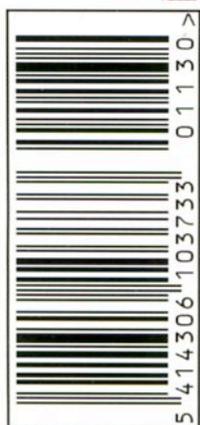


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 113 - FÉVRIER 2013 - € 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

L'année 2012 s'est terminée, pour les activités du PFT et du Chemin de fer du Bocq, le samedi 9 décembre. Et 2013 a commencé le samedi 19 janvier ! C'est dire si la trêve a été courte... Et l'agenda ne cesse de se remplir ! Nous vous proposerons en 2013 des voyages – les premiers sont annoncés – des bourses d'échange, des journées Portes Ouvertes au Musée du Rail, des animations sur la ligne I28, des publications, des photos, bref, de tout pour satisfaire les amateurs que vous êtes. Nous vous tiendrons informés des nouveautés, de l'actualité ferroviaire, des activités du PFT et de ses "filiales", et nous essaierons d'être encore meilleurs qu'en 2012 !

Tout ceci est possible grâce à votre fidélité, à votre soutien sans faille depuis le début pour beaucoup d'entre vous, et nous vous en remercions.

Le PFT peut ainsi poursuivre les buts qu'il s'est assigné : la promotion du rail et la sauvegarde des nombreux témoins du passé.

Vous avez du temps à consacrer à votre association ? N'hésitez pas à prendre contact avec les responsables repris en page 3 !

Bonne lecture.

Baudouin DIEU – président



PHOTO 113-01 Les premières neiges ont recouvert la Belgique au début du mois de décembre. La 5503 en tête du train B-Telecom passe à Genk-Zuid le 7 décembre 2012. Simon DE RIDDER.

Petites annonces

Annonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes, par ligne supplémentaire €1.
Photo et dessins : €25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

À VENDRE : différentes revues ferroviaires: Rail Magazine, Rail et Traction (ARBAC), Trans-Fer (GTF), Revue Générale des Chemins de Fer, Railphoto, Rails sans Frontières, Le Journal du Chemin de Fer, Connaissance du Rail et Voies ferrées. Pour tous renseignements et détails : jeanbruggerman@gmail.com

RECHERCHE : documents, photos, informations sur les charbonnages, leur exploitation et matériel roulant, bassins de Charleroi, Liège, Borinage et Centre. Contact : Jean Pierre Teugels. Mail : jteugels6@gmail.com; ☎ : +32(0) 3 480 72 07.

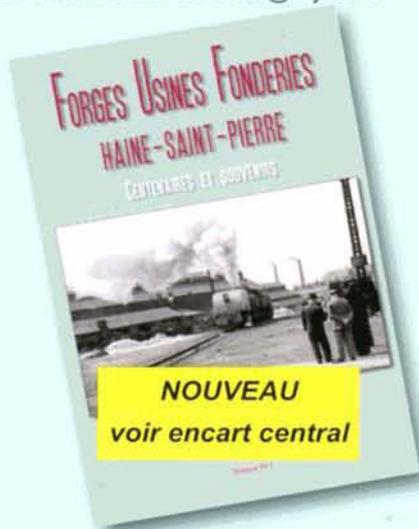
À VENDRE : trains, voitures et wagons toutes marques. Liste sur demande. S'adresser à : DE BRABANDERE D., clos de Quièvre, 1 BE 7000 MOUSCRON.

RECHERCHE : pour achat ou consultation : revue belge "Trains", nouvelle série, numéros 9 à 12. S'adresser à J.R. LEJEUNE par tf uniquement le lundi soir. ☎ : +32(0)4/368.50.16

AVIS DE RECHERCHE (ancienne ligne vicinale Gedinne – Vresse – Alle/Bohan).

Dans le cadre de la commémoration du centenaire de l'arrivée du tram vicinal à Vresse-sur-Semois, la *Maison du Tourisme de l'Ardenne Namuroise* élabore un programme d'activités pour le week-end des 15 et 16 juin 2013. Elle organisera notamment une exposition sur ce thème. Si vous disposez de photos, documents, horaires, billets, peintures, ... évoquant le patrimoine vicinal ferré ou routier (véhicules, gares, sites...) sur les entités de Vresse, Bièvre et Gedinne, n'hésitez pas à nous contacter si vous désirez valoriser cette expo.

Contact : Etienne MONNIER,
☎ : 0476/249.238 ou etbea@skynet.be



PFT-agenda

- **samedi 16 et dimanche 17 février** : Valentrain 2013 – informations en pages centrales ou sur www.valentrain.be
- **samedi 23 mars** : voyage PFT – "Adieu aux automotrices classiques". Infos dans l'encart central
- **samedi 27 avril** : grande bourse d'échange de trains miniatures et modèles réduits au musée du rail. Ouverture de 9 à 16 h
- **samedi 4 et dimanche 5 mai** : festival de Maldegem – parcours d'approche en train au départ de Bruxelles
- **samedi 11 mai** : voyage PFT - "Adieu aux locomotives série 11"

Rectifications

EN LIGNES 112

- **page 32** : dans le tableau, 1^e colonne, il y a : Type : Bo'2' + 2'2' + Bo'Bo'; il faut : Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo'.
- **page 34** : la photo du haut a été réalisée à **Bovigny** et non à Rencheux.

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) :

ACEC, Allesandro ALBE, Dominique ALLARD, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, la BN, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Luo CHUNXIAO, Marco CA-COZZA, les CFF, Thierry COCHIN, Yves COLIGNON, Roger CRIKELAIRE, Bruno DEDONCKER (✉), Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roel DE SAEGER, Jeroen de VRIES, La Dyle, Didier FUNKEN, Peter GOOTZEN, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, JUCEMBER, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Alain NOUAILLETAS, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Jonathan VANKEERSEBLICK, Tim VAN ROOY, Bernard VERRIER.

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 113-02 La 2358 fut une des 4 dernières 23 avec les simples phares. Le 17 novembre 1977, l'hiver avait déjà frappé. Elle attendait son prochain service au grill du dépôt de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 113 - FÉVRIER 2013

sommaire



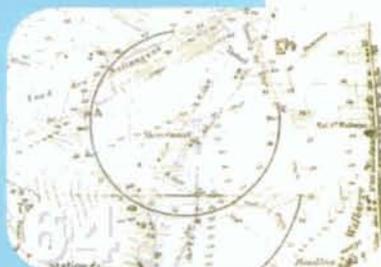
16
Une 15 coupée en trois !



16
Les locomotives de la série 23



46
La E69 03 fête ses 100 ans



46
Histoire : une spire pour Liège

2 PFT-Service - Éditorial

4 News PFT

6 Actualité belge

6 statistiques - locomotives

11 automotrices - TGV

12 mauvais départ pour Fyra

13 autorails

14 radiations

16 voitures

17 divers

24 La série 23

38 Privés

42 Actualité étrangère

42 Suisse

43 Pays-Bas

44 Chine

45 Allemagne - Téléx

46 La E69 03 a 100 ans

52 Le rail en Mongolie

56 La seconde vie de nos voitures - 4

58 Nées en Belgique

60 Hier-Aujourd'hui

62 Les plus beaux sites

63 Curiosité ferroviaire

64 Une spire pour Liège

66 Il y a ...



COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 113-03 Le 19 décembre, la 2713 stationne sous la marquise d'Aachen Hbf. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 113-04 Un beau coup de chance pour Armand BEERLANDT qui a pu immortaliser le croisement de deux TRAXX au saut-de-mouton de Sint-Katelijne-Waver le 16 novembre 2012.



Voyage

Samedi 6 octobre :
"A la découverte de nos régions"

Environ 150 participants s'étaient donné rendez-vous ce samedi 6 octobre pour la deuxième édition de ce voyage réservé aussi bien aux amateurs qu'aux touristes d'un jour.

Le convoi, composé de nos traditionnelles locomotives Diesel 6077 et 5183 qui tractaient nos 5 voitures, s'est élancé vers Antwerpen en empruntant la nouvelle ligne 25N qui court au milieu de l'autoroute E19. C'est d'ailleurs la première fois qu'un train de voyageurs Diesel empruntait cette ligne, et notamment la branche du triangle qui n'était pas parcourue par les trains réguliers, entre les bifurcations Machelen-Zuid et Machelen-Noord.

Le train a ensuite poursuivi sa route vers le port d'Antwerpen, où il a effectué son demi-tour en passant successivement par les faisceaux C et B. Il s'est ensuite rendu à Berchem puis, par le tunnel Kennedy a gagné Lokeren, la ligne 57, Dendermonde, Merelbeke et la ligne 204, ligne industrielle qui relie Gent-Zeehaven à Gent-Noord.

De retour à Gent-St. Pieters, le train s'est dirigé vers la ligne à voie unique 86, qu'il

a parcourue dans son intégralité jusqu'à Renaix, terminus actuel. Après un changement de sens et quelques minutes pour se dégourdir les jambes, le convoi est reparti vers Oudenaarde, la ligne 89 et Burst, où il a emprunté ce qu'il reste de la ligne 82 jusque Aalst.

Enfin, après Denderleeuw, le train est rentré à Bruxelles en effectuant un long crochet par Geraardsbergen, Lessines, Ath et Enghien.

Un beau périple sous une météo très maussade, qui a ravi les participants heureux de se retrouver pour le dernier voyage de la saison.

Sans nul doute qu'un troisième périple de ce type sera organisé en 2013 !

Saint-Ghislain

Musée du rail

Le Musée du rail a ouvert ses portes le 1er décembre pour sa traditionnelle bourse d'échange hivernale. Le succès était au rendez-vous puisque deux mille visiteurs ont arpenté les allées où se tenait une centaine d'exposants qui avaient réservé plus de 300 mètres de tables ! Un record de fréquentation, une fois de plus.

Mais depuis quelques années, il fait (très) froid en ce premier samedi de décembre, et on a échappé à la neige de justesse ! Aussi, à la demande des commerçants (et des visiteurs), la bourse d'échange hivernale sera avancée au deuxième samedi de septembre, soit le premier jour du week-end des "Journées du Patrimoine".

Bien sûr, il y aura toujours une ouverture

le premier samedi de décembre, mais seul le shop et le musée, section "Modélisme" comprise, seront accessibles. Adaptez déjà vos agendas en conséquence !

Atelier de Saint-Ghislain

Le lieu est maintenant complètement sécurisé : baies murées ou barricadées, alarme anti-intrusion en service; le réfectoire et les sanitaires sont opérationnels. Il reste encore un certain travail à réaliser comme remplacer les vitres cassées, en toiture notamment, nettoyer et adapter certains lieux de travail.

Matériel

Outre les travaux d'entretien de routine et de réparation de petites avaries sur notre matériel roulant, les travaux de restauration portent actuellement sur les engins suivants :

- en ce qui concerne le pôle d'activité de Schaerbeek, la voiture M1 de 2e classe a reçu sa couche antirouille extérieure et les bénévoles se concentrent à présent sur l'aménagement intérieur; le levage est prévu pour le nettoyage des soubassements et révision des bogies. La 5927 est au levage pour le nettoyage de ses bogies et l'entretien aux moteurs de traction; les postes de conduite en sont à la finition et nous allons procéder à leur remise en marche au printemps.
- au Musée du Rail à Saint Ghislain, la 5149 voit la fin des travaux de carrosserie et va recevoir sa couche de peinture primaire. Quant à la petite vapeur Bt "La Meuse", les bénévoles dressent actuellement un bilan des travaux à la chaudière afin de pouvoir planifier les phases successives d'une éventuelle remise en état. Une chose est sûre, il y aura beaucoup de travail.

N'hésitez pas à venir vous joindre au nombre toujours insuffisant de bénévoles qui constituent des équipes pourtant très motivées ! Contactez Alain DEFECHE-REUX au 00.32.(0)477/989.123 pour le Bocq, Baudouin DIEU au 00.32.(0)475/95.68.93 pour Saint-Ghislain, et Pierre HERBIET au 00.32 (0).473/39.35.54 pour Schaerbeek.

Nous recherchons également des personnes intéressées pour des travaux de traductions néerlandais - français et français - néerlandais pour de nombreux livres en préparation.

En 2012, nous avons accueilli plusieurs nouveaux bénévoles, tant à Schaerbeek, qu'à Saint-Ghislain et sur la ligne du Bocq, mais également dans l'équipe du **EN LIGNES**. Nous les remercions ici chaleureusement.

PHOTO 113-05 En septembre, l'école technique TIO d'Overpelt a terminé les travaux de réhabillage intérieur du 551.26 Le 7 novembre, l'autorail a été transporté par camion de l'école TIO vers l'atelier de Schaerbeek. P.F.T.





Silence, on tourne !

... à Binche. Le réalisateur français Patrice Leconte a tourné en Belgique une partie de son futur long métrage "Une promesse" (le titre n'est toutefois pas définitif), dont l'action se passe en 1912. Comme certaines scènes devaient être filmées en gare ou dans un train, le régisseur - un homme du Centre - a eu la bonne idée de s'adresser au PFT pour leur tournage. C'est donc la 64.169, la voiture K mixte fourgon/2e classe et trois voitures L de SNCB-Holding, accompagnées de la 6077, qui ont été choisies pour le film. Une partie des images a été filmée à Binche - gare majestueuse s'il en est et se prêtant parfaitement au tournage d'un film - rebaptisée Oberhausen. D'autres ont été tournées dans le train, qui a effectué le parcours Binche - Clabecq et retour, remorqué par la 6077 uniquement.

On verra le résultat - probablement quelques dizaines de secondes - lors de la sortie, prévue fin 2013.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison 2012 s'est terminée le 9 décembre à l'occasion du marché de Noël de Spontin. Le week-end précédent, comme les années précédentes, le "train de St-Nicolas" a eu un énorme succès. Tous les trains étaient complets plus de deux semaines avant l'événement. Les animateurs du PFT étudient la possibilité d'augmenter l'offre de cette animation tout en gardant la convivialité.

