysztof MALIONOWSKI.

➔ Pour sa part, PESA a présenté à *Innotrans* à Berlin sa locomotive hybride électrique-diesel "Gama". Elle a hérité des faces avant des nouveaux autorails "Requin" (voir page 46 et EN LIGNES 111 page 54). Berlin, 15 septembre 2012. Sebastian SCHRADER.



La E4MSU de ZNLE. *Innotrans Berlin*, 23 septembre 2012. Marcin PURC.



Pays-Bas

Hermes-Breng

A partir du 10 décembre, la société Hermes, sous l'égide de Breng, remplacera Syntus pour l'exploitation de la relation Arnhem - Doetinchem. Comme ARRIVA a obtenu la concession pour le service Arnhem - Doetinchem - Winterswijk, les deux opérateurs se côtoieront entre Arnhem et Doetinchem. Le premier d'une série de neuf autorails GTW de Stadler, assemblés à Siedlce en Pologne, numéroté 5041, est arrivé à Venlo la nuit du 31 août et acheminé vers l'atelier Voith à Blerik où il recevra son équipement de sécurité ATB. Jeroen de VRIES.

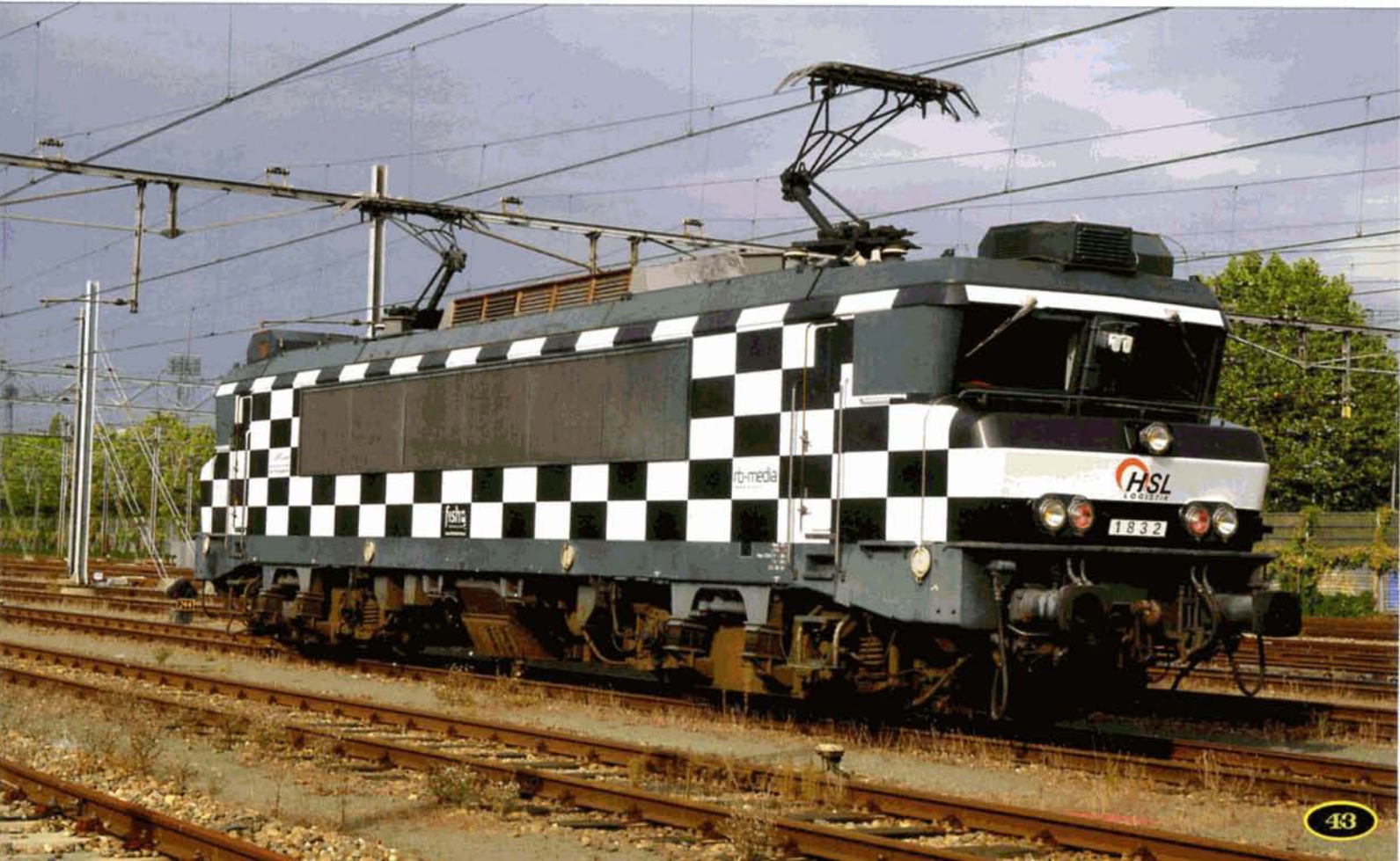
Trainsupport →

Un nouvel opérateur dénommé "Trainsupport" est actif dans le port de Rotterdam et assure la desserte d'embranchements et les manoeuvres pour le compte de plusieurs sociétés. Le 9 août, la locomotive TG-102 (ex. ITL, ex. Captrain, ex. DB 202 369) passe à Botlek avec un train d'autos Subaru ayant comme destination Safenwil en Suisse. Ce train est remorqué par HUSA en partenariat avec CFF Cargo.

Michel de ESCH.

HSL-Logistik

↓ Depuis le 1er juillet, la 1832 des NS est passée dans le parc de la société HSL-Logistik Benelux. Le 1er octobre, elle est apparue dans une toute nouvelle et surprenante décoration destinée à attirer l'attention. La voici à Rotterdam IJsselmonde, le 1er octobre 2012. HSL-Logistik est une société allemande créée en 2003 et basée à Hamburg. Elle dispose d'une licence pour circuler aux Pays-Bas depuis 2010. Harold de GROOT.



Grande-Bretagne

De drôles d'autorails

Les autorails mis à disposition des opérateurs ferroviaires par le Département des Transports britannique ne sont pas en nombre suffisant pour satisfaire la demande sur certaines lignes. Pour éviter d'utiliser des autorails de grande capacité pour la desserte de courtes antennes, *London Midlands*, *Chiltern Railway* et *Arriva Train Wales* ont recours à des engins pour le moins originaux.

Alors que les derniers autorails simples du type 121 avaient été arrêtés en 2001, *Chiltern Railways*, propriété de la *Deutsche Bahn*, a remis en service le 121 020 en 2003. Utilisé depuis lors pour 5 allers-retours entre Aylesbury et Princes Risborough aux heures de pointe en semaine, il permet de libérer un autorail double Class 165 dont la capacité plus importante est bien nécessaire à ces périodes sur les lignes de et vers London Marylebone. En mai 2011, un deuxième autorail - le 121 034 - a été remis en service, de façon à disposer d'un véhicule de réserve. *Chiltern Railway*, bien conscient de l'aspect historique de cette exploitation, en a tenu compte lors de la révision des autorails : le 121 020 circule en bleu, le 121 034, en vert.

Un troisième autorail de ce type, le 121 032, est utilisé par *Arriva Train Wales* (appartenant également à la DB) depuis août 2006 sur les navettes entre Cardiff Queen Street et Cardiff Bay. L'autorail circule toutes les 12 minutes sur cette antenne longue de moins de deux kilomètres. Ces trois autorails sont les derniers actifs d'une série de 16 engins, livrés à *British Rail* par *Pressed Steel Company* en 1960. Ce sont les derniers



PHOTO 112-46 Le 6 juin 2012, le 121 020 de *Chiltern Railway* en provenance de Aylesbury entre en gare de Princes Risborough. Philippe DE GIETER.

trains de la génération Mark1 "slam doors" (portes claquées) utilisés en service régulier. Grâce à l'application de diverses mesures de sécurité, notamment le verrouillage magnétique des portes, ils ont reçu une dérogation à l'interdiction de circulation pour les trains de ce type, entrée en vigueur le 30 novembre 2005.

Le centre-ville de Stourbridge, dans la banlieue de Birmingham, est relié au réseau national par une ligne de 1300 mètres, joignant les gares de Stourbridge Town et de Stourbridge Junction, sur la ligne principale Birmingham - Worcester. Parmi les conditions imposées pour l'attribution de la franchise *West Midlands*, exploitée par *London Midland* depuis novembre 2007, se trouvait le remplacement de l'autorail simple Class 153 utilisé sur la ligne de Stourbridge par un engin encore plus petit et innovant : le *Parry People Mover PPM60*.

Construits en 2008 et pris en leasing chez *Porterbrook*, les 139 001 et 139 002 sont entrés en service en 2009. D'une longueur de 9,6 m seulement pour une masse de 10 tonnes, ils offrent une vingtaine de places assises et peuvent accueillir une trentaine de voyageurs debout. Ils peuvent théoriquement circuler à 65 km/h. Les 139 utilisent un volant d'inertie comme principale source d'énergie : lors du freinage, l'énergie cinétique est récupérée et stockée par la mise en rotation du volant d'inertie, elle est réutilisée par la suite pour accélérer. Comme le moteur thermique ne doit fournir qu'une petite fraction de l'énergie nécessaire à la traction et aux auxiliaires, il peut être de taille beaucoup plus réduite (dans le cas du PPM60, un moteur *Ford DSG423* de 2.3 litres, alimenté au LPG). Le volant d'inertie des 139 a un diamètre de 1 mètre et une masse de 500 kg. Des autobus utilisant une technologie similaire (gyrobus) ont circulé sur la ligne SNCV Gent - Merelbeke entre 1956 et 1959.

La ligne de Stourbridge, à voie unique, est non seulement la plus courte du réseau, mais c'est aussi la plus fréquentée, puisque le 139 effectue quotidiennement 214 fois son court trajet de 3 minutes!

PHOTO 112-47

Le 139 002 de *London Midland* freine pour s'arrêter en gare de Stourbridge Junction. L'énergie récupérée est stockée dans le volant d'inertie et sera utilisée quelques minutes plus tard pour le départ vers Stourbridge Town. Stourbridge, le 6 juin 2012. Philippe DE GIETER.



Allemagne

La PH37ACai de GE

La plus grosse surprise du salon *Innotrans* à Berlin en septembre 2012 a été la présentation par *General Electric* (GE) d'une version continentale de la Class 70 britannique (30 unités livrées à *Freightliner* depuis octobre 2009).

Cette locomotive Diesel désignée PH37ACai PowerHaul a été assemblée en Turquie par *Tülomsas*. Le premier client pour cette nouvelle locomotive, qui pourrait prendre le relais de la Class 66 de *General Motors* dont la production a cessé en 2011, est l'allemand *Heavy Haul Power International* (HHPI) qui va aider GE à obtenir les homologations nécessaires en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique.



La 29008 de HHPI à Hamburg Sud, le 8 septembre 2012. Dipl.-Ing. Jan POEPLER.

HKX

Depuis le 23 juillet, la société HKX (*Hamburg-Köln Express GmbH*) fait circuler des trains de voyageurs entre Hamburg et Köln, en compétition avec les IC et les ICE de la *Deutsche Bahn* (DBAG). Les temps de parcours étant similaires, HKX doit se distinguer de la DBAG par ses prix et la qualité du service. Les trains (3 rames) sont composés de voitures type Avmsz 111 appartenant au *Regentalbahn* et utilisées jusqu'en 2009 par *Arriva* pour les services *Alex* en Bavière. Elles circulent encadrées par deux *Europrinter* ES64U2 prises en leasing auprès de MRCE par *Veolia*, société engagée par HKX pour assurer la traction de ses trains. Dans le futur, des remorques d'automotrices série 4010 ex-ÖBB, modernisées par *H.Cegielski* à Poznan en Pologne, devraient remplacer les Avmsz111.

Le premier mois d'exploitation est encourageant : HKX a annoncé avoir réalisé un taux de ponctualité de 98%, et ne pas avoir annulé un seul train. Le taux d'occupation varie entre 70 et 80% et HKX assure entre un et trois allers-retours quotidiens.

↓ La V160 003 remorquant la 1604 et la RZ1011. Ehrang, 25 septembre 2012. Serge PLETGEN.



PHOTO 112-48 Le 25 août, passage à Köln Deutz du train HKX 1803 Köln Hbf 12.01 - Hamburg Altona 16.23. La rame, composée de seulement quatre voitures, est encadrée par deux ES64U2 fonctionnant en unité multiple ! Les trains HKX desservent les gares de Dusseldorf Hbf, Duisburg Hbf, Essen Hbf, Gelsenkirchen Hbf, Münster Hbf, Osnabrück Hbf, Hamburg-Harburg et Altona. Tim VAN ROOY.

La 1604 CFL et la RZ 1011 partent en révision

Le 25 septembre, la locomotive 1604 CFL et la remorque d'autorail RZ1011 (ex. XR 8291 SNCF) ont été transférées de la remise-musée de Pétange vers les ateliers *Netinera* de Neustrelitz (DE). La

première partie du transfert entre Pétange et Trier-Ehrang a été exécutée par CFL-Cargo à l'aide de la locomotive 1507. A partir de Trier, une locomotive historique a pris la relève. Il s'agit en fait d'une célèbre "Lollo", la V160 003 (Krupp, 1960).

Les deux véhicules luxembourgeois, appartenant au *Service des Sites et Monuments Nationaux* (SSMN) et gérés par l'a.s.b.l. *1604 Classics* subiront à Neustrelitz une révision générale. La 1604 sera en outre équipée du GSM-R et la RZ1011 d'un équipement de blocage de portes et une modernisation du système de chauffage. Soulignons que la RZ1011 est issue d'une série de 4 remorques *Decauville* modernisées dans les années 1980 par les ateliers SNCF de Bordeaux et destinées à circuler avec les autorails X2800 et X2200. La RZ1011 a été acquise en 1995 par le GAR et fut cédée en 2002, ensemble avec le Z105, au SSMN.

Serge PLETGEN.



Sortie de la première rame Velaro pour Eurostar

Eurostar

En octobre 2010, Eurostar a commandé 10 nouvelles rames à grande vitesse. Contrairement aux 31 Eurostar actuels, elles ne sont pas dérivées du TGV de Alstom, mais du Velaro de Siemens. Classées E320, elles circuleront entre Paris, London et Bruxelles, mais serviront aussi à l'extension du réseau, avec des relations envisagées entre London et Amsterdam, Köln, Frankfurt, Lyon, Avignon, Marseille et Genève.

La première rame a été acheminée le 17 septembre de l'usine de Krefeld vers le circuit d'essai Siemens de Wildenrath.

DB

En 2008, pour un coût de l'ordre de €500 millions, la DB a commandé à Siemens 15 rames Velaro de 8 voitures, aptes à 320 km/h. Une 16ème rame a été commandée par la suite pour remplacer une rame ICE3 (série 406) endommagée dans un accident à Lambrecht en août 2010.

Alors qu'elles auraient dû entrer en service en décembre 2011, les 407 n'ont été homologuées que le 4 juin 2012 et ce seulement pour des rames circulant seules et pour le réseau allemand. Contrairement à l'intention initiale qui était de les engager uniquement sur les relations internationales vers la Belgique et la France, elles devraient apparaître en service en décembre 2012 sur des relations du service intérieur allemand, en complément des ICE3.

A partir de 2015, les 407 pourraient être utilisés entre Frankfurt/Amsterdam et London, avec accouplement des rames à Bruxelles, en concurrence avec les services envisagés par Eurostar.

Des "Requin" pour la DB

Le 19 septembre 2012, la Deutsche Bahn a annoncé avoir signé un contrat cadre avec la firme polonaise PESA pour la livraison d'autorails du type LINK. Ce contrat d'une valeur potentielle de 1.2 milliard d'euros porte sur un maximum de 470 autorails à livrer avant fin 2018. C'est la première fois que la DB commande du matériel roulant hors d'Allemagne. Ces autorails, communément baptisés "Requin" de par leur forme, sont en construction pour les Chemins de fer tchèques (CD) et pour l'Oberfalzbahn (voir EL 111 page 54).



Vue d'artiste des futurs "Requin" de la DB.



↑↓ La première rame Velaro pour Eurostar, qui est sortie de l'usine de Krefeld le 17 septembre, est acheminée vers le circuit d'essais Siemens de Wildenrath et passe en gare de Rheydt. Günther BARTHS.



PHOTO 112-49 Parcours d'essai de la rame Velaro 4713, encadrée par les motrices 407013 et 407513. Köln-Süd, 6 septembre 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les MY danoises

Après leur radiation par les Chemins de fer danois (DSB), dix "gros nez" de la série MY furent importés en Allemagne en 1998 pour le *Norddeutsche Eisenbahngesellschaft* (NEG). Ces locomotives changèrent plusieurs fois de propriétaire avant d'être dispersées en 2010. Les 1149, 1151 et 1155 appartiennent maintenant à *Altmark-Rail*, une petite société créée par un amoureux de ces locomotives et basée à Oebisfelde. Elles sont disponibles à la location, pour des trains de marchandises, de travaux ou des parcours pour amateurs et touristes. La 1151 circule dans la livrée DSB brune d'origine avec la roue ailée, alors que les 1149 et 1155 portent une décoration à base de rouge.



↑ **PHOTO9 112-50** La MY 1149 dans la décoration d'Altmark-Rail, à l'ancien dépôt de Stassfurt, le 31 mars 2012.

Philippe DE GIETER.

Une MY à la frontière belge

De juillet à septembre, un gros chantier de voie a été opéré en gare d'Aachen West. Plusieurs locomotives furent aperçues sur ce chantier, en particulier la MY 1138 (ex. DSB) appartenant à la société *Cargo Logistik Rail*. Ce "gros-nez" fut utilisé pour remorquer des trains de ballast usagé et des déblais entre Aachen West et Stolberg.

← **PHOTO 112-51** Le 4 septembre, la MY 1138 arrive à Aachen West en tête d'un train de ballast en provenance de Stolberg.

Simon DERIDDER.