La saison 2012 est donc un bon cru puisque le nombre général de touristes ayant (re)découvert la vallée du Bocq grâce à son chemin de fer est plus élevé que les années précédentes. Les réservations pour groupes n'ont pas diminué alors que la publicité pour ce créneau est essentiellement faite de "bouche à oreille", preuve si il en est que le *Chemin de Fer du Bocq* possède de nombreuses qualités, que ce soit sur le plan esthétique avec ses paysages bucoliques, historique avec le matériel ferroviaire musée du PFT et surtout le plan de l'accueil effectué par les bénévoles tout au long de la saison !

L'hiver fait place aux travaux d'entretien et d'extension de la ligne. Sont prévus cette année : la reconstruction de 150 mètres de voie entre Spontin et Dorinne (ces travaux font suite au renouvellement entamé l'an passé dans "les courbes des Livottes"), la pose d'un aiguillage à Spontin et la construction d'une nouvelle voie en impasse et d'un quai destiné à recevoir les voitures d'accueil "Mitropa". Ne



PHOTO 113-06 Notre P8 en gare de Binche, rebaptisée pour la circonstance Oberhausen pour quelques heures. Préparation du tournage d'une scène sous la surveillance de Patrice Leconte, en pantalon blanc. Patrice Leconte est surtout connu pour avoir réalisé les films de la série "Les Bronzés". PFT.

seront pas oubliés le serrage courant des tire-fond, le contrôle de l'éclissage et entretien des parois rocheuses.

La seule ombre au tableau est l'acquisition de matériaux. Depuis un an, il devient très difficile de se procurer des rails et traverses de réemploi auprès d'*Infra-bel*. Deux raisons à cela : d'une part, le gestionnaire du réseau ferroviaire réutilise certains de ces matériaux pour entretenir les voies secondaires des gares; et d'autre part, lorsqu'une opportunité se présente, les matériaux nous sont pro-

posés au prix du réemploi de qualité et non plus comme "vieilles traverses" ou comme "mitraille" comme c'était le cas auparavant. Cela représente un surcout de 2 à 3 fois le prix initial. Il va de soi que des matériaux neufs sont impayables pour une asbl comme le PFT non subventionnée ni par l'Etat ni par la Région. Les achats prévus de traverses en 2012 n'ont donc pas pu avoir lieu et cela retarde donc certains chantiers comme la prolongation du trajet en direction d'Evrehailles-Bauché.

PHOTO 113-07 C'est avec la 806 CFL que Saint-Nicolas est arrivé à Dorinne les 1er et 2 décembre 2012. PFT-CFB.



Locomotives

séries 11 et 12

● Le retrait annoncé de la série a débuté le 9 décembre avec la mise en parc des 1181, 1182, 1185, 1186, 1188 et 1190, et des 1183, 1184, 1187, 1189, 1191 et 1192 le 7 janvier 2013. Il s'agit d'un nouveau chapitre dans la modernisation du parc moteur engagé par la SNCB. Toutes les machines des séries 11 et 12, à l'exception des 1187 et 1203 (conservées à Merelbeke pour effectuer des parcours de démonstration pour d'éventuels acquéreurs), seront rassemblées à Stockem.

● Le samedi 8 décembre, à l'occasion de la dernière journée de circulation des IC-B *Benelux*, à l'initiative des NS, la 1182 a exceptionnellement assuré un aller-retour avec les IC-B 9217 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS et retour avec le 9248. Il s'agissait en outre du dernier service de la 1182, mise depuis lors en parc.

série 13

● Le roulement de la série 13 *SNCB-Logistics* dans le Nord de la France continue de s'étoffer avec le gain de deux nouvelles journées. Il s'agit principalement des trains auparavant confiés aux machines de la série 29.

Vous trouverez ci-après le roulement F4 valable depuis le 9 décembre (uniquement les trains de jour) :



PHOTO 113-08 Le 8 décembre, la 1182 a assuré un aller-retour sur Amsterdam. La voici en tête de l'IC-B 9248 lors de son passage à Delft-Zuid. Jeroen de VRIES.

Lundi à vendredi

F401

49821 ③ XFTGR 07.40 - FLS 11.48
49803 ③④ XFTGR 08.58 - LNC 11.06
48737 ⑤ XFTGR 09.05 - FSRV 12.47
48732 ① FLS 12.39 - LNC 14.25/15.59 - XFTGR 17.56
47741 ② LFLZ 12.46 - LNC 14.05
48704 ② FSRV 14.15 - XFTGR 17.55
49824 ② LNC 15.59 - XFTGR 17.55
48810 ④ LNC 16.32 - XFTGR 18.49

F402

47826 ①-⑤ LNC 04.56 - XFFAR 07.38
47849 ①-⑤ XFFAR 09.15 - GLI 11.53
49808 ①②③④ GLI 12.57 - LNC 13.24
44824 ①-⑤ LNC 14.56 - XFTGR 17.05
44801 ①⑤ XFTGR 18.42 - LNC 21.01
48737 ②④ XFTGR 19.39 - LNC 21.53

49835 ③ FXTGR 19.39 - LNC 21.53

F403

43115 ②④ XFBOB 04.59 - FNND 10.42
43197 ③⑤ XFBOB 04.59 - FNND 10.42
46430 ② RHODE 14.32 - XFFHS 19.49
40444 ① FIZG 15.23 - XFCAF 19.46

F404

41800 ①③⑤ LZR 05.23 - XFDOU 07.15
40441 ② XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
48732 ④ FLS 14.18 - XFTGR 17.56
44801 ④ XFTGR 18.42 - LNC 21.01

F405

47802 ①-⑤ FNND 04.48 - XFVS 09.14
47807 ①-⑤ XFVS 11.15 - FNWHZ 14.35

F406

40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
40444 ④ FIZG 15.23 - XFCAF 19.46

RECTIFICATIONS

- Dans le *EL 112* page 10 dans "radiations", il y a : 190 : 27-07-2012 FSD, il faut 190 : **06-09-2012 FSD**.

- A la même page dans "mises en service", il y a 5508, 5537 : 09-2012 TUC-Rail, il faut **24-09-2012 TUC-Rail**.

RADIATIONS

168 : 11-02-2012 MKM
169 : 27-04-2012 MKM
258 : 30-11-2012 NK
263 : 30-05-2012 NK
2008 : 13-11-2012 FNND
2011 : 13-11-2012 FNND
2013 : 23-11-2012 FNND
2015 : 13-11-2012 FNND
2016 : 13-11-2012 FNND
2017 : 13-11-2012 FNND
2018 : 13-11-2012 FNND
2019 : 13-11-2012 FNND
2021 : 13-11-2012 FNND
2022 : 13-11-2012 FNND
2025 : 13-11-2012 FNND
2320 : 12-11-2012 FHS
2321 : 12-11-2012 FHS
2373 : 11-10-2012 FNND
2901 : 09-12-2012 FNND
2902 : 09-12-2012 FNND
2903 : 21-11-2012 FNND

2904 : 12-11-2012 FNND
2905 : 12-11-2012 FNND
4117 : 18-09-2012 FHS
5706 : 27-11-2012 FNND
5707 : 04-12-2012 FNND
5709 : 29-10-2012 FNND
6201 : 08-03-2011 FKR
8243 : 09-12-2012 FNND
9159 : 23-09-2012 MKM

MISES EN SERVICE

08034 à 08040 : 05-10-2012 GCR
08041 à 08046 : 05-11-2012 GCR
08047 à 08050 : 03-12-2012 GCR
08051 à 08055 : 18-12-2012 GCR
08528 : 09-10-2012 MKM
08529 : 09-10-2012 MKM
08530 : 23-11-2012 MKM
08531 : 23-11-2012 MKM
08532 : 05-12-2012 MKM
08533 : 05-12-2012 MKM
08534 : 05-12-2012 MKM
08535 : 05-12-2012 MKM
08536 : 18-12-2012 MKM
08537 : 18-12-2012 MKM

MUTATIONS

237 et 238 : FSD → NK
09-12-2012
652 à 655 : FSR → NK 09-12-2012
657 à 659 : FSR → NK 09-12-2012
747 à 756 : GCR → FSD 09-12-12
757 à 764 : GCR → FSR 09-12-12

1813 à 1820 : NK → FSD 29-10-2012
4108 : MKM → FHS 09-10-2012
4142 : MKM → FKR 09-10-2012
4169 : MKM → FKR 11-12-2012
4179 : MKM → FKR 12-12-2012
4182 : MKM → FKR 12-12-2012
4184 : MKM → FHS 12-12-2012
4186 : MKM → GCR 12-12-2012
4187 : MKM → FHS 12-12-2012
4190 : MKM → FKR 12-12-2012
4191 : MKM → FHS 12-12-2012
7811 : NK → FNND 17-12-2012
7814 à 7816 : GCR → FNND 17-12-12
7819 : GCR → FNND 17-2-2012
7820 : GCR → FNND 17-2-2012
7826 : GCR → FNND 17-2-2012
7847 à 7849 : NK → FNND 12-12-12
7852 à 7856 : FKR → FNND 12-12-12

SORTIES DE RÉVISION

322 : 10-10-12 MOD
484 : 10-12 RI
503 : 10-12 RI
505 : 10-12 RI
731 : 10-12 RI
752 : 10-12 RI
760 : 11-12 RI
766 : 10-12 RI
769 : 10-12 RI
773 : 10-12 RI

VENTE

4402 : JOC 11-2012

MISES EN PARC

1181, 1182, 1185, 1186, 1188, 1190 :
09-12-2012 FKR
1183, 1184, 1187, 1189, 1191, 1192 :
07-01-2013 FKR
7742 : 27-12-2012 FNND
7744 : 27-12-2012 FNND
7803 : 19-12-2012 FNND
7804 : 30-09-2012 FNND
7805 : 11-12-2012 FNND
7808 : 30-09-2012 FNND
7814 : 01-01-2013 FNND
7815 : 15-12-2012 GCR
7816 : 11-12-2012 GCR
7818 : 01-11-2012 FKR
7826 : 13-12-2012 GCR

ABRÉVIATIONS

FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : grande révision
JOC : Jeugd ontmoetingscentrum, Kortrijk-Weide
MKM : Stockem
MOD : modernisée
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RI2 : 2e révision intermédiaire



PHOTO 113-09 Même si les locomotives de la série 12 n'ont plus de roulement depuis plus d'un an déjà, elles sont toujours actives le plus souvent en remplacement d'une machine d'une autre série. Le 20 novembre 2012, la 1206 assurait le train de calcaire vide 39610 Gent-Noord - Jemelle, ici en passage dans les environs de Bilzen. Maarten SCHOUBBEN.

Samedi

F401

49803 XFTGR 08.52 - FLS 13.05

F402

44824/A LNC 08.07 - XFTGR 09.59
44801 XFTGR 12.20 - LNC 14.26

F403

43115 XFBOB 04.59 - FNND 10.50
43194 FNND 16.10 - XFBOB 21.30

F404

44824/B LNC 08.07 - XFTGR 09.59

F405

47807 XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

F406

46443 XFFHS 04.15 - RHODE 08.24
40443 XFCAF 15.50 - FNND 19.35

Dimanche

F401+02+04+05+06 : réserve

F403

43197 XFBOB 04.59 - LKV 08.34/16.06 -
FNND 18.08

Le roulement F5, qui concerne les 13 en trafic marchandises intérieur, se voit diminué de deux journées. Cette baisse est due au transfert vers les 28 de certains trains ainsi qu'à une diminution du trafic marchandises causée par la crise économique dans la zone Euro.

Voici le roulement F5 (uniquement les trains de jour) :

Lundi à vendredi :

F501

33940 ②⑤ FKGG 06.54 - FGZH 09.30
39340 ①-⑤ FGZH 10.39 - FKGG 12.59
33741 U ①-⑤ FKGG 14.42 - FCLF 17.38
37341 U ①-⑤ FCLF 18.33 - FKGG 21.40

F502

33741 U ①-⑤ FKGG 14.42 - FCLF 17.38
37341 U ①-⑤ FCLF 18.33 - FKGG 21.40

F503

37944 ①-⑤ GLI 05.10 - FGZH 07.32
39746 ①-⑤ FGZH 08.58 - GLI 11.30
37946 ①-⑤ GLI 13.30 - FGZH 15.50
39748 ①-⑤ FGZH 16.40 - GLI 19.29

F504

52703 ①-⑤ FNND 06.22 - FEQM 08.32
57200 ①-⑤ FEQM 10.39 - FNND 12.28
52700 ①-⑤ FNND 14.28 - FCLF 17.19
57205 ①-⑤ FCLF 18.00 - FNND 20.37

F505

57201 ②⑤ LNC 08.10 - FNND 10.52
52702 ③④⑤ FNND 11.55 - LNC 14.46
49824 ② FNND 12.07 - LNC 14.46
37630 ① LFLZ 12.34 - LNC 13.48
49803 ②④ LNC 16.02 - FNND 18.32
57202 ③⑤ LNC 16.02 - FNND 18.33

F506

36910 ②⑤ LJ 09.00 - NK 10.50
34911 ① NK 12.34 - FGZH 15.02
39610 ②⑤ NK 14.17 - LJ 15.29

Samedi

F501+02

33740 FKGG 07.52 - FCLF 09.50
37340 FCLF 11.02 - FKGG 14.00

F503

37944 GLI 05.20 - FGZH 07.21
39746 FGZH 09.07 - GLI 11.18

F504

52705 FNND 06.30 - LNC 09.04
57201 LNC 10.15 - FNND 12.22

F505

57200 LNC 07.08 - FNND 09.22
52702 FNND 10.48 - LNC 13.42

F506 : réserve

Abréviations : FCLF : Châtelet-Formation, FEQM : Clabecq-Marchandises, FGZH : Gent-Zeehaven, FIZG : Muizen-Goederen, FKGG : Genk-Goederen, FLS : Aalst, FNND : Antwerpen-Noord, FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven Zuid, FSRV : Schaerbeek Formation, GLI : La Louvière-Industrielle, LFLZ : Feluy-Zoning, LKV : Kortrijk, LNC : Monceau, LJ : Jemelle, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge, NK : Kinkempois, RHODE : Antwerpen-Rhodesië, U : en unité multiple, XFBOB : Bobigny (FR), XFCAF : Calais-Frethun (FR), XFDOU : Dourges Delta 3 (FR), XFFAR : Fargniers (FR), XFFHS : Calais-Frethun-Faisceau Tunnel (FR), XFTGR : Tergnier (FR), XFVS : Valenciennes (FR), /A : en première position, /B : en seconde position.

série 18

● Les 1813 à 1820 ont été mutées de Kinkempois à Oostende le 29 octobre, portant l'effectif de cet atelier à quarante-huit machines.

série 20

● Le changement d'horaires du 9 décembre aura été fatal pour la série 20, avec le retrait de leur roulement marchandises au profit des TRAXX de la série 28.

Conséquence directe, les machines équipées du Memor 2+ (2001 à 2007) ne sont plus utilisées par *SNCB-Logistics* et sont retournées à Stockem où elles servent de réserve pour le trafic voyageur.

Les autres machines restent affectées au trafic marchandises et servent de réserve à Antwerpen-Noord.

Les 2008, 2011, 2015 à 2019, 2021, 2022 et 2025 ont été radiées des effectifs le 13 novembre 2012. Ces machines avaient été mises en parc durant les mois de juin et juillet 2012 suite à la découverte de microfissures aux essieux et à la transmission.

Le 23 novembre, la 2013 a elle aussi été radiée, conséquence d'un incendie à l'un de ses bogies.

La série ne se compose plus que des 2001, 2003 à 2007, 2009, 2012, 2014, 2023 et 2024. La 2002 est quand à elle maintenue en parc.

série 27

● La série 27 a refait son apparition sur certains trains IC-N Charleroi-Sud - Essen et IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal auparavant assurés en 18. Cela concerne les 27 avec attelage automatique GF. Le but est de renforcer la composition des trains aux heures d'affluence en accouplant deux rames. Voici les trains concernés du lundi au vendredi (en gras, les trains composés de 2 rames) :

- IC-N **4506**, 4511, **4513**, **4515**, **4516**, 4518, 4519, 4521, **4529**, **4531**, 4534, 4536, **4538**, **4540**, **4541**;

- IC-I : **2005**, 2009, 2010, 2011, 2014, 2015, 2016, 2019, 2020, **2028**, 2029, 2032, 2033, 2034, 2035, 2038, 2039, 2040, 2043, 2045.



PHOTO 113-10 La démolition des 26 a débuté en septembre, au chantier de démolition Van Nijghem dans le port de Gent. Le 27 septembre, les 2622, 2327, 2631, 2604, 2623 et 2605 viennent d'être transférées devant le chantier de démolition.
Pierre HERBIET.

série 28

● La disparition de la relation *Benelux* le 9 décembre a eu un impact important sur les locomotives de la série 28.

Ainsi, les 2801, 2802 et 2803, seules machines de la série à être louées directement par *SNCB-Technics*, se retrouvent sans utilisation. Il avait été envisagé de les utiliser pour assurer les IR-q entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf (Voir *EN LIGNES 112* page 14) mais ce projet n'a finalement pas abouti.

Ces trains seront probablement assurés par des automotrices *Desiro* (voir page 11) et les trois machines devraient être restituées à *Alpha Trains* d'ici mars 2013. Les neuf autres machines utilisées sur les *Benelux* ont été rendues à *SNCB-Logistics* qui a directement engagé ces engins en trafic intérieur (graphique F0) afin de remplacer les 20. Le roulement, composé de sept journées, est consultable ci-dessous.

Il est possible qu'une 20, voire une 12, soit engagée sur ces trains suivant le matériel disponible.

Lundi à vendredi

F001

40321 ③④⑤ FNND 06.12 - BRAM 08.40
39610 ② FGZH 08.50 - NK 12.18
36910 ② NK 13.27 - FGZH 16.02
31280 ⑤ LZR 10.02 - FNND 12.12
51200 ①③④ BPEL 10.30 - FNND 12.48
52904 ①③④⑤ FNND 14.04 - FGZH 15.21
59202 ①③④⑤ FGZH 16.37 - FNND 17.50
39715 ② FGZH 17.40 - FLN 18.49
37915 ② FLN 19.40 - FGZH 21.50
52903 ③④⑤ FNND 20.02 - FGZH 21.21

F002

39411 ④ FGZH 08.54 - NK 11.30
39610 ⑤ FGZH 08.54 - NK 12.18
36910 ⑤ NK 13.27 - FGZH 16.02
39710 R1 FGZH 11.54 - FCLF 14.21

Le train B-Telecom à Aachen Hbf

← PHOTO 113-11

Le 8 novembre 2012, le train de mesure B-Telecom a circulé jusqu'en gare d'Aachen Hbf, encadré par les 2713 et 2722, les deux dernières 27 encore autorisées à circuler sur ce tronçon frontalier. Arrivée du train à Aachen Hbf.
Simon DE RIDDER.



37910 ① FCLF 15.10 - FGZH 18.02
 39715 ① FGZH 18.49 - FLN 19.57
 43721 ② LZR 15.15 - BRAM 15.35
 71303 ②③ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ②③ LZR 18.12 - BRAM 18.32

F003

32191 ② FNND 07.03 - LZR 10.05
 32182 ⑤ FNND 09.00 - LZR 11.15
 43565 ② LZR 12.24 - FNND 14.51
 43721 ④ LZR 15.15 - BRAM 15.35
 71303 ④⑤ BRAM 16.45 - LZR 17.03
 71304 ①④⑤ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 37915 ③ FLN 18.40 - FGZH 19.50

F004

32191 ③④⑤ FNND 07.03 - LZR 10.05
 43565 ③④ LZR 12.24 - FNND 14.51
 52904 ② FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ② FGZH 16.37 - FNND 17.50
 32184 ③ FNND 16.00 - LZR 18.37
 32191 ① FNND 16.04 - LZR 18.37
 43568 ④ FNND 17.04 - LZR 19.35

F005

37945 R①-⑤ GLI 08.14 - FGZH 10.20
 39741 ①②④⑤ FGZH 13.39 - FEQM 15.57
 37941 ①②④⑤ FEQM 17.40 - FGZH 19.09
 39741 ③ FGZH 13.10 - FEQM 15.34
 37941 ③ FEQM 16.22 - FGZH 18.30

F006

Pas de train de jour

F007

31281 R5 LZR 07.24 - FNND 09.53
 32184 R125 FNND 12.47 - LZR 14.58
 31282 R15 LZR 16.00 - FNND 18.46

Samedi

F001

40321 FNND 06.00 - BRAM 08.08
 40318 BRAM 15.00 - FNND 17.07

F002

40330 LZR 16.00 - FNND 18.08

F003

48730 LZR 06.50 - FGZH 07.53
 39741 FGZH 08.58 - FEQM 11.05
 37942 FEQM 12.14 - FGZH 13.50

F004

32191 FNND 06.55 - LZR 10.00
 51200 BPEL 12.06 - FNND 14.11

F005

37945 GLI 07.57 - FGZH 10.06
 39745 FGZH 12.37 - GLI 14.38

F006

Réserve

F007

32182 FNND 08.02 - LZR 10.32
 31283 LZR 11.57 - FNND 14.07

Abréviations :

BPEL : Zeebrugge-Pelikaan, BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FCLF : Châtelet-Formation, FEQM : Clabecq-Marchandises, FGZH : Gent-Zeehaven, FLN : Lessines, FNND : Antwerpen-Noord, GLI : La Louvière-Industrielle, LZR : Zeebrugge, NK : Kinkempois.

série 29

● *SNCB-Logistics* a mis un terme au contrat de location des cinq locomotives TRAXX de la série 29. Les 2903, 2904 et 2905 ont été restituées à *Alpha Trains* durant le mois de novembre dernier, tandis que les 2901 et 2902 sont restées en service jusqu'au changement d'horaires du 9 décembre. Ces machines étaient principalement utilisées sur le trafic Antwerpen-Noord - Valenton, assuré en collaboration avec ECR. Depuis le 9 décembre, ces trains sont assurés par des locomotives de la série 13 jusqu'au triage de Bobigny.

série 57

● Le nombre de G2000 louées par *SNCB-Logistics* a été adapté aux besoins réels, et les 5706, 5707 et 5709 ont été rendues à ECR. Cette décision dé-

coule directement de la location par *OSR France* de BB75000 auprès d'*Akiem*, la filiale de la SNCF qui loue des locomotives à d'autres opérateurs (voir EL 112 page 39).

Les 5701 à 5705 restent en service et continuent d'assurer les trafics entre Aalst et Nesle (FR) et entre Tessenderlo et Bully-Grenay (FR). A noter que depuis le 9 décembre, la série effectue le lundi et le mercredi la desserte d'Havannes au départ de Gent-Zeehaven :

39714 ①③ FGZH 09.17 - FHV 11.25
 37914 ①③ FHV 13.40 - FGZH 15.42

Abréviations : FGZH : Gent-Zeehaven, FHV : Havannes.



↑ ↓ Le 13 décembre 2012, les E186 349 + 186 350 + 186 348, alias les ex. 2904, 2905 et 2903, ont été transférées de Reydt au dépôt de Krefeld par la 1042 520 (ex. ÖBB) de la société suisse Zentralbahn. La société MGW Service GmbH les préparera avant de les envoyer chez un nouvel opérateur. Günther BARTHS.



séries 55 et 62/63

● Le 23 septembre 2012, les locomotives suivantes ont été vendues à TUC-Rail : 5503, 5505, 5508, 5515, 5518, 5519, 5528, 5529, 5531, 5532, 5535, 5537, 5539, 5540, 6240, 6250, 6296, 6297, 6315 et 6331.

série 62/63

● La 6253 subit depuis septembre 2012 une grande révision à l'Atelier Central de Salzinnes. Elle ressortira dans la nouvelle livrée bleue d'*Infrabel* dans le courant du mois de mars. A noter que la 6255 a été victime d'un incendie électrique assez grave et est en cours de réparation à Salzinnes.

série 77 ATB

● Depuis le 9 décembre, un nouveau trafic est confié aux locomotives de la série 77 équipées de l'ATB (7766 à 7790). Il s'agit d'une relation hebdomadaire circulant le mercredi au départ de Lage Zwaluwe aux Pays-Bas et à destination du raccordement *Burgo-Ardenne* situé à Hamoncourt (Virton). Le retour s'effectue le vendredi. La particularité de ce train est d'être assuré par les 77 depuis les Pays-Bas jusque sa destination finale gaumaise :

47601 ③ XNZLW 14.22 - FNND 15.20/17.33
- MSM 23.28
49600 ⑤ MSM 02.00 - FNND 06.60/12.40 -
XNZLW 13.34

Abbréviations : FNND : Antwerpen-Noord,
MSM : Virton, XNZLW : Lage Zwaluwe (NL)

Ces trains sont tracés via "l'Athus-Meuse" (Namur - Dinant - Bertrix - Virton).

PHOTO 113-13 ➤ Le 25 octobre 2012, un nouveau lot de cinq 51 a été acheminé de Montzen, où elles étaient garées depuis plusieurs années, vers Kinkempois, avant d'être transférées vers le chantier de démolition Recylux à Aubange. Derrière les 5519 et 5507 se trouvent les 5154 + 5158 + une voiture de train de secours + un wagon frein + 5143 + 5181 + une grue de 10 t + 5157 + une seconde grue de 10 t + une seconde voiture de train de secours. Passage de ce convoi exceptionnel à Argenteau. Laurent JOSEPH.

PHOTO 113-14 →

Le 14 décembre 2012, ce fut au tour des 5 dernières 51 garées à Montzen d'être transférées de Montzen à Kinkempois, avant leur envoi vers le chantier de démolition Keyser de Courcelles. Le convoi, tracté par les 5526 et 5533, était composé, dans l'ordre, des 5110 + 5173 + un wagon frein + 5138 + 2 wagons freins + 5141 + 5156 + une grue de 10 t + une voiture de train de secours + une seconde grue de 10 t. Michel HANSENS.



PHOTO 113-12 La 6253 se trouve en grande révision à l'Atelier Central de Salzinnes. Elle ressortira dans la même décoration bleue que le 6255. A ses côtés, la 6242 est en cours d'équipement TBL1+. Yves COLIGNON, 2 octobre 2012.



Automotrices - TGV

Desiro

● Le changement d'horaires du 9 décembre a été synonyme de mise en service massive pour les automotrices *Desiro*. Malheureusement, les problèmes s'accumulent et les trains prévus sont régulièrement assurés par du matériel de substitution.

Le roulement théorique des rames 3kV de Charleroi se compose de 39 journées englobant diverses relations. En plus des trains CR Braine-l'Alleud - Aalst sur lesquels elles officient depuis plusieurs mois, les *Desiro* assurent en semaine les trains des relations IR-b Nivelles - Antwerpen-Centraal, L Antwerpen-Centraal - Bruxelles-Midi (- Nivelles) et L Geraardsbergen - Dendermonde.

A cela s'ajoutent certains trains des relations IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal, IR-o Bruxelles-Midi - Leuven et L Aalst - Geraardsbergen.

Le week-end, les trains L Bruxelles-Midi - Aalst, Aalst - Geraardsbergen, Bruxelles-Nord - Nivelles, Bruxelles-Midi - Dendermonde et certains IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal sont repris dans le roulement des *Desiro*.

Les rames 3kV/25kV de l'atelier de Stockem sont quand à elles dotées d'un roulement de 11 journées comprenant tous les trains auparavant assurés par les autorails 41, ainsi que certains parcours omnibus sur la ligne 162.

Toutefois, à la suite de nombreux problèmes techniques, les autorails de la série 41 ont dû être réengagés dès le lundi 17 décembre. Ils assurent principalement des trains aux heures de pointe du matin et du soir entre Virton - Athus et Rodange. Devant cette situation désastreuse, de nombreux voyageurs désabusés ont repris leur voiture pour se rendre au travail, où pour prendre le train vers Luxembourg en gare de Rodange. Il faut bien se rendre à l'évidence que tout le matériel moderne souffre d'un problème de fiabilité, causé le plus souvent par une sophistication beaucoup trop poussée surtout au plan de l'électronique et de l'informatique.