■ **La 1806 ex. CFL** Le 29 septembre, le "NoHAB-GM Gruppe Deutschland e.V." a organisé une séance photo avec la 1806 (ex. CFL) qui appartient à Power Rail Magdeburg GmbH, la V90 002 (ex. OHE 120 072) de l'AVG (Ascherslebener Verkehrs Gesellschaft) et la MY 1142 (ex. DSB) de la BSBS (Braunschweiger Bahn Service GmbH) actuellement louée par Power Rail Service. La 1806 est sortie de révision à Haldensleben le 18 septembre. Initialement, le NoHAB-GM Gruppe avait envisagé de faire circuler un train spécial tracté par la 1806 et la V90 002, mais fut annulé faute de participants. Pour fêter quand même la mise en service de la 1806, des parallèles entre les deux locomotives furent organisés à Stassfurt-Leopolshall. Par chance, la MY 1142 était présente ce jour là. Le 30 septembre, la 1806 a été transférée par la MY 1142 de Stassfurt à Haldensleben pour y subir des travaux de finition. Avant le transfert, un parcours photo sur la ligne Stassfurt - Egelin a été improvisé. Le 30 septembre à Egelin, parallèle entre la MY 1142 de BSBS et la 1806 de Power Rail. Ch. SCHMIDT.



Suisse

Défilé " MOB'stalgie "

Durant les week-ends des 8, 9 et 15, 16 septembre, s'est déroulée la manifestation spéciale "MOB'stalgie", sur la ligne touristique Blonay - Chamby (BC), longue de 3 kilomètres. Le matériel était pour la plupart des engins anciens provenant du MOB (Montreux Oberland Bahn), dont les deux voitures historiques *Pullman*.

De nombreuses circulations étaient prévues de 9 à 19h, en traction électrique et vapeur, avec de nombreuses compositions différentes voyageurs, marchandises et mixtes.

Les engins suivants ont participé :

- automotrice MOB 11 (BC);
- automotrice MOB 28 (en prêt du MOB);
- fourgon moteur MOB 2002 (BC);
- automotrice MOB 3004 (en prêt du MOB);
- locomotive vapeur BFD (Brig-Furka-Disentis);
- locomotive vapeur BAM 6 (Bière-Apples-Morges).

Durant les 4 jours furent organisées des manifestations spéciales :



PHOTO 112-52 L'automotrice MOB BDe 4/4 28 côtoie un bus historique des PTT au point d'arrêt de Cornaux, le 16 septembre. Michel HANSSSENS.

- défilé " MOB'stalgie " de Blonay à Chamby entre 11h45 et 12h20;
- alignement de 4 motrices MOB au dépôt de Chaulin entre 10h45 et 15h40;
- reconstitution du légendaire *Golden Mountain Pullman Express*;
- reconstitution du train de la construction du MOB;

- trains salon-bar *Pullman* au départ de Vevey;
- excursions "autour du Cubly " avec 2 cars PTT historiques *Saurer*;
- présentation du convoi chasse-neige *Bernina* avec BB 1052 et RbB 35 à l'occasion du 100e anniversaire du chasse-neige rotatif vapeur.

PHOTO 112-53 Le fourgon-moteur articulé MOB DZe 6/6 2002 remorque un train de marchandises entre Chamby et Blonay. Les deux fourgons de ce type (2001-2002) furent mis en service de 1932 à 1933. Les deux caisses sont articulées sur trois bogies. Puissance 737 kW, vitesse maximale 60 km/h, masse totale 62,8 t. Cornaux, 15 septembre. Michel HANSSSENS.





PHOTO 112-54 La superbe automotrice ABDe 4/4 11 du MOB, à Chantemerle, en route de Blonay vers Chamby, le 15 septembre. Elle fut mise en service en 1911, peut circuler à 50 km/h, dispose de 250 kW et pèse 29 t. Michel HANSENS.

PHOTO 112-55 Le 16 septembre, l'automotrice MOB BDe 4/4 28 accouplée aux deux voitures historiques Pullman en provenance de Vevey, attend le départ à Blonay pour Chamby. Elle fut mise en service avec la BDe 4/4 27 en 1924. Puissance 388 kW, vitesse 50 km/h, masse totale 36,2 t. Michel HANSENS.





Indian Railways



Le chemin de fer a été introduit en Inde par les Britanniques en 1853, entre Mumbai et Thane (34 km) et est devenu le moyen de transport le plus populaire dans le pays. La Société Nationale des Chemins de fer indiens (Indian Railways, IR) est une des plus grandes entreprises du monde. Chaque jour, 2 millions de tonnes de marchandises et 20 millions de voyageurs sont transportés sur un réseau de 63000 km, dont 16000 km électrifiés, comportant 6909 stations et employant 1,6 million de cheminots ! Les IR possèdent plus de 200.000 wagons et 8.000 locomotives. La majorité du réseau est à voie large, avec un écartement de 1676mm, avec des lignes de moindre importance à voie métrique et des chemins de fer de montagne à voie étroite (762mm ou 610mm). Un grand programme de standardisation est en cours, visant à remplacer la voie métrique par la voie large. La traction électrique a été introduite dès 1908 et la traction vapeur subsista jusqu'en 1985 sur le réseau principal. Des locomotives à vapeur sont encore utilisées sur deux lignes de montagne inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO (Darjeeling et Nilgiri).



↑ PHOTO 112-56 Le 19 février 2012, les WAG-5A 23870 et 23638 du dépôt de Itarsi traversent la gare de Vaitarna avec un train de conteneurs pour Mumbai. Les WAG-5 sont les locomotives les plus répandues sur le réseau indien et ont été introduites en 1984. Ces Co'Co' de 2870kW pouvant circuler à 100km/h, ont été construites par Chittaranjan en plus de 1100 exemplaires. La variante 5A est équipée de moteurs livrés par Alstom. L'assistant conducteur présente un drapeau vert aux trains croiseurs pour leur confirmer que la voie est libre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← PHOTO 112-57 La ville de Mumbai est la plus peuplée du pays avec 12 millions d'habitants. De nombreux trains desservent sa banlieue et la relient aux villes avoisinantes. Contrairement aux trains longue distance, tous assurés en rames tractées, ils sont assurés par des automotrices. Le 19 février 2012, la 1012 circulant vers Mumbai marque l'arrêt en gare de Vaitarna. Paul DEWIT.





↖ **PHOTO 112-58** Le trafic sur la ligne Mumbai - Vadodara - Ahmedabad qui quitte Mumbai par le nord en restant parallèle aux côtes de l'océan indien, est très important et varié. Les 53 WCAM-1 (W: voie large, CA: bitension 1,5 / 25 kV, M: services mixtes) sont toutes affectées au dépôt de Valsad et utilisées exclusivement sur cette ligne. Le 19 février 2012, la WCAM1-21848 traverse la région de Vaitarna en tête d'un express pour Mumbai. Thierry COCHIN.

↑ **PHOTO 112-59** Il n'est pas rare de rencontrer des locomotives Diesel circulant sur les lignes électrifiées. Le 19 février 2012, la WDM3A-14051, construite par DLW à Varanasi et équipée d'un moteur Alco 251C à 16 cylindres produisant 1800kW, franchit la rivière Surya peu avant la gare de Vaitarna. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **PHOTO 112-60** Le 24 février 2012, la WAG7-27088 du dépôt de Kanpur remorque un long train postal et traverse Khardi. Quelques kilomètres plus loin, en gare de Kasara, des locomotives d'allège seront ajoutées en queue du train pour lui permettre de grimper les Ghats d'Ingatpuri (voir EL110, pages 50 à 57). Les Co'Co' série WAG7 sont produites depuis 1992 à Chittaranjan et Bharat Heavy Electricals Ltd avec des moteurs Hitachi. Elles peuvent circuler à 100km/h et ont une puissance de 3730kW. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 112-61** Le 20 février 2012, à Durgada, dans le parc national de Vansda, la ZDM5-511 franchit la rivière Ambika avec un train Waghai - Bilimora. Les ZDM5 (Z: voie de 762mm, D: Diesel, M: services mixtes) sont des B-B construites par Chittaranjan à partir de 1989. Elles disposent de 450kW et peuvent circuler à 50km/h. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 112-62** A l'aide de drapeaux, l'assistant conducteur de la ZDM5-511 et le garde du train Bilimora - Waghai indiquent que tout est prêt pour le départ. Le train est complet et une partie des voyageurs effectuera le parcours sur les marchepieds. Le panneau indiquant le nom de la gare est trilingue hindi – gujarti - anglais. Chikhali Road, 20 février 2012. Philippe VERELST.





↑ **PHOTO 112-64** Le chemin de fer Neral-Matheran est une ligne à voie étroite (610mm), longue de 21km, reliant Neral, sur la ligne principale Mumbai - Pune, au site touristique de Matheran, situé au sommet d'une colline à une altitude de 800 m. Ce chemin de fer, amicalement dénommé "Toy Train" (train jouet) par les Indiens, a été construit par un riche industriel du textile, Sir Adamjee Peerbhoy, souhaitant pouvoir se rendre plus facilement à Matheran, endroit très apprécié en été par les touristes cherchant à fuir la chaleur et l'humidité de Mumbai. Le même jour, la petite NDM6-601, construite par Suri & Nayar en 1997, descend vers Neral avec le premier train de la journée et passe sous le signal mécanique d'entrée de la gare de Jamma Patty, où elle croisera le premier train montant. *Véronique VERELST.*

↓ **PHOTO 112-65** La NDM1A-551 (N: voie de 610mm, D: Diesel, M: mixte) est une locomotive articulée B+B, la cabine étant suspendue entre deux éléments moteurs. Six locomotives de ce type ont été livrées par la société allemande Jung en 1956. Elles sont équipées de deux moteurs de 108kW et peuvent circuler à 36km/h. Le 25 février 2012, elle approche du terminus de Neral après avoir parcouru 21 kilomètres en un peu moins de deux heures... *Philippe DE GIETER.*





↑ **PHOTO 112-63** Parmi les modèles les plus récents, les WDG4 sont livrées par General Motors (modèle GT46MAC) et DLW depuis 1999. Elles sont équipées d'un moteur GM-EMD 16-710 G3B de 3000kW et leur vitesse maximale est fixée à 100km/h. Le 29 février 2012, la WDG4-12018 du dépôt de Hubli, mise en service le 28 avril 2000, remorque un train de ciment le long de la rivière Indrayani, à Kamshet. On remarquera le grand nombre de livrées et la variété du matériel utilisé par les chemins de fer indiens. *Thierry COCHIN.*

↓ **PHOTO 112-66** Le 19 février 2012, un express remorqué par la WAG7-30219 du dépôt de Ghaziabad va bientôt traverser la gare de Vaitarna. Les WAP7 sont des Co'Co' d'une puissance de 4735 kW pouvant circuler à 140 km/h et produites par Chittaranjan depuis 2000. Cent-vingt exemplaires sont en service et remorquent les trains les plus prestigieux. *Yves STEENEBRUGGEN.*





Les plus beaux sites de Belgique

WONCK

24

La ligne 24 (Tongeren) - Glons - Montzen est un des principaux axes fret en Belgique. Elle ne voit passer que des trains de marchandises remorqués par pratiquement tous les opérateurs privés actifs en Belgique : SNCB-Logistics, Crossrail, Transport / Ruhraltbahn, Captrain, Rail Feeding et Railtraxx. Deux types de locomotives sont prédominants sur la ligne : les 28 de SNCB-Logistics et Railtraxx (2833), et les Class 66. A Wonck, entre Glons et Visé, un site permet de réaliser de très belles vues.

↑ Le 1er octobre 2012, passage du train de verre "Lannutti" 41562 Dresden Friedrichstadt - Charleroi Dry Port, tracté par la 2814. Ce train circule une fois par semaine, le samedi, sous l'horaire suivant : (Dresden Friedrichstadt 20.35) - Montzen 10.03 - Namur 11.44 P - Châtelet 12.14/13.20 - Charleroi-Dry-Port 13.30. Michel de ESCH.

↓ Depuis quelques mois, Crossrail remorque régulièrement des trains de céréales pour la société Cargill implantée à Sas-van-Gent. Le 1er octobre, passage du train 49587 Sas-van-Gent - Passau. Ces trains circulent à la demande sans horaire fixe. Michel de ESCH.



Belgique

Bouffioux :

Buffalo-Express

En 1997, un nouveau restaurant-snack-friterie-pizzeria baptisé "Buffalo Express" a été ouvert à Bouffioux. En février 1997, une voiture BD K1 et une voiture K3 ont été placées de part en part du bâtiment et ont été aménagées en voitures-restaurants. Afin d'abaisser la température intérieure par temps ensoleillé, une toiture a été placée quelques années plus tard au-dessus des deux voitures.



↑ PHOTO 112-67 La voiture BD K1 28.116 est peinte en bleu. Bouffioux, 30 juin 2012. Serge MARTIN.



← PHOTO 112-68 La voiture K3 22.462 est peinte en rouge vin. Bouffioux, 30 juin 2012. Serge MARTIN.

Belgique - Racour : maisons d'hôtes

En mai 2011, deux voitures du type M2 ont été installées dans l'ancienne gare de Racour, sur la défunte ligne 147 Landen - Ramillies. Nous avons déjà largement traité de ces voitures dans le *EN LIGNES 104* pages 22-23. Pour rappel, il s'agit des voitures avec poste de conduite BDx 49212 et 49264, les deux dernières encore existantes, toutes les autres ayant été démolies. Les deux voitures sont en cours de réaménagement en chambres d'hôtes. Récemment, elles ont été repeintes dans la livrée verte. Les fenêtres ont été remplacées, ainsi que les portes d'accès. Racour, 13 septembre 2012. Maarten SCHOUBBEN.



Belgique

Heppen : Dancing De Trein

Voici une ancienne voiture non identifiée qui n'existe plus aujourd'hui. Elle se trouvait contre le dancing "De Trein" à l'emplacement de l'ancienne gare de Heppen. Cette gare était située sur la ligne 17 Diest - Leopoldsburg / Beringen-Mijnen, à la bifurcation (triangle) avec la ligne 15 Antwerpen - Hasselt. La section Tessenderlo - Heppen fut mise hors service en 1985 et démontée en 1988. La voiture a été démolie à la fin des années 1980.

Heppen, 15 mars 1986. Johny BRAUNS.



Belgique

Champ de Harre : Ranch Don Diego

A Champ de Harre, près de Manhay, se trouve un hôtel-restaurant baptisé "Ranch Don Diego". On peut y découvrir à l'extérieur, sur un coupon de voie, une locomotive à vapeur fantaisiste accouplée à une ancienne voiture L de seconde classe.

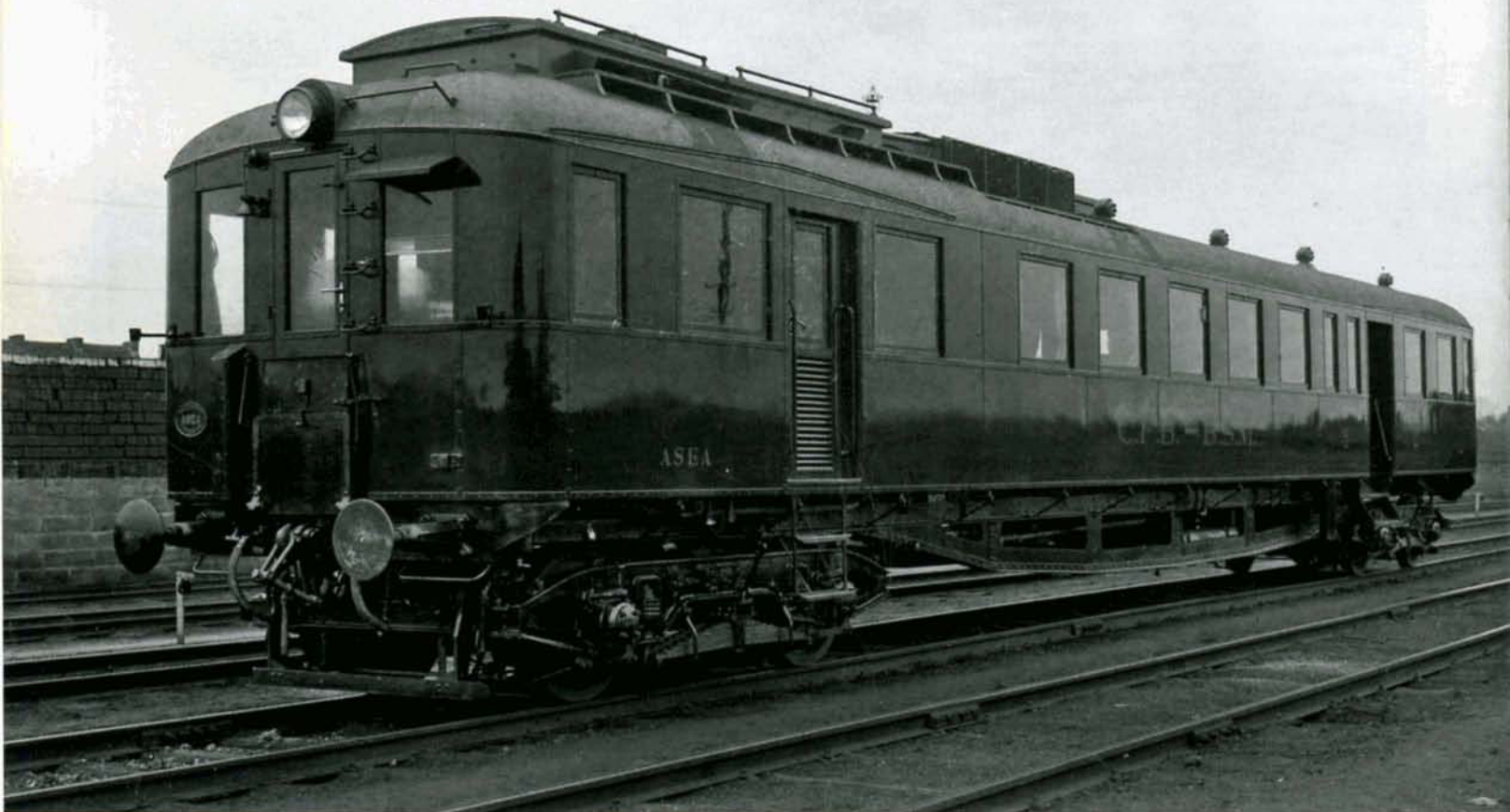
La locomotive a été construite avec des éléments en bois, mais le châssis, la chaudière et son foyer proviennent d'une machine à vapeur à deux essieux.

La voiture L provient du LSV (ex. TTZ); il s'agit soit de la 32146, soit de la 32166. Elle sert comme voiture-restaurant pour les fumeurs.

Infos : www.ranchdondiego.be

←↓ La voiture L au Ranch Don Diego.
Jean-Marc ETIENNE, 27 août 2012.





L'autorail 650.01 photographié lors de sa livraison. Photo Groupe SNCB.

L'autorail 650.01 de la SNCB

Pour réduire les coûts d'exploitation des lignes secondaires, l'autorail Diesel s'avérait une solution très économique. Ce mode de traction était déjà apparu avant la Première Guerre mondiale, en Suède, en Suisse et en Allemagne, et connut un grand essor dans la période d'entre les deux guerres.