La relation IR-s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen est maintenant assurée en *Desiro* tous les jours de la semaine.

Des *Desiro* assurent également des trains P, comme par exemple le 8605 Bruxelles-Midi 17.09 - Jemelle 19.01 auparavant assuré par une rame tractée.



↑ **PHOTO 113-15** Conséquence de la mise en service massive des *Desiro* : la réforme des anciennes automotrices des types 62, 63 et 65 (série 151 à 270). La 245 a été démolie au mois d'août au chantier de ferrailage Luxfer à Aubange. Elle avait été radiée le 25 décembre 2010 à Stockem. Pierre HERBIET.

Les automotrices autorisées à l'étranger

De plus en plus d'engins sont pourvus du dispositif de sécurité TBL1+. Cet équipement n'est que partiellement homologué pour les réseaux étrangers, si bien que seules certaines automotrices sont autorisées à circuler sur les tronçons frontaliers. En voici le détail :

- **Lille** (aussi bien via Tournai que Mouscron) : seules les automotrices 441 à 444, 446 à 450, 452, 453, 458, 460 à 462, 467, 469 à 474, 476, 477, 479 à 481, 483, 485 à 488 et 490 équipées de la TBL1+ ont subi un test KVB et peuvent actuellement circuler vers Lille;

- **Roosendaal** : toutes les automotrices de la série 800 et de la série 900 peuvent circuler jusque Roosendaal;
- **Maastricht** : toutes les automotrices de la série 601 à 782, ainsi que les *Break* 301 à 304, 306 à 317, 322, 324 à 333, 336 à 338, 340, 342, 344 à 346, 348 à 350, 353, 355, 357 à 372, 374 à 433, 435 à 440 sont autorisées;
- **Aachen Hbf** : uniquement les anciennes automotrices de la série 151 à 270. A noter qu'en décembre, des parcours d'essai avec des *Desiro* ont été mis en marche jusqu'à Aachen Hbf en vue d'obtenir leur homologation;
- **Luxembourg** : uniquement les automotrices du type 96 n°501 à 524 qui sont pourvues du dispositif CFL Memor 2+.

↓ **PHOTO 113-16** Depuis le mois d'avril, la motrice 43010 de la rame Thalys PBKA 4301 se trouve en réparation à l'Atelier Central de Salzinnes. On se rappellera que cette motrice avait été victime d'un incendie au sud d'Arras (voir EN LIGNES 109 page 112). C'est la première fois qu'une rame Thalys est prise en main à titre d'essai à Salzinnes. Yves COLIGNON.



TRÈS MAUVAIS DÉPART POUR LES FYRA

Comme c'était prévisible, la mise en service le 9 décembre des nouvelles rames *Fyra* en remplacement des IC-B *Benelux* s'est très mal déroulée, tournant même au fiasco. Le nombre de trains supprimés, tombés en panne et retardés arrive à un sommet rarement atteint. Durant la première semaine, seul un *Fyra* sur quatre parvenait à destination ! Devant cette situation, mais également au vu du service offert, la grogne n'a cessé de monter et une multitude de plaintes via lettre ou courriel ont été envoyées par les usagers, surtout du côté hollandais. Le Parlement *Benelux* s'est réuni en urgence le 15 décembre et a largement commenté cette situation; il désire, à l'unanimité, que les NS et la SNCB renvoient entièrement le service. Les plus vives critiques concernent, outre la fiabilité du matériel, la suppression de certains arrêts (Roosendaal, Dordrecht, Den Haag), le service réduit à un train toutes les deux heures, et surtout la réservation obligatoire, un concept totalement anti-commercial et inadapté dans le cas de cette relation. L'IC *Benelux* était avant tout un train international de proximité; avec sa suppression, les nombreux navetteurs qui empruntaient quotidiennement les *Benelux* entre Antwerpen, Roosendaal et Dordrecht n'ont maintenant pas d'alternative crédible. Les usagers entre Antwerpen et Rotterdam se voient forcés de réserver leur place tous les jours, ce qui constitue un non sens absolu. Conséquence : les trains L Roosendaal - Antwerpen sont pris d'assaut, avec à la clé un temps de parcours nettement allongé. Souvent, ces trains arrivent bondés à Essen, entraînant le mécontentement des usagers belges qui ne trouvent plus de places assises ! De nombreux navetteurs néerlandais ont choisi de se rendre en voiture à Essen, où ils embarquent dans les IC-N Essen - Charleroi. Si vous consultez les horaires sur internet, pour vous rendre par exemple de Bruxelles à Roosendaal, on vous envoie en *Fyra* jusqu'à Rotterdam, puis retour en arrière dans un IC pour Vlissingen jusqu'à Roosendaal ! Tout ceci n'est pas tenable et est absolument absurde, ce d'autant plus qu'il existe déjà un service *Thalys* vers Amsterdam. Si les IC *Benelux* classiques avaient été maintenus même partiellement jusqu'à Breda ou Den Haag par exemple, il est fort probable que les *Fyra* auraient eu un taux d'occupation très faible et il aurait fallu les supprimer. Alors pourquoi supprimer une relation pour la remplacer par un produit totalement inadapté et qui existait déjà sous la forme des *Thalys* ?

Il faut savoir que la ligne à grande vitesse néerlandaise a coûté très cher (€7,5 milliards) et qu'il faut absolument la rentabiliser.

Jusqu'au 9 décembre, elle ne voyait guère passer que les *Thalys* et quelques trains *Fyra* Amsterdam - Rotterdam - Breda; le passage des *Fyra* Bruxelles - Amsterdam vise donc à quelque peu la rentabiliser. Le *Fyra* n'est plus un service public, mais commercial. Pourtant, HSA, qui exploite les *Fyra*, et la SNCB, avaient promis en 2001 de faire circuler deux *Fyra* par heure entre Bruxelles et Amsterdam. En 2009, il fut convenu de réduire le nombre de *Fyra* à un par heure dans le cas où une seconde relation *Fyra* aurait été créée toute les heures entre Bruxelles et Den Haag. Promesses non tenues...

Côté matériel, la fiabilité des rames *Fyra* est catastrophique. Construites par *Ansaldo-Breda* en Italie, leur mise en service a pris un retard de 5 ans, tant les problèmes furent nombreux. Mais pourquoi HSA a-t-elle commandé ce matériel entièrement nouveau, alors qu'il existe sur le marché des rames qui ont largement fait leurs preuves ? D'autant plus qu'elles coûteront très cher à l'entretien puisqu'elles resteront toujours uniques et demanderont des pièces de rechange spécifiques.

Dans le choix de ce matériel, l'expérience danoise n'a donc pas porté ses fruits. Cela fait maintenant plus de 10 ans que les DSB tentent de mettre au point leurs rames IC2 et IC4 commandées en 2000 chez *Ansaldo-Breda* également et qui devaient entrer en service en 2003. Aujourd'hui, 20 rames seulement sont en service sur les 83 commandées ! Les DSB ont donné un dernier ultimatum jusqu'à octobre 2013 pour la fourniture et la mise au point définitive de ces trains, sans quoi le contrat sera cassé. *Ansaldo-Breda* est aujourd'hui au bord de la faillite.

On peut également critiquer l'esthétique des rames *Fyra*, il ne faut qu'entendre les commentaires sur les quais pour savoir ce qu'en pense la majorité des voyageurs...

Une solution alternative en vue ?

La ville de Den Haag, siège de nombreuses institutions internationales et capitale politique des Pays-Bas, n'accepte pas de se retrouver mise à l'écart et a annoncé souhaiter rétablir une liaison directe avec Bruxelles, avec l'aide d'un opérateur privé, néerlandais ou étranger. L'appel a été entendu par Veolia et Arriva et un service Den Haag - Bruxelles-Midi desservant aussi Delft, Dordrecht et Mechelen est à l'étude. Le matériel pourrait être celui utilisé la dernière année du *Benelux* : locomotives TRAXX et voitures ÖBB. Si ce projet devait aboutir, le succès sera garanti et *Fyra* pourra définitivement rester sur une voie de garage...

PHOTO 113-17 Le 25 octobre 2012, la rame *Fyra* 4805 a été remorquée de Bruxelles à Leuven et retour par les 5501 et 5511. Le but de cet essai était de s'assurer de la bonne marche en cas de remorquage par les 55 TVM. Passage de ce convoi peu ordinaire à Hever sur la ligne 53 Mechelen - Leuven. Roel DE SAEGER.



Autorails

série 41

● La mise en service des automotrices *Desiro* sur l'Athus-Meuse le 9 décembre aurait dû être synonyme de disparition pour les autorails de la série 41, mais il en aura été tout autrement. Le roulement des 41 de Stockem a bien été supprimé et les autorails officiellement mutés, mais la fiabilité déficiente des *Desiro* aura nécessité leur retour en force. La direction semblait avoir prévu cette situation puisque, malgré leur mutation, les 4179, 4182, 4184 et 4191 sont restés en prêt à Stockem, rapidement rejoints par les 4122 et 4172. Cette situation devrait se prolonger tant que *Siemens* n'aura pas résolu les problèmes rencontrés par les *Desiro*.

Le 4117 a finalement été radié le 18 septembre 2012. L'autorail était en attente de réforme après un incendie à Mol le 9 mars 2002.



↑ **PHOTO 113-18** Depuis sa réforme le 1er avril 1994, le 4609 attendait des jours meilleurs à Montzen. Il avait été acquis par un particulier, propriétaire de la gare de Hombourg, et garé dans l'ancien hangar des douanes. Il a finalement été démolé le 24 novembre 2012. Cet autorail avait été muté de Ath à Montzen le 1er décembre 1987, où il termina sa carrière en assurant des navettes entre Montzen et Welkenraedt, et entre Verviers et Aachen Hbf. Maarten SCHOUBBEN.

Une nouvelle vie pour le 4402

Le 4402 a eu plus de chance que le 4609, puisqu'il a été acquis par l'association de jeunes "Jeugdntmoeting-centrum" (JOC) à Kortrijk.

Cet autorail, radié le 1er mars 2002 à Merelbeke, était garé depuis de nombreuses années à l'atelier de Schaerbeek en attente de jours meilleurs.

Il a été transféré par camion de Schaerbeek à Kortrijk le 6 novembre 2012. Il est placé dans l'ancien hangar à marchandises désaffecté de Kortrijk-Weide. Cet hangar sera reconverti en salle polyvalente pour la jeunesse, où des soirées dansantes pourront être organisées. Le 4402 servira de salle de réunion et de bureau.

Un ancien autobus du TEC Namur-Luxembourg se trouve également à l'intérieur; il servira de local de musique.

Le JOC devrait être terminé pour le mois de mai 2013.



↑ **PHOTO 113-19** Le 4402 dans sa nouvelle demeure : le Jeugdntmoetingcentrum de Kortrijk-Weide. A droite, on voit l'ancien bus TEC qui servira de discobar. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 113-20** Le 6 décembre 2012, déchargement du 4402 devant l'ancien hangar à marchandises de Kortrijk-Weide. Un beau cadeau de Saint-Nicolas pour le JOC. Pierre HERBIET.



2323

Livraison à la SNCB : 16-03-1956

Numérotation : 123.023 : 16-03-1956
2323 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 16-03-1956,
⇒ Kinkempois : 22-03-1956, ⇒ Ronet : 11-09-1956,
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Ronet : 29-06-1957,
⇒ Stockem : 29-09-1957, ⇒ Ronet : 17-01-1958,
⇒ Stockem : 01-10-1958, ⇒ Ronet : 27-09-1970,
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇒ Ronet : 01-06-1984,
⇒ Merelbeke : 01-02-1994, ⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 113-21 *Melle, 12 juillet 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2329

Livraison à la SNCB : 17-04-1956

Numérotation : 123.029 : 17-04-1956
2329 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 17-04-1956,
⇒ Kinkempois : 08-05-1956, ⇒ Ronet : 12-09-1956,
⇒ Stockem : 27-10-1956, ⇒ Ronet : 18-07-1958,
⇒ Stockem : 01-10-1958, ⇒ Ronet : 27-09-1970,
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇒ Ronet : 01-06-1984,
⇒ Merelbeke : 01-02-1994, ⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 113-22 *Lillois, 19 mai 2010.*
Serge MARTIN.



2330

Livraison à la SNCB : 27-04-1956

Numérotation : 123.030 : 27-04-1956
2330 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 27-04-1956,
⇒ Kinkempois : 05-1956, ⇒ Ronet : 11-09-1956,
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Ronet : 27-09-1970,
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇒ Ronet : 01-06-1984,
⇒ Merelbeke : 01-02-1994, ⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 113-23 *Ekeren, 22 avril 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2335

Livraison à la SNCB : 19-05-1956

Numérotation : 123.035 : 19-05-1956
2335 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 19-05-1956,
⇒ Kinkempois : 05-12-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 11-07-1969,
⇒ Ronet : 01-10-1970, ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 113-24 *Anderlecht, 3 septembre 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2338

Livraison à la SNCB : 05-06-1956

Numérotation : 123.038 : 05-06-1956
2338 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 05-06-1956
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 01-07-1967,
⇒ Ronet : 01-10-1970, ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 113-25 2338 + 2629. *Gastuche, 29 septembre 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2344

Livraison à la SNCB : 03-07-1956

Numérotation : 123.044 : 03-07-1956
2344 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 03-07-1956,
⇒ Stockem : 22-10-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 09-11-1964,
⇒ Ronet : 01-01-1974, ⇒ Stockem : 01-10-1981,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antw. Dam/Noord : 28-01-1995

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 113-26 *Essen, 14 août 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2345

Livraison à la SNCB : 06-07-1956

Numérotation : 123.045 : 06-07-1956
2345 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 06-07-1956,
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 09-11-1964,
⇒ Ronet : 01-01-1974, ⇒ Stockem : 01-10-1981,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 13-12-2011

PHOTO 113-27 *Halle, 20 juillet 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2346

Livraison à la SNCB : 11-07-1956

Numérotation : 123.046 : 11-07-1956
2346 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 11-07-1956,
⇒ Stockem : 30-09-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 12-11-1965,
⇒ Ronet : 01-01-1974, ⇒ Stockem : 01-10-1981,
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord : 28-01-2001

Mise hors exploitation : 11-12-2011

PHOTO 113-28 *Dilbeek, 31 juillet 2010.*
Serge MARTIN.



Voitures

type I10

La voiture 12.755 a été réformée le 19 décembre 2012 (PV n° 12-008). Elle avait été victime du déraillement survenu à Pepinster le 28 janvier 2011.

type I5

La voiture-couchettes 14.504 (radiée en 2007 avec le PV 01/07) a été vendue à une auberge de jeunesse située à proximité de la gare de Schaerbeek. La voiture a été coupée en trois morceaux dans la cour à marchandises de Schaerbeek; seules la partie centrale et une extrémité de la voiture seront réutilisées et aménagées en chambres. La partie centrale a ensuite été transférée par camion jusqu'au *Trainhostel*. Deux grues ont été utilisées pour la hisser à l'arrière de l'auberge, sur une plate-forme située au premier étage. Ouverture à l'automne 2013.

PHOTO 113-29 ➤ *Découpage de la voiture-couchettes 14.504 en trois parties.*

PHOTO 113-30 → *Passage devant la gare de Schaerbeek lors du transfert vers l'auberge de jeunesse.*

PHOTO 113-31 ↓ *Mise en place très délicate de la voiture à l'arrière de l'auberge. A l'avant-plan, les travaux de construction du musée de chemin de fer "Trainworld" de Schaerbeek.*
Pierre HERBIET, 19 décembre 2012.



Vers un détricotage du réseau pour la sécurité?

Nous nous en sommes déjà fait l'écho dans de précédents *EN LIGNES*, *Infrabel* a entrepris, depuis quelques années, un vaste projet de concentration des cabines de signalisation.

Les reprises en EBP/PLP des postes de signalisation se poursuivent à un rythme soutenu.

L'objectif final (provisoire ?) est d'arriver à onze cabines nodales pour l'ensemble du réseau ferré belge.

Suite à certains événements récents, dont l'accident de Buizingen est sans conteste le plus important, *Infrabel* a également décidé d'investir prioritairement dans la sécurité des circulations ferroviaires.

Ainsi, l'objectif déclaré d'*Infrabel* est d'accélérer l'implantation des nouveaux systèmes de sécurité, dont l'ETCS est la version européenne la plus performante. *Infrabel* vise un équipement de l'ETCS sur l'ensemble du réseau à l'horizon 2022.

Cet objectif est bien entendu extrêmement louable, mais il risque, hélas, d'entraîner quelques dégâts collatéraux.

Car la priorité donnée à ces projets implique qu'une part importante des budgets d'investissement lui soit consacrée, au détriment d'autres postes liés à la maintenance des lignes.

Des restrictions drastiques des budgets liés à la capacité des lignes seraient donc d'application pour les années à venir.

Ainsi, toutes les lignes (plus exactement les tronçons de lignes) sont catégorisées en type A, B ou C selon une série de critères visant à évaluer leur importance (nombre de trains de voyageurs, de trains de marchandises, ...).

Une moyenne pondérée est alors faite pour donner la catégorie finale.

Une ligne peut donc être A pour un critère et C pour un autre (par exemple, la ligne 24 est A pour le trafic des marchandises mais C pour celui des voyageurs). Et chaque tronçon est répertorié (ligne 154 est A de Namur à Jambes, B au-delà).

D'une part, les lignes ou tronçons de lignes de catégorie C, situés aussi bien en Wallonie (lignes 42, 43, 90, 130A, 132, 140, 165, ...) qu'en Flandre (lignes 15, 52, 58, 69, 73, 82, 122, 123, ...) ne pourraient plus faire l'objet d'aucun investissement !

Plus aucun budget ne pourrait ainsi être alloué pour ces lignes ou tronçons de ligne, ce qui, à terme, signifie dans un premier temps une diminution des performances de service (limitation de vitesse, ...) et à plus ou moins long terme un

risque de suppression totale de la desserte voyageurs et une mise hors service de la ligne.

Certains élus locaux, comme à Vielsalm, s'inquiètent déjà de ces sombres perspectives, d'autant plus pour des lignes comme la ligne 42 sur laquelle de nombreux travaux de modernisation ont été exécutés ces dernières années.

Certains grands projets actuellement en cours (RER, modernisation de la ligne 162, ...) pourraient voir leur échéance reportée de plusieurs années.

Déjà actuellement, certaines conséquences se font ressentir, comme à Visé-Bas où, suite au non renouvellement prévu des aiguillages côté Maastricht, le faisceau est devenu inaccessible pour le trafic marchandises !

D'autre part, il est également question d'une rationalisation radicale des infrastructures existantes.

Une réduction importante (30 %) des appareils de voie est envisagée afin de limiter les coûts d'entretien et de renouvellement.

Ces simplifications et suppressions concerneraient essentiellement les aiguillages en voies principales et les voies d'évitement ou de garage jugées superflues qui permettent pourtant de minimiser les conséquences de mise hors service de voie en cas d'incidents, d'accidents ou de travaux.

Les gares seraient aussi concernées.

C'est ainsi que, par exemple, pour la gare

de Bruxelles-Midi, la décision de suppression d'environ 70 appareils de voies, sur un total d'un peu plus de 300, serait décidée et d'ores et déjà mise en application ! Vu le coût énorme de leur démontage, ces aiguillages ont simplement été griffés afin d'être certains qu'ils ne puissent plus être utilisés !

On a même envisagé de mettre la section Paliseul - Bertrix de l' "Athus-Meuse" à simple voie, alors que la ligne a été électrifiée et modernisée à grands frais en 2002 !

La suppression des signaux de contrevoie sur les lignes des catégories B et C est également à l'étude !

C'est bien d'investir au nom de la sécurité des milliards d'euros pour financer les systèmes ETCS, TBL, les cabines concentrées, ... et l'achat entr'autres de 306 *Desiro* ou 120 locomotives 18, 19 ... mais il faudrait encore qu'il reste des rails en-dessous et un réseau encore exploitable d'une manière décente pour la clientèle et les exploitants ferroviaires. Tout ceci ne risque pas d'améliorer la qualité du service et la ponctualité des trains, surtout en cas d'incidents. Dans certains cas, il ne subsisterait plus comme recours que le remplacement des trains par une desserte de substitution par la route...

Nouvelle vague de démontage

Au début du mois de novembre 2012, *Infrabel* a procédé au démontage de l'aiguillage d'accès à la ligne de Givet à la bifurcation de Neffe, à la sortie de Dinant. Deux autres bifurcations ont également été supprimées peu de temps auparavant : au début de juillet, celle de la ligne 109 à Cuesmes (Mons) vers Harmignies et, en octobre, l'accès à la ligne 127 Statte - Moha (en fait, lors du renouvellement d'un passage à niveau à la sortie de Statte, la voie n'a pas été reposée...).



PHOTO 113-32 Le 25 août 1989, l'autorail Brossel 551.26 acquis par le PFT aborde la bifurcation de Neffe lors de son transfert de Bertrix à Schaerbeek. PFT.



BERINGEN

Depuis le 9 décembre 2012, la ligne 15 (Lier - Hasselt) compte deux nouveaux points d'arrêt : Beringen (voir EN LIGNES 112 pages 20) et Zonhoven.

PHOTO 113-33 ↑ Le 9 décembre 2012, pour la première fois, l'IR-c 4414 Mol - Hasselt dessert le nouveau point d'arrêt de Beringen. Même la neige s'est invitée à l'évènement. Johny BRAUNS.

ZONHOVEN

PHOTO 113-34 ↓ Le 17 décembre 2012, arrivée à Zonhoven de l'IR-c 4413 Mol - Hasselt. Un parking et un garage pour vélos ont simultanément été aménagés. L'investissement s'élève à € 289.545. Johny BRAUNS.



Gare de Genval

← PHOTO 113-35 - ↓ PHOTO 113-36

A Genval, la progression des travaux du RER permet de se rendre compte à quoi ressemblera la gare au terme du chantier. Le bâtiment de la gare, qui est conservé, sera "englouti" dans un environnement moderne de structure en béton. La vue du haut est prise en direction d'Ottignies. Les quais des deux nouvelles voies sont en place. Le nouveau pont de la rue de Rosières (au fond) comprenant un rond-point et un parking, est en service. Vers Bruxelles (photo ci-dessous), les ouvriers s'activent à placer des panneaux décoratifs sur le mur de soutènement en béton. Au fond, le nouveau parking construit au-dessus des voies. Genval, 18 octobre 2012.



Ponts au-dessus du canal Albert

↓ PHOTO 113-37

Début 2012, un important chantier a débuté sur les lignes 12 (Antwerpen - Essen - Roosendaal) et 27A (Mortsel-Biff. Liersesteenweg - Antwerpen-Noord) entre Antwerpen-Dam et Antwerpen-Luchtbal, pour le remplacement des ponts au-dessus du canal Albert. Le pont de la ligne 27A est déjà retiré, les voies sont coupées et le talus est raboté. Les trains sont détournés par la ligne 12. Après la construction du nouveau pont et le rétablissement de la ligne 27A, ce sera au tour du pont de la ligne 12 d'être remplacé. Derrière celui-ci, on voit le pont du nouveau tronçon de la ligne 25 (Bruxelles - Antwerpen-Centraal) - Antwerpen-Luchtbal. Le remplacement des ponts s'inscrit dans les travaux d'élargissement du canal Albert. L'investissement s'élève à €19.843 millions. Une vue du chantier réalisée le 8 octobre 2012. Johnny BRAUNS.





Le 19 décembre 2012, deux voitures du type 16 qui avaient été louées à une société privée allemande, ont été rapatriées en Belgique. C'est la 1142.635 (ex. SVG, ex. ÖBB) de la société NorthRail qui a assuré leur transfert jusqu'à Aachen Hbf, où la 2722 a pris le relais.

↑ PHOTO 113-38

La 2722 a d'abord été chercher les deux voitures et la 1142.635 dans une voie en impasse côté Aachen West.

→ PHOTO 113-39

Après abaissement du pantographe de la 2722, la tension 15 kV a été rétablie, permettant à la 1142.635 d'évoluer vers une voie de garage.



↓ PHOTO 113-40 Après le départ de la 1142.635, la caténaire a de nouveau été alimentée en 3 kV pour permettre à la 2722 d'effectuer une remise en tête. Lors de son évolution côté Köln, elle rencontra la ES 64 U2-066 de la compagnie autrichienne Wiener Lokalbahnen et la Re 482 045 de CFF Cargo ! Un parallèle qui ne risque pas de se représenter de sitôt ! J-L VANDERHAEGEN.



Essais EUREMCO avec des 36000 SNCF

Durant les mois d'octobre et de novembre 2012, les 36025 et 36028 de Fret SNCF ont assuré des essais EUREMCO (EUropean Railway ElectroMagnetic COmpatibility).

Ces essais ont pour but d'harmoniser les procédures d'homologation "électriques" entre plusieurs réseaux européens (ÖBB, DB, SNCF, Trenitalia, Infrabel, Network Rail et ProRail) en collaboration avec Alstom, Bombardier et Siemens. Ainsi, une locomotive validée dans un pays le sera pour les trois autres. Alstom et Siemens se chargent des mesures de perturbations électromagnétiques envers les circuits de voie et les signaux.

Les deux machines n'étaient pas accouplées en unité multiple; la 36028 était équipée de nombreux instruments de mesures tandis que la 36025 assurait le freinage.

Les essais ont été exécutés sur les lignes Saint-Ghislain - Tournai, Bertrix - Virton, et Trois-Ponts - Gouvy.

Après ces parcours sur le réseau belge, les deux 36000 devaient rejoindre le circuit d'essai Siemens de Wildenrath près de Mönchengladbach (DE). Pour ce faire, elles quittèrent Kinkempois, accompagnées des 1852 et 1854 et tractées par la 2811 jusqu'à Aachen West. Les deux 36000 furent alors interdites de circulation sur le réseau allemand et durent être rapatriées à Montzen, avant de retourner en France le 22 novembre.

En France, les 36028 et 36035 ont procédé aux essais sous 1,5 kV entre Les Aubrais et Vierzon, et sous 25 kV entre Vierzon et St-Pierre des Corps.

Pour les Pays-Bas, il ne fut pas possible d'attribuer des sillons horaires, si bien que les essais devaient s'effectuer sur le circuit Siemens de Wildenrath. Comme les deux machines n'ont pu y être acheminées, les

↓ **PHOTO 113-42** Les deux locomotives en passage à Vielsalm, lors d'un parcours en direction de Gouvy. Marc RIGUELLE.



↑ **PHOTO 112-41** Le 16 novembre, la 2811 remorque les 1852 + 1854 + 36025 + 36028 entre Kinkempois et Aachen West; le convoi franchit le viaduc de Moresnet. Laurent JOSEPH.

tests ont été remis à plus tard.

Pour l'Italie, une 36300 a été spécialement équipée au dépôt de Dijon et a été acheminée vers Modane le 29 novembre 2012.

A la fin de cette campagne d'essais, les mesures seront étudiées en commun afin de

définir les normes acceptables pour les locomotives.

A noter que la BB 36000 a été choisie simplement parce qu'elle fonctionne sous les trois tensions différentes utilisées par les quatre réseaux concernés.

↓ **Le 24 octobre 2012, les 36028 et 36025 encadrant la voiture de mesure 63 87 9997 23-8 attendent à Vierzon leur prochain parcours, aux côtés de la CC 72049.** Thierry COCHIN.



Cure de beauté pour la 10.018

Le 23 novembre 2012, la célèbre *Pacific* 10.018 a été transférée de l'abri-musée de Leuven vers l'atelier des wagons de Kinkempois, afin d'y subir une cure de beauté avant de trouver sa place d'honneur dans le futur musée *Trainworld*.

Le transport s'est effectué par camion. En cause, le mauvais état de ses essieux, dont plusieurs bandages sont lâchés.