A la fin du 19^e siècle, l'Etat Belge avait déjà testé des voitures à vapeur, précurseurs de l'autorail moderne. Il s'agissait des voitures VV1 à VV15 construites de 1876 à 1880; les VV 51 à VV60 produites de 1885 à 1888; et les VV101 à VV131 apparues de 1886 à 1888.

Les types 500 et 600

Juste après sa création, la SNCB se trouvait dans l'obligation de réduire les déficits des lignes secondaires. C'est ainsi qu'elle testa en 1929 un autorail allemand à bogies équipé d'un moteur Diesel *Maybach*. En 1930, elle commanda trois autorails semblables, mais égale-

ment une série de trois autorails à vapeur afin de laisser une chance à une technique pour laquelle le charbon abondait à cette époque.

Les autorails Diesel construits en Allemagne par *Eisenbahn-Verkehrsmittel Aktiengesellschaft (EVA)* à Berlin, étaient munis d'un moteur Diesel *Maybach* et d'une transmission mécanique. Numérotés dans le type 600, ils furent mis en service au départ de Gent vers Eeklo, Tielt et Antwerpen-Linker-Oever. Ils donnèrent pleine satisfaction.

Les autorails à vapeur furent livrés par *Sentinel* à Shrewsbury (GB) en 1930. Numérotés dans le type 500, ils furent affectés à Liège et engagés vers Verviers et la ligne de l'Ourthe.

Les types 501 et 601

Rapidement, ces deux premières séries d'autorails s'avérèrent économiques et performants, et connurent un succès au-

près des voyageurs. Ceci incita la SNCB à commander en 1931 une nouvelle série de 14 autorails du type 601 dérivés du type 600, ainsi que deux engins prototypes : le 501.01 à vapeur et le 650.01 à moteur Diesel.

Les 601 furent construits par *La Brugeoise et Nicaise et Delcuve* à La Louvière et affectés à Haine-Saint-Pierre, Gent et Antwerpen.

Le 501.01, fourni par *Birmingham Carriage & Wagon* et équipé d'une chaudière *The Yorkshirer Patent Steam*, fut utilisé entre Verviers - Pepinster et Spa.

Le 650.01

Le 650.01 qui fait l'objet de cet article fut commandé par la SNCB dans le but de tester la transmission électrique, laquelle avait conquis le marché aux USA. Les engins à transmission électrique avaient d'indéniables avantages, comme le montage aisé des éléments moteurs, la mul-

tiplication des essieux moteurs, la sécurité de fonctionnement, un maniement aisé et une grande souplesse en service. Par contre, le poids était élevé ainsi que le prix de construction.

Le 650.01 fut commandé chez *Allmänna Svenska Aktiebolaget* (ASEA) en Suède, firme qui avait à l'époque de belles réalisations en la matière.

C'est en 1912 qu'ASEA livra deux autorails Diesel à deux essieux aux Chemins de fer de l'Etat suédois. Il s'agit vraisem-

blement des deux premiers autorails à transmission électrique construits au monde. Il furent suivis en 1913 par un autorail de même puissance à 4 essieux pour le chemin de fer privé de *Mellersta-Södermanlands*.

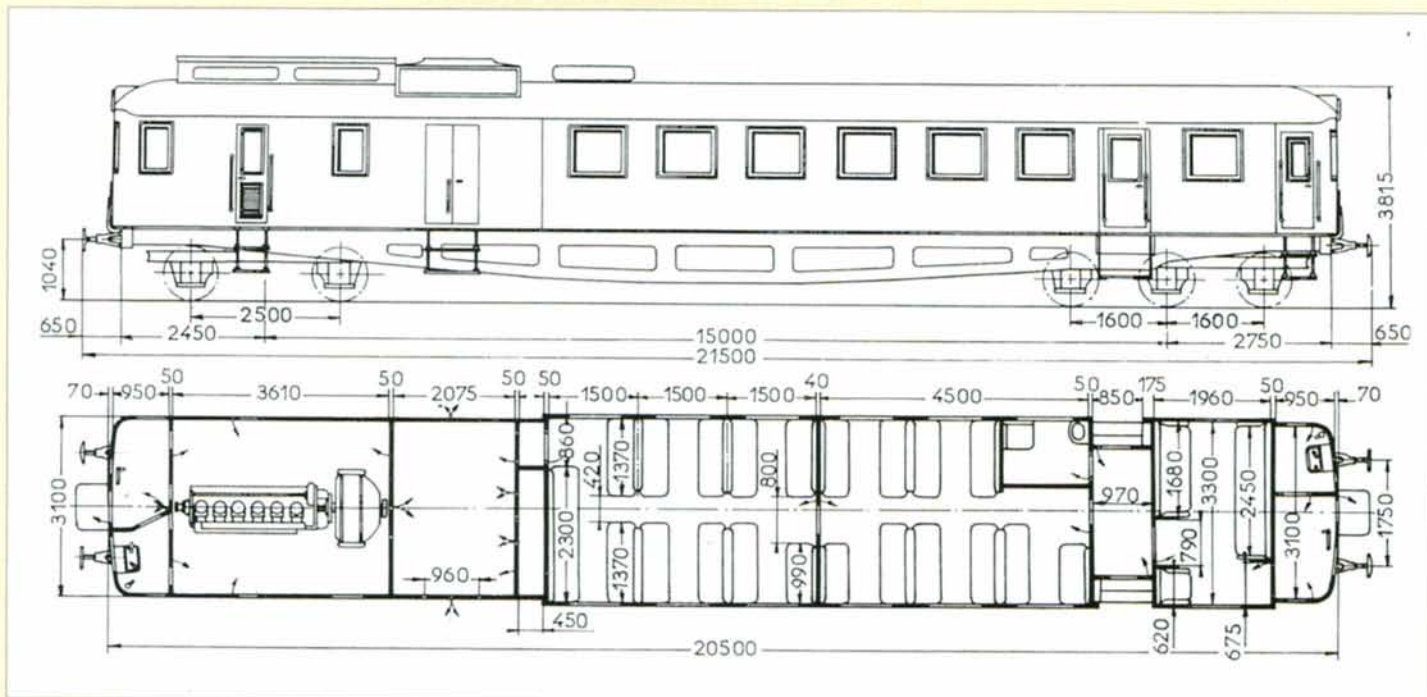
Ce prototype fut à l'origine d'autres engins réalisés entre 1914 et 1938, au total 50, pour les chemins de fer suédois, mais également danois (4 autorails en 1923-1925), finlandais (3 autorails livrés en 1926), belge (le 650.01 en 1932), tunisien (un autorail en 1923) et français (un autorail livré en

1924 aux Chemins de Fer Economiques). La puissance des moteurs variait entre 90 et 250 CV.

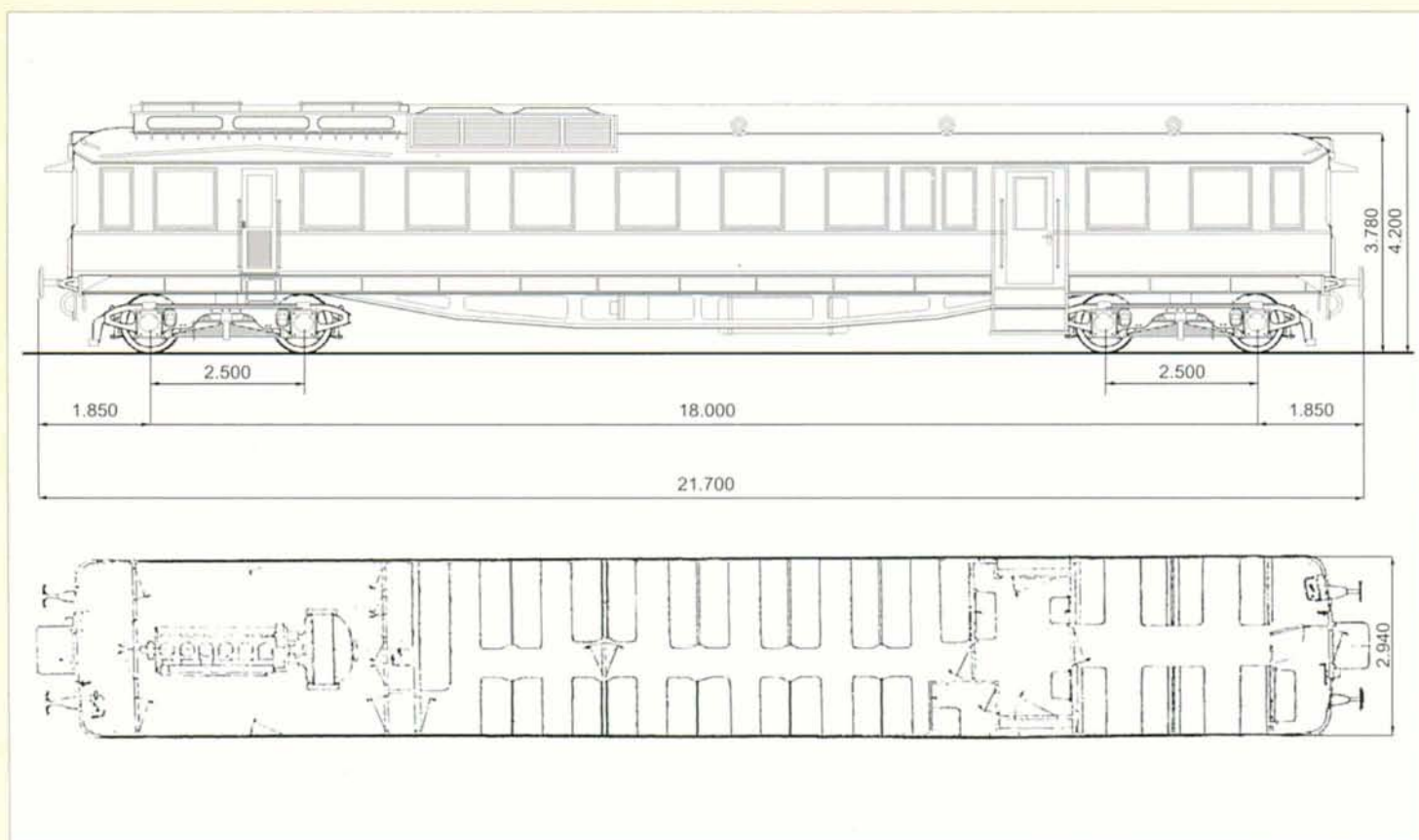
Le moteur Diesel fourni par la firme danoise *Burmeister & Wain* de Copenhavn était à deux temps, à six cylindres verticaux en ligne, avec injection mécanique. Il développait 200 CV et ne tournait qu'à 850 t/min. Il fut le seul moteur à deux temps utilisé par la SNCB avant 1955. Sa consommation moyenne était de 0,586 litre de gasoil au kilomètre.