Rappelons que la 10.018 fut la dernière type 10 arrêtée, le 23 janvier 1959. C'est également elle qui a remorqué le dernier train vapeur entre Luxembourg et Bruxelles le 29 septembre 1956. Construite par *Cockerill* (n° 2819), elle fut mise en service le 7 février 1913 à Verviers et radiée le 30 janvier 1959 à Bruxelles-Midi.

PHOTO 113-43 ↗ *La Pacific dans les rues de Seraing. Vu la dimension du convoi exceptionnel, le transport fut réalisé de nuit. Certaines adaptations à la voirie furent même nécessaires pour permettre son passage, comme le démontage de barrières de sécurité.* Pierre HERBIET.

PHOTO 113-44 → *La 10.018 lors de son déchargement devant l'atelier des wagons de Kinkempois.* Laurent JOSEPH.

PHOTO 113-45 ↓ *Départ de Leuven, le 23 novembre 2012. Le convoi attendra la nuit pour quitter les installations de Leuven. A noter que le tender suivait sur un second camion.* Pierre HERBIET.



Un wagon contre l'Oubli

Durant la Seconde Guerre mondiale, plus de 24.161 Juifs et quelques 300 Tziganes ont été déportés dans les camps de concentration en Allemagne, en transitant par la Caserne Dossin à Mechelen entre 1942 et 1944.

Afin de ne pas oublier cette page sombre de notre Histoire, un wagon a été placé sur un piédestal devant la caserne Lieutenant-Général Baron Dossin. C'est dans des wagons semblables que ces hommes, femmes et enfants ont été déportés, entassés comme du bétail.

Le monument a été officiellement inauguré le 24 juin 2012. Le choix de son emplacement devant la caserne a pour but de rappeler aux passants ce qui s'y est passé.

Le wagon est du type Gk1m 2021A2, couvert de 16 t. Il provient de la série 257.001 à 290.000 construite en 1916, et obtenue en réparation de guerre en vertu du Traité de Versailles du 26 juin 1919. En 1956, la série a été classée dans le type 2021 et numérotée 3.315.000 à 3.318.999 et 4.315.000 à 4.318.999. Après transformation, il fut incorporé dans le type 2021A2. Les



Le wagon contre l'Oubli, devant la Caserne Dossin à Mechelen. Il a été entièrement restauré par le Stoom Centrum Maldegem, travaux financés par la Fédération Nationale des Résistants du Rail. Armand BEERLANDT, 25 octobre 2012.

derniers 2021A2 furent retirés du service commercial au milieu des années '1980.

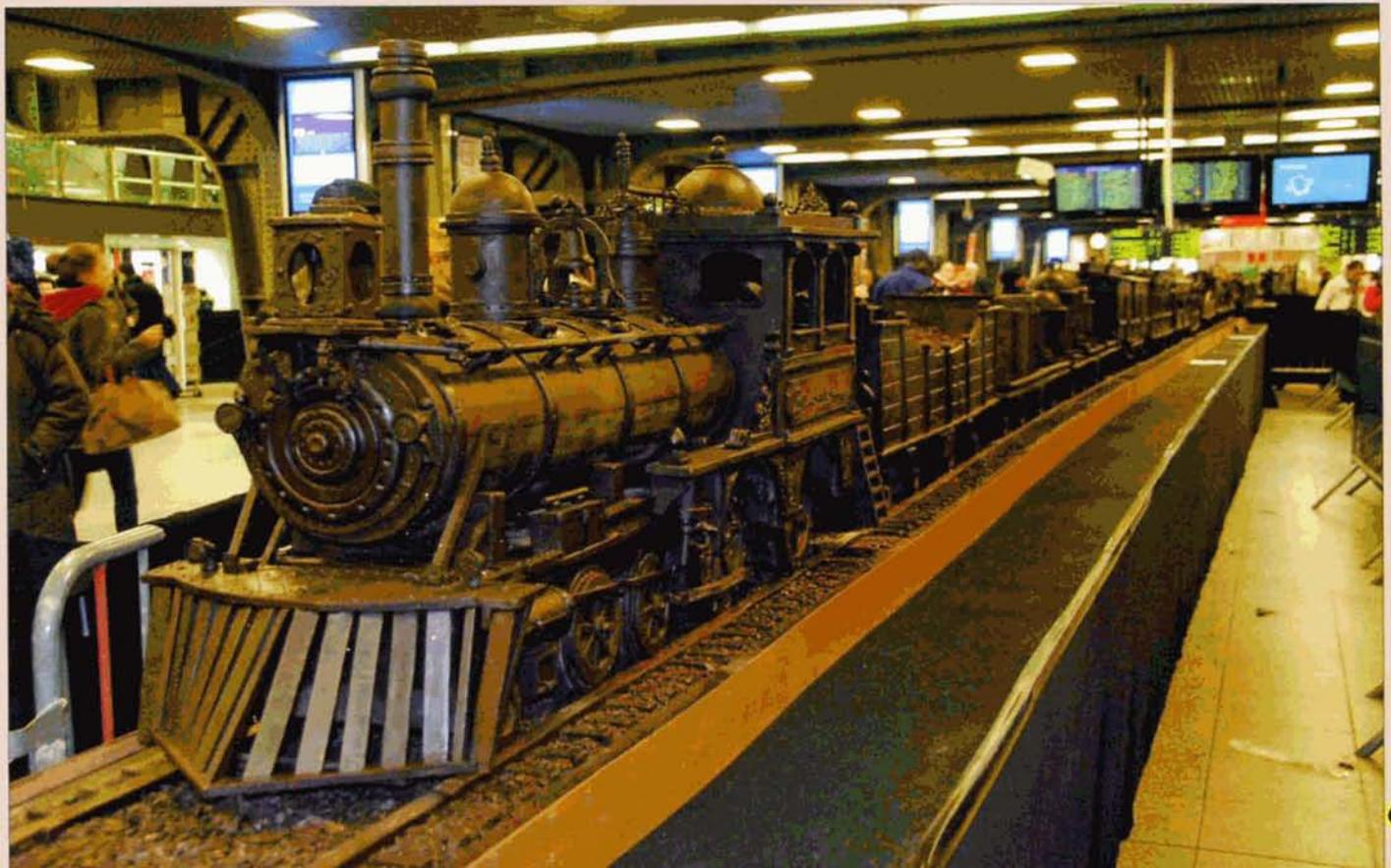
En novembre 2012, un musée a été ouvert dans la caserne Dossin pour commémorer, informer et mettre en garde contre l'exclusion, la discrimination et la

violence de masse, hier et aujourd'hui. Ce musée comprend un complexe retraçant l'histoire de la persécution des Juifs en Belgique, un Mémorial consacré aux victimes, et un centre de documentation sur l'Holocauste et les Droits de l'Homme.

Le Belcolade Express

A l'occasion de la première semaine du Chocolat - la "Brussels Chocolate Week" - le train en chocolat le plus grand du monde a été présenté dans le grand couloir central de la gare de Bruxelles-Midi le 19 novembre 2012. Cette oeuvre réalisée par l'artiste maltais Andrew Farrugia, mesure 34 mètres de long et pèse 1285 kilos. Composé de 6432 éléments, il a nécessité 784 heures de travail. Ce train est désormais repris dans le *Guinness Book World Records*. A noter qu'il ne pouvait être consommé, le chocolat étant recouvert d'un vernis.

PHOTO 113-46 Le Belcolade Express à Bruxelles-Midi, le 24 novembre 2012. Armand BEERLANDT.





La 123.001 a été livrée le 21 novembre 1955. Quelques jours après sa réception par la SNCB, elle pose devant l'atelier de Bruxelles-Midi. Les 4 ou 5 premières locomotives avaient une ceinture chromée formant un V sur les faces avant; toutes les autres reçurent en plus un second V de petite taille au milieu. Rapidement, ce petit V a également été placé sur les premières 123. SNCB.

La série 23 (1^e partie)

Le 10 septembre 2012, les quatre dernières rescapées de la série 23 (2309, 2311, 2315 et 2334) ont définitivement été arrêtées. Il s'agissait des dernières représentantes de la première génération de locomotives électriques de la SNCB qui compta 158 exemplaires (22, 23, 25, 25.5 et 28). Ces machines se sont révélées d'une rare robustesse, preuve de leur longévité dépassant largement les 50 ans. Elles auraient encore pu rouler une éternité, mais l'évolution du réseau et des techniques (ETCS, écologie, confort, ...) les ont irrémédiablement écartées. Désormais, la plus ancienne locomotive électrique de la SNCB est la 2001 livrée le 17 septembre 1975; mais pour elle aussi, l'avenir proche est très sombre.

Lorsque la SNCB décida d'électrifier la ligne du Luxembourg entre Bruxelles et Luxembourg, elle devait parallèlement étudier une nouvelle locomotive capable de remorquer les lourds trains de marchandises sur les longues et dures rampes que comporte cet axe.

Les nouvelles machines du type 122 (future série 22) ne convenaient pas car trop légères. Elles ne pourraient y remorquer que des trains de 550 t en simple traction. Il aurait fallu les accoupler par trois pour pouvoir tracter les trains dépassant 1200 t, cas le plus souvent rencontré.

Une locomotive à six essieux moteurs, de 120 t, serait capable de remorquer 825 t. La SNCB jugea toutefois peu économique l'utilisation de deux locomotives aussi grosses pour remorquer les trains lourds. Il faut ici préciser que la SNCB a toujours calculé au plus juste la puissance et les performances de ses engins de traction, si bien que son parc de traction tant électrique que Diesel était en général assez "poussif".

Il fut finalement décidé d'adapter le type 122 en augmentant son poids de 80 à 92 t, soit 23 t par essieu. L'adhérence de la machine était ainsi renforcée, permettant

avec la même puissance de remorquer en simple traction des charges de 650 t sur cette ligne. Outre les trains de marchandises, elles pouvaient aussi bien remorquer les trains de voyageurs rapides, à 120 km/h; c'était donc un engin mixte par excellence.

La SNCB commanda au total 83 locomotives, qui formèrent le type 123.

Elles disposaient du même équipement de traction que les 122 : rhéostat de démarrage commandé par un moteur JH (Jeumont-Heidman), deux groupes de deux moteurs, avec couplage en série

PHOTO 113-93 →

Le 123.002 neuve, à Bruxelles-Midi, en décembre 1955. Elle fut réceptionnée par la SNCB le 26 novembre 1955.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

jusqu'à 25 km/h puis série-parallèle, complété par trois crans de shuntage en série et 5 en série-parallèle.

Vu le profil très accidenté de la ligne, il fut également décidé de les doter d'un freinage électrique par récupération.

La construction des 123 fut confiée au même groupement que celui des 122 : ACEC et SEM pour la partie électrique, et La Brugeoise & Nivelles à Nivelles pour la partie mécanique.

La plus importante différence extérieure visible entre les types 122 et 123 était les ouïes d'aspiration de l'air nécessaire au refroidissement des moteurs de traction et des résistances de démarrage. Sur le type 122, l'air était aspiré à travers des ouïes percées dans la toiture, juste au-dessus des longs-pans de la caisse. Cette disposition entraînait une grande entrée de poussière dans la salle des machines, ainsi que de neige en hiver. De plus, de violents courants d'air entraînaient une gêne dans les cabines de conduite. Lors des démarrages en hiver, la chaleur ambiante régnait dans celles-ci était aspirée notamment lors de chaque phase de démarrage et remplacée par de l'air glacial. Echarpe et gants n'étaient pas un luxe pour conduire les 122 ! Ce problème était d'ailleurs également présent sur les 123, mais de manière quelque peu atténuée.

Sur les 123, comme le temps manquait pour expérimenter une solution pouvant résoudre ce problème, on décida de les équiper d'ouïes latérales percées dans la partie inférieure des deux longs-pans de la caisse, comme c'était le cas pour les locomotives du type 120 (future série 28). Cette disposition n'empêcha pas l'entrée de poussière dans la salle des machines, malgré la présence de filtres.

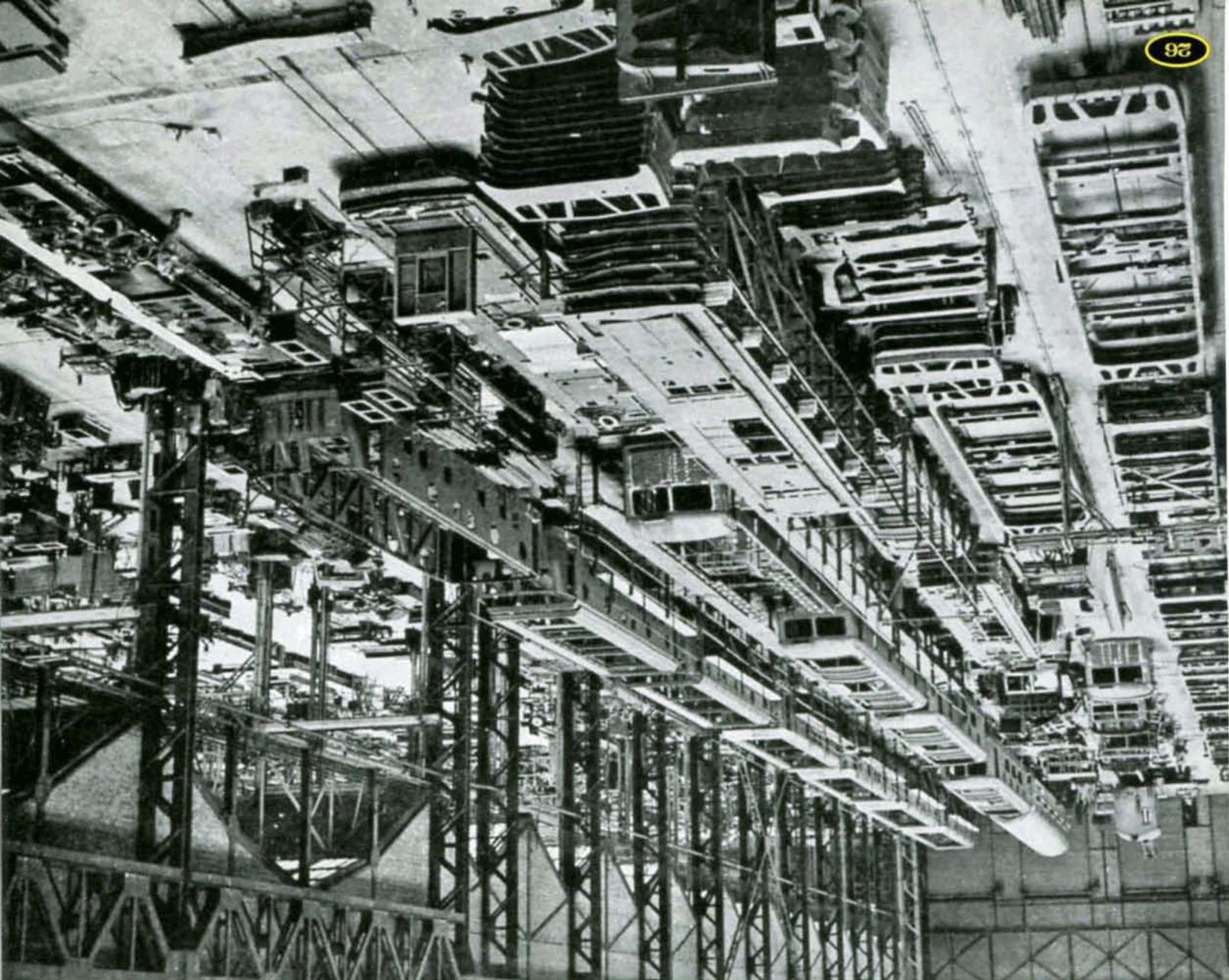
PHOTO 113-92 ↗

PHOTO 113-91 →

Ces deux documents permettent de comparer les différences entre le type 122 et le type 123 : ouïes d'aspiration d'air sur le bord de la toiture sur les 122, placées latéralement dans les longs-pans sur les 123; dégivreurs; le petit V au milieu de la face avant sur les 123; le boîtier des lampes pour la marche en double traction au-dessus du pare-brise de droite. Il s'agit des 122.038 et 123.060, photographiées à Bruxelles-Midi le 21 novembre 1961. La 123.060 avait été livrée moins d'un mois auparavant, le 5 octobre.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.





La chaîne de montage des locomotives du type 123 et celle des locomotives Diesel du type 201 (future série 59), dont la caisse est fort semblable. De la file de gauche à droite, construction du châssis, construction des châssis et des cabines de conduite, montage du plancher sur le châssis, construction des 123 et d'une voiture inox du type AB30 pour la CIWL, assemblage des 201. Une fois la caisse assemblée, les 201 étaient expédiées chez Cockerill à Seraing pour le montage de l'équipement moteur, dont le moteur Diesel. Photo : BN.

Tout comme pour les 122, les 123 sont équipées de deux pantographes ACEC.

- P : panto levé
- S : série;
- SP : série-parallèle;
- SH : shunt;
- R : récupération.

machine :
tion du manipulateur de la première
teur de la seconde locomotive la posi-
traction, elles indiquaient au conduc-
de face). Lors de la marche en double
des pare-brise de droite (machine vue
tant 5 lampes a été placé au-dessus
Ajoutons encore qu'un boîtier compor-

Autre nouveauté : le remplacement des hublots de dégivrage montés sur les pare-brise par un système de dégivrage électrique intégré, améliorant nettement la visibilité.

Châssis

La partie mécanique a été construite par La Brugeoise & Nivelles à Nivelles. Elle est conçue suivant les mêmes principes et dimensions que pour les types 122, malgré l'appareillage supplémentaire pour le frein électrique à récupération et le poids supplémentaire qui en résulte.

Le châssis est constitué essentiellement de deux longerons en caissons soudés, de grande hauteur. Ces longerons sont entretoisés par des traverses et une ossature réalisée en profilés emboutis. Le tout est entièrement soudé.

Un faux-châssis constitue un sous-plan-cher dans lequel sont logés la presque totalité des câbles électriques et la majorité des conduites pneumatiques.

Bogies

Les bogies sont du type SLM Winterthur, construits sous licence et conçus d'après ceux de la type 121. Le cadre est soudé en tôles de 12 et 15 mm. Les colonnes de guidage y sont calées à la presse. Les boîtes d'essieux à roulements SKF ont été moulées par Hentico.

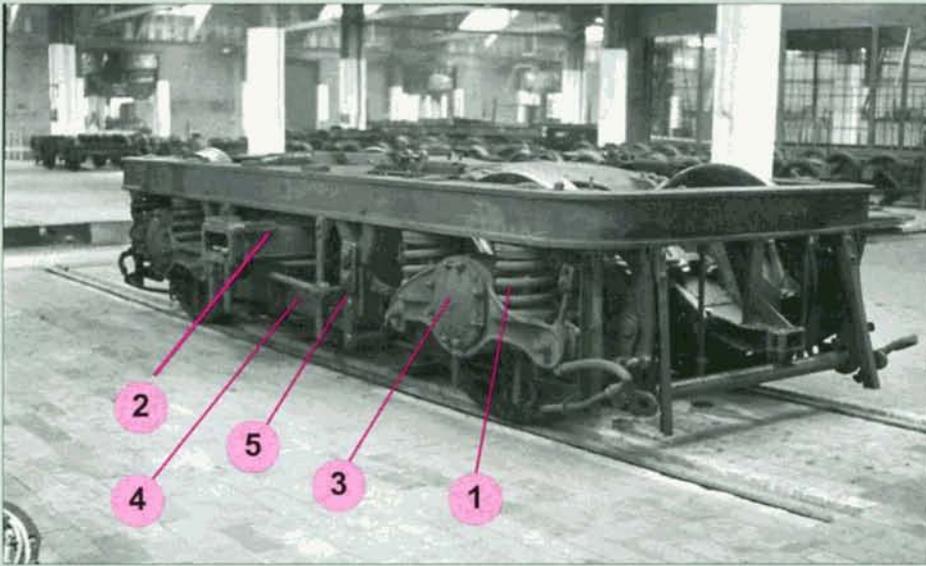
La suspension primaire est constituée de ressorts hélicoïdaux montés en parallèle avec un amortisseur à friction et un silent-bloc. La suspension secondaire est formée de ressorts à lames longitudinales avec attaches pendulaires à biellettes.

Caisse

Les tôles des longs-pans et des cabines de conduite sont fixées à une ossature par boutonniers et par rivetage.

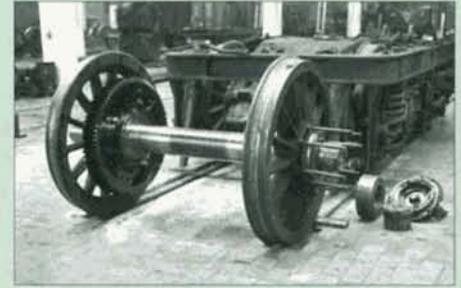
1. Partie mécanique

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



← Le bogie SLM des types 123

1. ressort hélicoïdal de la suspension
2. traverse danseuse reliant le bogie à la caisse.
3. boîte d'essieu à rouleaux SKF
4. ressorts à lames longitudinales
5. attaches pendulaires à biellettes



↑ L'axe des essieux est creux. L'engrenage est scellé sur l'axe de l'essieu. A l'origine, les roues étaient à rayons.

La caisse repose sur une traverse danseuse, laquelle s'appuie sur ces ressorts à lames longitudinales.

Les deux bogies sont reliés entr'eux par deux timons triangulaires servant à réduire les mouvements de lacet.

Les essieux sont creux, forés intérieurement à un diamètre de 60 mm. Les roues ont un diamètre de 1,262 m.

2. Partie électrique

Moteurs de traction

Les quatre moteurs de traction sont du type série, tétrapolaires à pôles auxiliaires de commutation, construits par les ACEC et SEM. Ils sont logés dans les bogies, suspendus par le nez.

Leur puissance est de 434 kW à 685 tr/min en régime continu, et 470 kW à 665 tr/min en régime unihoraire.

La puissance totale unihoraire s'élève à 1882 kW à la vitesse de 50 km/h.

L'intensité maximum au démarrage est de 450 A par moteur.

La transmission se fait par un train d'en-

grenages légèrement élastiques.

Équipement de démarrage

L'équipement de démarrage est du type *Jeumont-Heidman* (JH), à contacteurs commandés par des arbres à cames entraînés par des servo-moteurs électriques. Il y a deux arbres à cames :

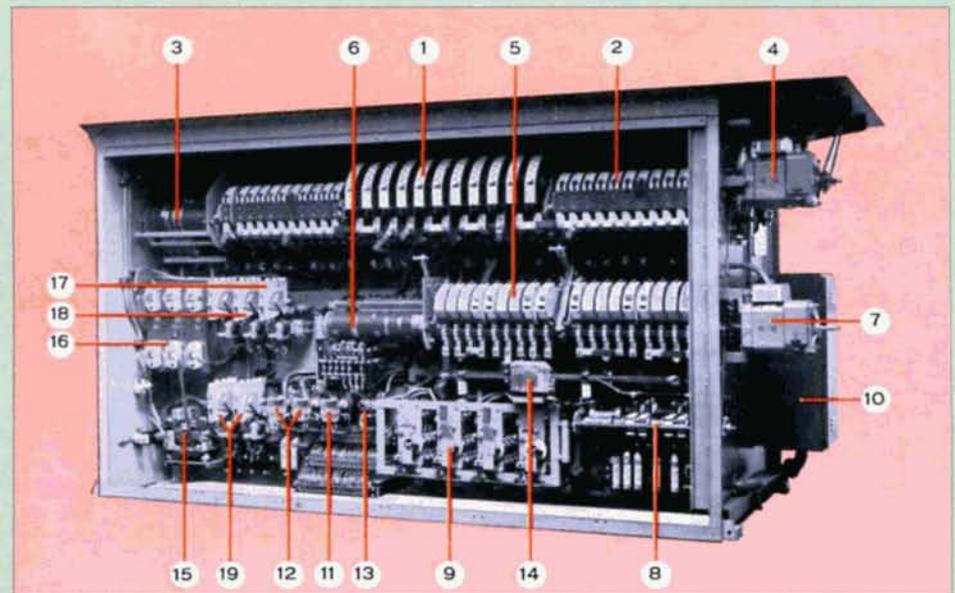
- le JH 1 commande les contacteurs de couplages et de résistances de démarrage et comporte 43 crans, ainsi que l'inverseur haute tension;
- le JH 2 commande les contacteurs de shuntage des moteurs de traction, et comporte 10 crans.

L'élimination progressive des résistances de démarrage s'effectue automatiquement grâce à un relais d'accélération, réglé à volonté par le conducteur au moyen de la manette d'effort, et qui permet de déterminer la valeur du courant de reprise. Plus le courant dans les moteurs de traction est élevé, plus l'effort de traction est important.

Tout cet équipement est logé dans une armoire (voir document ci-dessous) disposée au centre de la caisse.



↑ Mise en place du bloc JH préfabriqué dans la caisse de la locomotive. ACEC.



↑ L'armoire du JH

1. contacteurs du couplage du JH 1
2. contacteurs rhéostatiques du JH 1
3. tambours d'asservissement du JH 1
4. servo-moteur de commande du JH 1
5. contacteurs de shuntage et de commutation "traction récupération" du JH 2
6. tambours d'asservissement du JH 2
7. servo-moteur de commande du JH 2
8. inverseur du sens de marche
9. sectionneur d'élimination des

moteurs de traction

10. armoire à relais des JH
11. relais de survitesse
12. relais à maxima
13. relais de décel de patinage
14. relais d'accélération
15. relais différentiel
16. panneau pour fusibles 3000 volts
17. contacteurs électromagnétiques pour les moteurs de compresseurs
19. contacteurs électromagnétiques pour les moteurs de ventilateurs

La série 23

Les résistances de démarrage sont constituées par des grilles en tôle inoxydable groupées dans 43 caisses.

Elles sont refroidies par 5 ventilateurs 55 volts branchés sur une résistance talon insérée dans le circuit de traction. La ventilation est donc automatiquement adaptée au courant parcourant les résistances de démarrage et les moteurs. Cette résistance talon est pontée une fois

toutes les résistances éliminées, et la ventilation s'arrête.