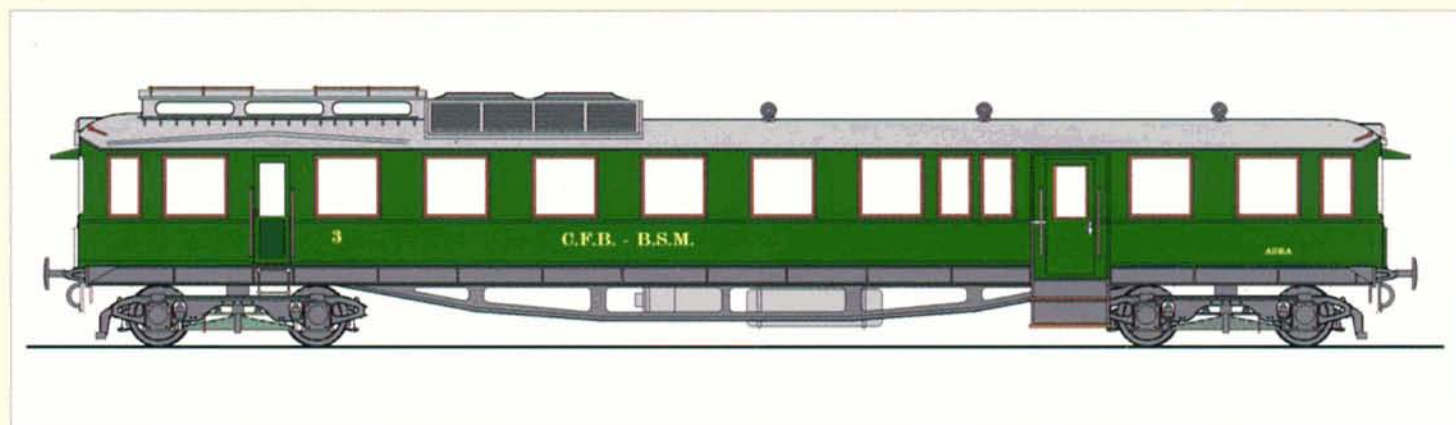
Autorail diesel-électrique de 120 CV livré par ASEA au réseau privé du Stockholm - Nynäs Järnväg (SNJ) en 1928. Le 650.01 de la SNCB qui sera livré en 1932 ressemble beaucoup à ce véhicule. Les bogies sont identiques. Photo SJ.



Cet autorail diesel-électrique construit en 1932 pour un réseau privé suédois est encore plus ressemblant au 650.01. Le bogie moteur est toutefois à trois essieux (A1A) et disposé à l'autre extrémité de la caisse afin de limiter la charge par essieu. Il est équipé d'un moteur Diesel *Burmeister et Wain* de 200 CV identique à celui du 650.01. Le bogie porteur est également identique à celui du 650.01. Document SJ.



Plans et schéma du 650.01 de la SNCB.



Le poids du moteur Diesel s'élevait à 2,823 t.

Le groupe de refroidissement, composé de radiateurs et de deux ventilateurs, était installé sur la toiture.

La transmission électrique se composait :

- d'une génératrice principale d'une puissance de 135 kW fournissant une tension maximale de 580 V;
- d'une excitatrice de 3,1 kW sous 140 V;
- de deux moteurs de traction suspendus par le nez et couplés en permanence en série. Ils étaient logés dans le bogie se trouvant sous la cabine 2. Le second bogie, celui se trouvant sous le moteur Diesel, était porteur (configuration des essieux 2' Bo'). La tension par moteur atteignait au maximum 285 V. Ils attaquaient les essieux par engrenages ri-

guides unilatéraux et tournaient à 475 t/min maximum à 80 km/h.

L'appareillage comprenait 15 crans de marche. Les 13 premiers agissaient sur l'excitatrice de la génératrice et la vitesse du moteur Diesel, les deux derniers sur le shuntage des moteurs de traction.

Sa caisse, assemblée par la firme suédoise *Diesel-Elektriska-Vagn AB* (DEVA) à Västerås, était montée sur un robuste châssis très apparent. La caisse était en bois tolé. Un lanterneau était monté sur la toiture, au-dessus du compartiment moteur.

Il n'y avait pas de compartiment à bagages.

Une seule plate-forme donnait accès aux compartiments. Deux autres portes, une

par côté, donnaient accès au personnel du train au compartiment moteur.

Sa capacité totale s'élevait à 80 places assises, dont 16 en 2e classe, 64 en 3e classe et 50 places debout (en 3e classe).

L'autorail était pourvu de l'intercirculation, et muni de tampons et d'un attelage central à vis traditionnel.

Le chauffage était assuré par l'eau de refroidissement du moteur.

Avec sa masse s'élevant à 43,74 t à vide et 54,14 t en pleine charge, le 650.01 était le plus lourd autorail belge à une caisse (seul l'autorail à vapeur 501.01 était légèrement plus lourd), mais ce poids était la rançon de la transmission électrique, du moteur Diesel lent et de la robustesse de l'ensemble.



PHOTO BD-11204 Nous ne connaissons que trois photos du 650.01 : deux émanent de la collection de la SNCB prises lors de sa livraison, et celle-ci réalisée au dépôt de Liège juste avant la Seconde guerre. Il est repeint dans la nouvelle décoration bleu et beige et est vu côté compartiment moteur. Collection PFT.

La vitesse maximale était fixée à 80 km/h.
Son prix d'achat s'élevait à 1.560.000 francs.

Le 650.01 fut mis en service en 1932 au dépôt de Liège et affecté entre Verviers, Pepinster et Spa. Son parcours annuel atteignait 80.000 km, ce qui était assez élevé pour la circulation sur une ligne aussi courte. Cet autorail ne posa aucun problème et effectua un service impeccable. Plus tard, il fut également engagé vers Visé et Esneux.

Garé au dépôt de Liège en 1940, le 650.01 a malheureusement subi de gros dégâts lors des bombardements des 13 et 25 mai 1944. Il fut mis hors écritures par le PV n° 87 du Groupe de Liège le 18 avril 1945.

Durant ces 9 années de service, il avait parcouru un total de 638.000 km, dont voici le détail par année :

- 1932 : 87.000
- 1933 : 81.000
- 1934 : 111.000

- 1935 : 90.000
- 1936 : 102.000
- 1937 : 76.000
- 1938 : 40.000
- 1939 : 46.000
- 1940 : 5.000

Lors de sa livraison, le 650.01 arborait la livrée vert foncé. Il fut par la suite repeint dans la belle décoration bleu et beige.

↓ La seconde photo SNCB du 650.01 prise lors de sa livraison.



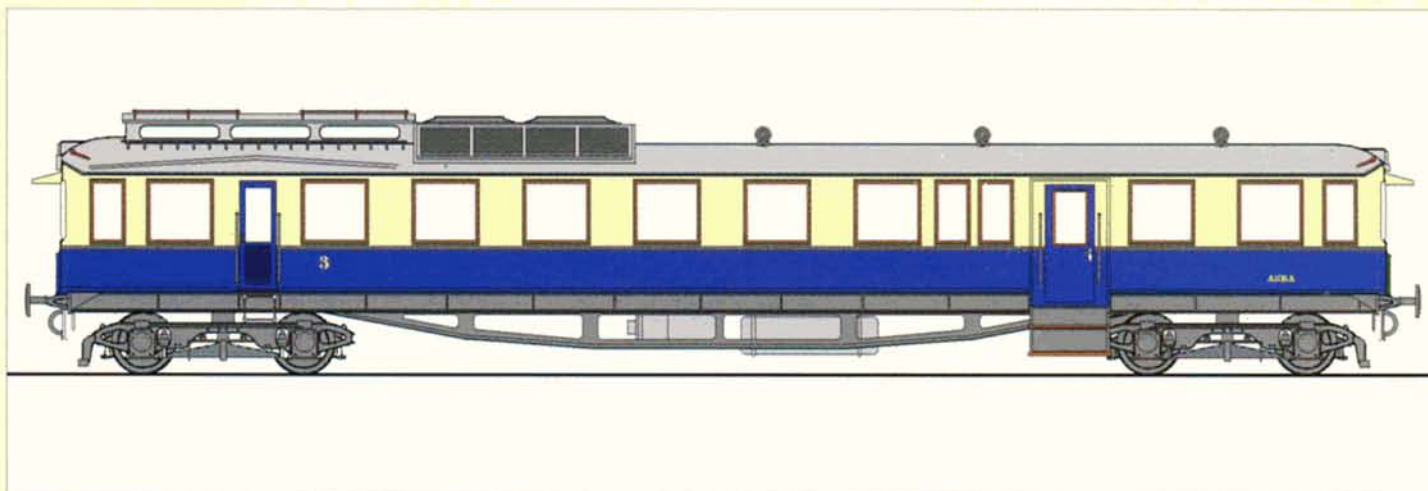
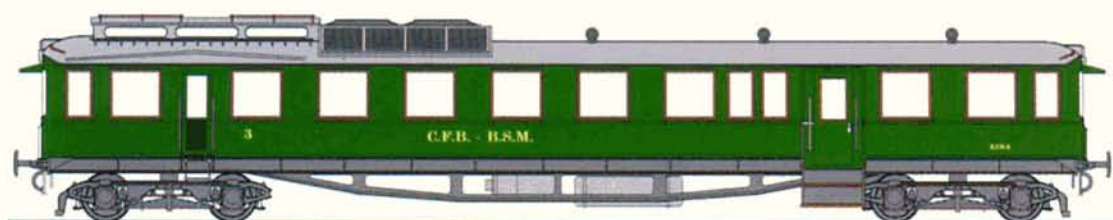


Schéma du 650.01 dans la livrée bleu et beige.

650.01



Généralités

Effectif :	1
Type :	2' Bo'
Numéro :	650.01
Poids total :	54,14 t
Poids à vide :	43,74 t
Puissance :	200 CV
Puissance spécifique :	3,7 CV/t
Charge par essieu moteur :	13,0 t
Charge par essieu porteur :	12,0 t
Longueur caisse :	20,700 m
Longueur totale :	21,700 m
Empattement bogie :	2,500 m
Hauteur toit :	3,870 m
Hauteur totale :	4,200 m
Vitesse max :	80 km/h

Partie mécanique

Constructeurs :	caisse : DEVA (Suède) moteur Diesel : Burmeister & Wain (DK) transmission : ASEA (Suède)
Année de construction :	1932
Chauffage :	le chauffage était assuré par l'eau de refroidissement du moteur Diesel
Nombre de place :	- 16 places assises en 2e classe - 64 places assises en 3e classe - 50 places debout en 3e classe

Partie motorisation

Moteur Diesel

Constructeur :	Burmeister & Wain, Kobenhavn
Type :	à 2 temps
Cylindres :	nombre : 6 verticaux en ligne alésage : 150 mm course : 220 mm
Injection :	mécanique
Puissance :	200 CV
Vitesse de rotation :	850 tr/min
Consommation moyenne :	0,586 litre par kilomètre
Poids du moteur :	2,823 t

Transmission

Electrique ASEA Ward-Leonard non automatique, avec une génératrice principale du type Shunt qui fournit 135 kW sous une tension maximum de 580 V, complété par une excitatrice de 32,1 kW sous 140 V à 1500 tr/min.

Nombre de moteurs : deux moteurs suspendus par le nez.

Couplage : couplés en permanence en série.

Transmission : les deux moteurs attaquent les deux essieux par engrenages rigides. Les moteurs tournent à 475 tr/min à la vitesse de 80 km/h.

Commande : l'équipement de commande comprend 15 crans de marche. Les 13 premiers agissent sur l'excitation de la génératrice et la vitesse du moteur Diesel; les deux derniers sont des crans de shuntage des moteurs de traction.

Nées en Belgique



PHOTO 112-69 ↑
La machine n°2 du MBS après sa restauration, à Goes en 1981.
Julien CASIER, collection PFT.

A noter que la "Société des Glaceries Néerlandaises - Verres - Produits Chimiques" possédait déjà une locomotive Cockerill à chaudière verticale du type IV depuis 1913. Elle portait le numéro de construction 2848. Elle fut plus tard vendue à la Centrale Suiker Maatschappij à Sas-van-Gent.

PHOTO 112-70 →
La même locomotive remise dans la version Zuid Chemie. Goes, 17 mai 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PAYS-BAS : Bt Cockerill Museum Buurt Spoorwegen

En 1926, Cockerill a fourni une Bt à chaudière verticale du type IV à la "Société des Glaceries Néerlandaises - Verres - Produits Chimiques" à Sas-van-Gent, devenue en 1927 la "N.V. Zuid Chemie". Elle portait le numéro Cockerill 3098 de 1925 et le numéro 2 à la N.V. ZUID Chemie.

Après sa radiation, elle fut acquise par le Museum Buurt Spoorwegen (MBS) et remise en état de marche en 1981. Elle reçut une décoration rouge et le numéro 2.

En 2004, une inspection de la chaudière révéla son très mauvais état, nécessitant son remplacement par une nouvelle chaudière, opération réalisée en 2006.

Aujourd'hui, la machine est repeinte en vert olive et porte la mention Sas van Gent - Zuid Chemie.

FRANCE : wagon à minerai

Société Métallurgique de Senelle-Maubeuge

Après la Première guerre mondiale, les Ateliers de la Dyle construisirent plusieurs wagons-trémies à bogies à déchargement automatique central pour le transport de minerais pour la Société Métallurgique de Senelle-Maubeuge, à Longwy. Ils avaient une capacité de chargement de 50 tonnes. Nous ne possédons pas plus de détails sur ces véhicules.

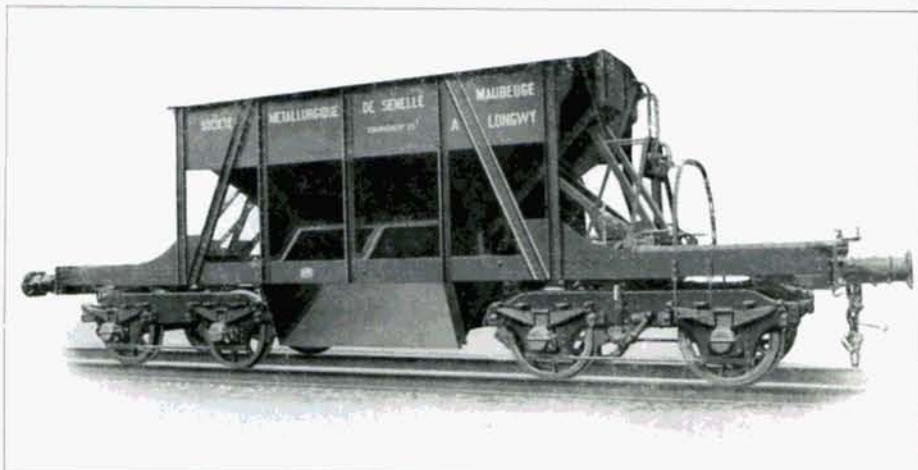


Photo La Dyle, collection PFT.

La gare (puis point d'arrêt) de Dolhain-Gileppe (1) était située sur la ligne 37 entre Verviers et Welkenraedt, sur le flanc d'une colline (colline de la Moutarde) dont la roche était devenue très instable à cause des infiltrations d'eau. Au vu des risques sérieux d'affaissement et d'éboulement, la vitesse des trains dut être limitée à 40 km/h vers 2005.

Pour remédier à cette situation, et vu la difficulté de renforcer la colline, *Infrabel* étudia plusieurs solutions, parmi lesquelles la suppression pure et simple de la section Verviers - Welkenraedt lorsque la LGV 3 aurait été mise en service, ou encore sa mise à voie unique. C'est finalement la rectification du tracé et la construction d'une tranchée couverte de 446 m qui ont été décidées.

Ce nouveau tronçon a permis de supprimer le tracé en forme de S à la sortie de la gare en direction de Welkenraedt. Après avoir traversé le tunnel de Dolhain situé juste à la fin des quais, l'ancien tracé se situait au bord d'un talus abrupt au-dessus de la Vesdre.

Les travaux débutèrent en 2008. A hauteur du point d'arrêt de Dolhain-Gileppe, une nouvelle tranchée fut ouverte dans la colline de la Moutarde (voir *EN LIGNES 90* page 32). Dans cette tranchée, un coffrage en béton fut construit, ensuite recouvert de terre, formant un tunnel de 448 m de longueur. Ce nouvel ouvrage est baptisé "tunnel de la Moutarde".

La rectification du tracé entraîna le déplacement du point d'arrêt de Dolhain-Gileppe +/- 1 km plus loin, en direction de Welkenraedt. Cette halte, qui se trouve presque à l'emplacement de l'ancienne gare de Dolhain-Vicinal (2), a été ouverte le 11 décembre 2011.

Le nouveau tracé a, quant à lui, été mis en service le 24 janvier 2012 et permet de nouveau aux trains de circuler à 90 km/h (100 km/h à terme).

Le coût total de ces travaux avoisine les 20 millions d'euros.

Infrabel a profité de ces travaux qui nécessiteront la circulation à voie unique, pour rénover et entretenir le tunnel de la Vieille Foulurie (167 m) et le viaduc de Dolhain (200 m). Ces deux ouvrages se trouvent juste avant l'ancienne gare de Dolhain-Gileppe, côté Liège.

(1) la gare de Dolhain a été ouverte le 23 octobre 1843. Plus tard, elle fut rebaptisée Dolhain-Gileppe.

(2) Dolhain-Vicinal, ouvert le 10 juillet 1891 et supprimé le 31 mai 1923.

PHOTO 112-73 Le 8 juin, arrivée au nouveau point d'arrêt de Dolhain-Gileppe du train L5485 Welkenraedt - Spa-Géronstère. Michel HANSENS.

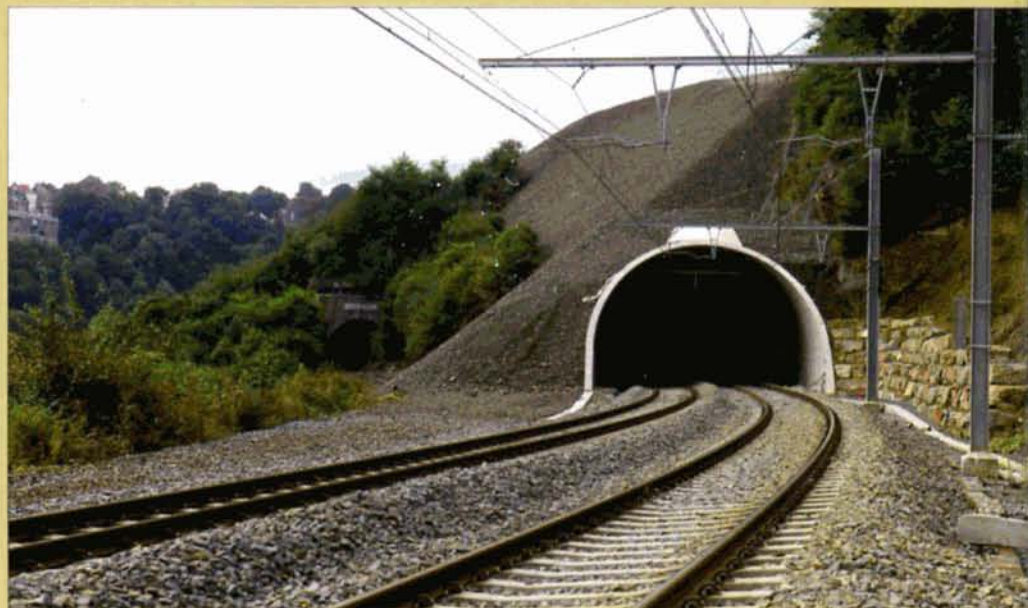


PHOTO 112-71 Le nouveau tracé et le nouveau tunnel de la Moutarde. A gauche on voit l'ancien tracé et le tunnel de Dolhain. La vue est prise en direction de Liège, le 12 septembre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 112-72 Le tunnel de Dolhain (50 m) désormais désaffecté, vu le 12 septembre en direction de Liège. L'ancien point d'arrêt de Dolhain-Gileppe était situé juste à sa sortie. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Hier...



PHOTO BD-11205 Le 15 mai 1955, l'international M74 "Saphir" Dortmund - Oostende, assuré par une rame Diesel du type VT08 de la DB, débouche du tunnel de Dolhain et passe l'ancienne gare de Dolhain-Gileppe. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 112-74 Depuis janvier 2012, le site est désaffecté et laissé à l'abandon. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 12 septembre 2012.

Aujourd'hui



il y a 70 ans ...



C'est en 1942, durant la Seconde Guerre mondiale, que furent construits par les Ateliers Germain à Monceau les 50 nouveaux autorails Brossel à bogies : les 553.01 à 25 et 554.01 à 25. En 1947, les 554 furent renumérotés 553.26 à 50. En 1971, les 11 autorails subsistants devinrent les 4901 à 4911. Le 4906, ex. 553.29, est préservé par le PFT. Voici le 553.33 (ex. 554.08) à Hasselt le 11 août 1952. Jacques BAZIN.

En vue de l'électrification complète de l'artère internationale Paris - Bruxelles - Amsterdam, la SNCB commanda cinq locomotives tritension du type 150 (150.001 à 003, 011 et 012, futures 1501 à 1505). La première locomotive, la 150.001, fut mise en service au dépôt de Bruxelles-Midi le 31 octobre 1962. La voici en tête d'un de ses tout premiers trains d'essai en gare de Brugge. On remarquera sa ligne de toiture d'origine qui fut très rapidement modifiée. Cette locomotive, radiée le 19 mai 2009, fut démolie chez Recylux à Aubange en novembre 2011. Collection PFT.

il y a 50 ans ...





PHOTO BD-11206 C'est le samedi 4 octobre 1952 que fut inaugurée la Jonction Nord-Midi par Sa Majesté le Roi Baudouin. A ce moment, seul le pertuis central (voies 3/4) était en activité. Le 18 octobre 1952, un train remorqué par une locomotive du type 29 arrive à Bruxelles-Midi. Comme on peut le constater à droite de la locomotive, les autres voies n'étaient pas encore posées. A ce moment, seules les voies 4 à 9 étaient raccordées à la Jonction. La gare de Bruxelles-Nord n'était reliée que par les voies 10 à 12. *Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

il y a 60 ans...

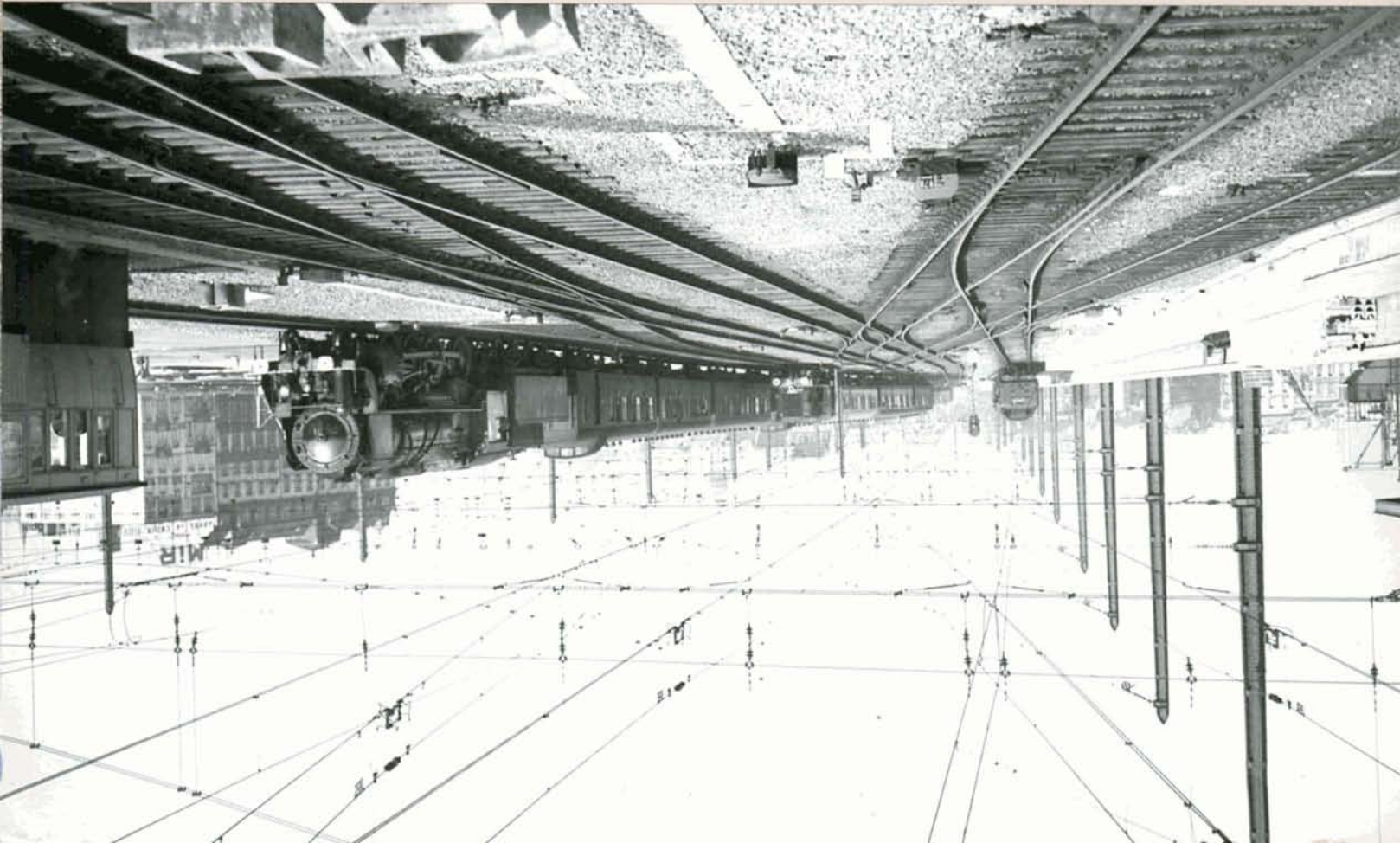


PHOTO BD-11207 Le même jour, le train M2095 Bruxelles-Nord - Manage marque l'arrêt à Bruxelles-Central. Ce semi-direct circulait via Hal, Clabecq et la ligne 106 jusqu'à Ecaussinnes. *Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