Le manipulateur du conducteur se présente sous la forme d'un volant. Il comporte :

- une manette de sens de marche à trois positions : arrêt, marche avant et marche arrière;
- le volant de réglage des crans (repère

6 sur photo page 30);

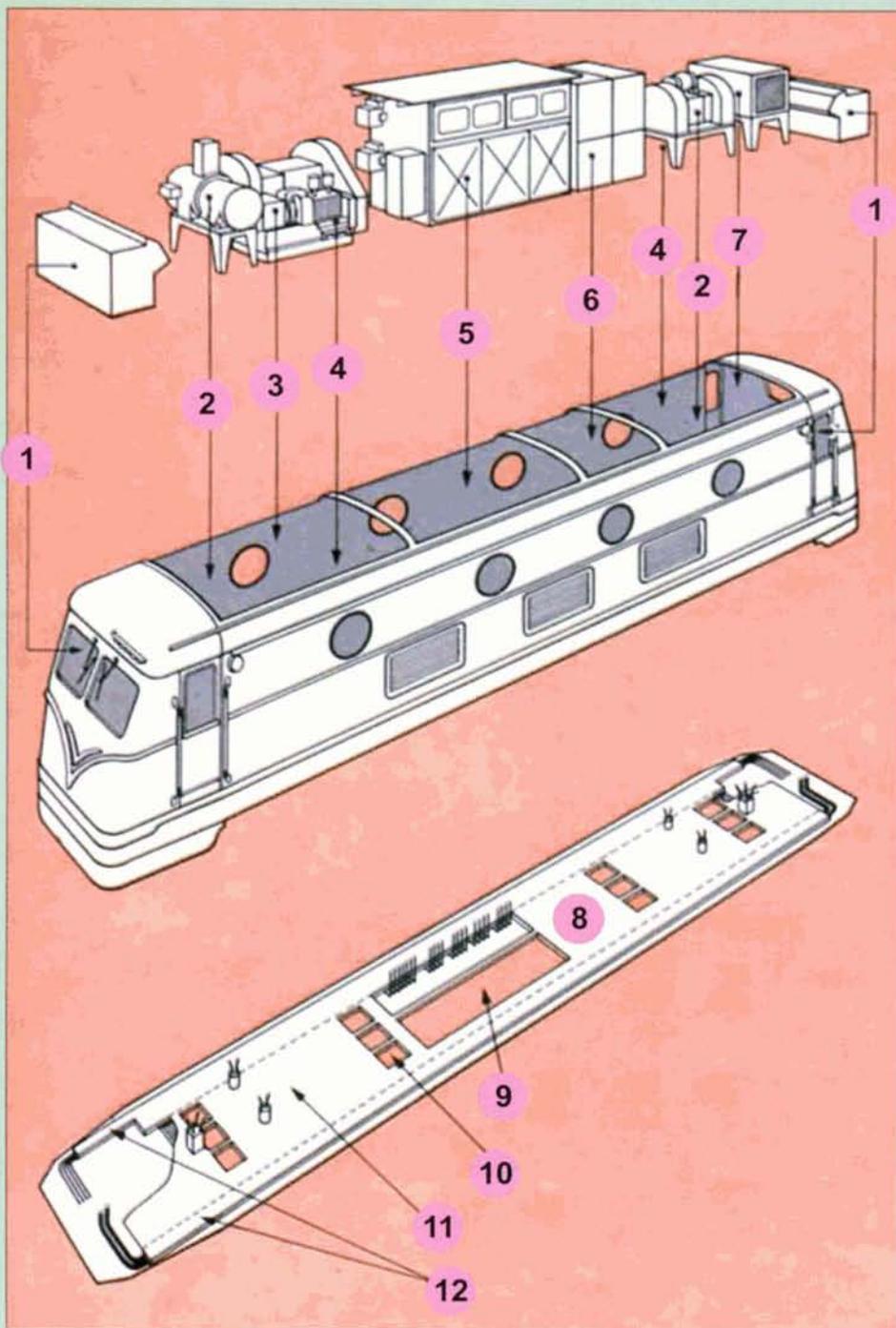
- une manette de réglage de l'effort appelée "boule d'effort".

Le volant peut occuper 15 positions :

- 0 : arrêt
- 1-2 : manoeuvre
- 3 : série
- 4 : série + 46% de shunt
- 5 : série + 68% de shunt
- 6 : série + 73% de shunt
- 7 : série-parallèle
- 8 : série-parallèle + 33% de shunt
- 9 : série-parallèle + 46% de shunt
- 10 : série-parallèle + 61% de shunt
- 11 : série-parallèle + 68% de shunt
- 12 : série-parallèle + 73% de shunt
- 1 : freinage par récupération en série
- 2 : freinage par récupération en série-parallèle

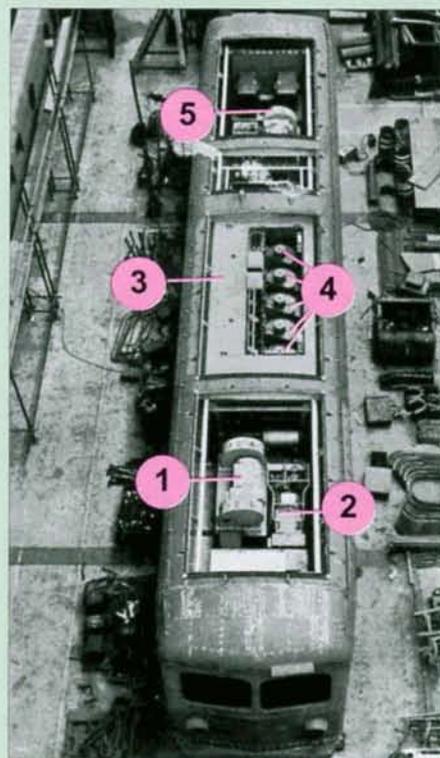
La boule d'effort se présente sous la forme d'un levier et permet de régler l'effort de démarrage de 0 à 20 t en agissant sur l'intensité délivrée aux moteurs.

En cas de problème, notamment au servo-moteur de commande du JH 1, le conducteur dispose d'une commande manuelle de secours (CMS). Il peut actionner le JH 1 via une tringlerie reliée d'une part à une manivelle dans la cabine de conduite, et d'autre part à l'axe de commande du JH 1. Chaque tour de manivelle correspond à un des 43 crans du JH 1.

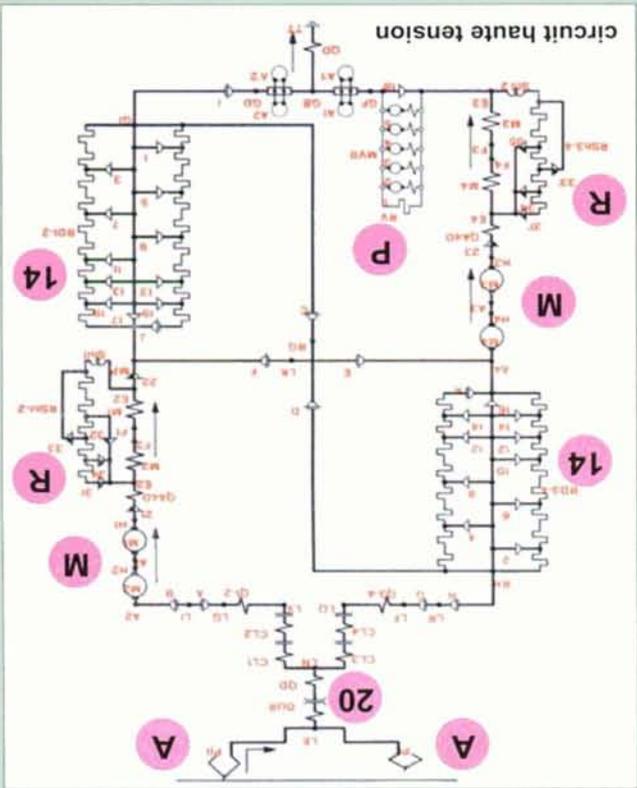


↑ Disposition schématique des équipements

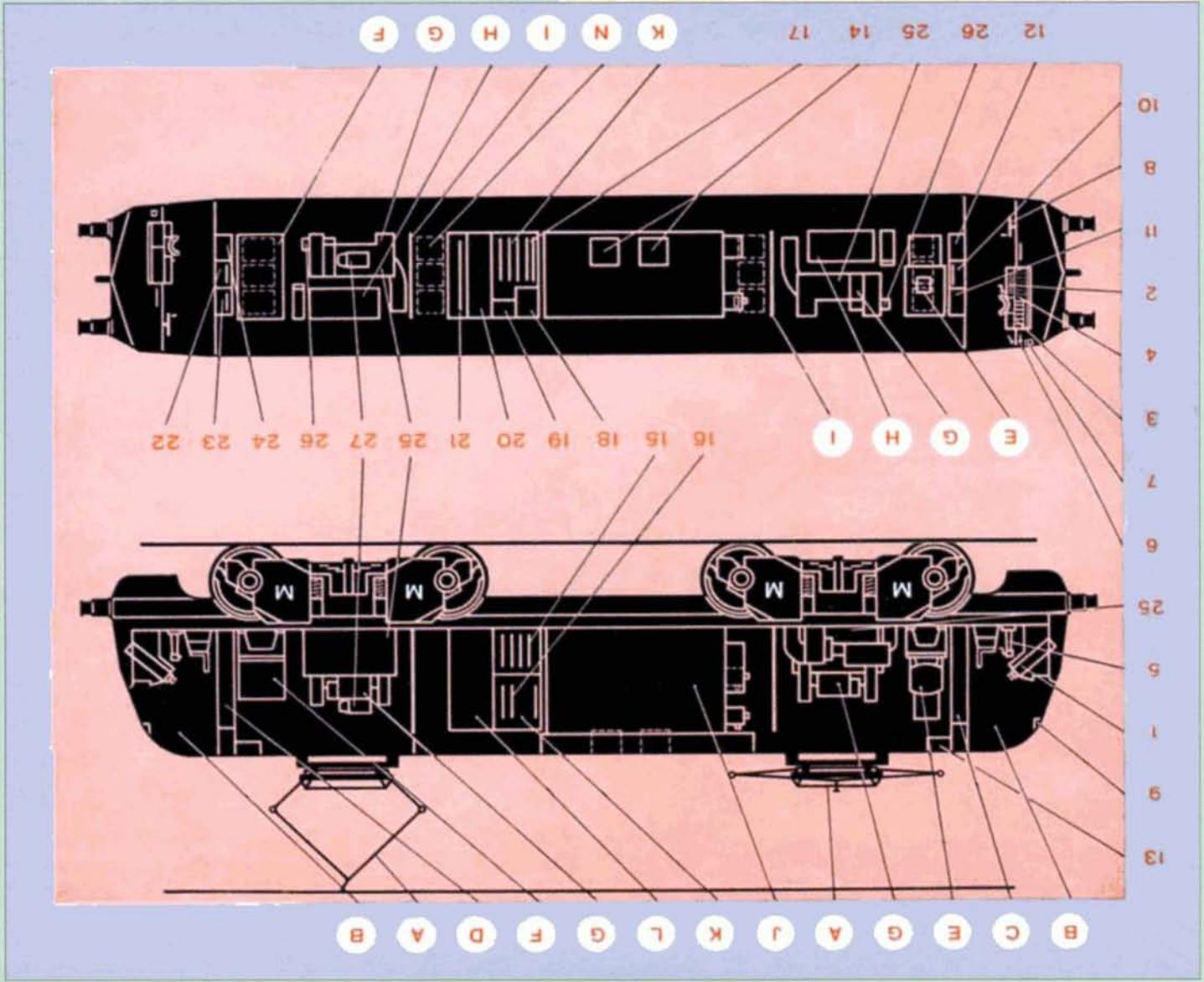
- | | |
|--|--|
| 1. blocs des pupitres de conduite | 8. faux châssis contenant tout le câblage électrique et les conduites d'air, dans deux caniveaux |
| 2. groupe moteur-excitatrice pour le frein électrique à récupération | 9. ouverture pour la ventilation des résistances de démarrage |
| 3. groupes moteurs-ventilateurs | 10. trappes de visite des moteurs |
| 4. groupes moteurs-compresseurs | 11. plancher de la locomotive |
| 5. bloc JH | 12. caniveaux à câbles et conduites pneumatiques |
| 6. bloc du disjoncteur ultra-rapide | |
| 7. shunts inductifs | |



- 1. groupe moteur-ventilateur 2
- 2. groupe moteur-compresseur
- 3. bloc JH
- 4. moteurs-ventilateurs des résistances de démarrage
- 4. groupe moteur-ventilateur 1, avec génératrice basse tension 72 V



- 1. manipulateur
- 2. boîte à interrupteurs
- 3. appareils de mesure
- 4. lampes de signalisation
- 5. commande manuelle de secours
- 6. robinets de frein FV4a et FD1
- 7. manomètre et téléc
- 8. frein à main
- 9. signalisation du JH
- 10. tableau d'asservissement et
- 11. appareillage pneumatique
- 12. génératrice auxiliaire pour la charge batteries
- 13. postes de conduite
- 14. armoire côté cabine 1
- 15. armoire côté cabine 2
- 16. des groupes compresseurs et ventilateurs
- 17. résistances de démarrage
- 18. résistances de démarrage
- 19. contacteurs électropneumatiques de ligne
- 20. groupes mot-compresseurs
- 21. groupes mot-compresseurs
- 22. panneau avec l'appareillage
- 23. de commande du frein à air
- 24. bloc JH
- 25. boîte à clefs (chauffage auxiliaires
- 26. rain, mise à la terre)
- 27. relais à maxima de chauffage
- 28. et sectionneur de mise à la terre
- 29. moteurs de traction
- 30. trappes de vistes
- 31. moteurs-ventilateurs des résistances de démarrage
- 32. shunt des moteurs
- 33. différentiel de tension et de surtension
- 34. tableau d'asservissement
- 35. appareillage de commande du téléc
- 36. tableau de batteries et régulateur de tension de batteries
- 37. armoire vestiaire
- 38. batteries
- 39. relais anémométrique
- 40. génératrice auxiliaire pour
- 41. la charge batteries
- 42. pantographes
- 43. armoire de conduite
- 44. résistances de démarrage
- 45. armoire côté cabine 1
- 46. armoire côté cabine 2
- 47. groupe moteur-excitatrice
- 48. shunts inductifs
- 49. groupes moteurs-ventilateurs
- 50. panneau avec l'appareillage
- 51. de commande du frein à air
- 52. bloc JH
- 53. boîte à clefs (chauffage auxiliaires
- 54. rain, mise à la terre)
- 55. relais à maxima de chauffage
- 56. et sectionneur de mise à la terre
- 57. moteurs de traction
- 58. trappes de vistes
- 59. moteurs-ventilateurs des résistances de démarrage
- 60. shunt des moteurs



La série 23

Circuits auxiliaires haute tension

Les circuits auxiliaires haute tension 3000 volts de la locomotive comportent les éléments suivants :

- deux groupes moteurs-compresseurs pour la production de l'air comprimé nécessaire pour le circuit de freinage, essuie-glaces, klaxon, sablage, ...;
- deux groupes moteur-ventilateur pour le refroidissement des moteurs de traction. Chaque moteur entraîne deux ventilateurs. Sur le groupe moteur-ventilateur 1 est fixée une génératrice pour la charge de la batterie, entraînée par des courroies trapézoïdales;
- le chauffage des cabines de conduite;
- l'installation pour assurer le chauffage électrique des voitures.

Les circuits auxiliaires haute tension comprennent également un parafoudre, deux voltmètres haute tension, un relais RTN provoquant l'ouverture du Disjoncteur Ultra Rapide (DUR) en cas de chute importante ou de suppression de la tension en ligne.

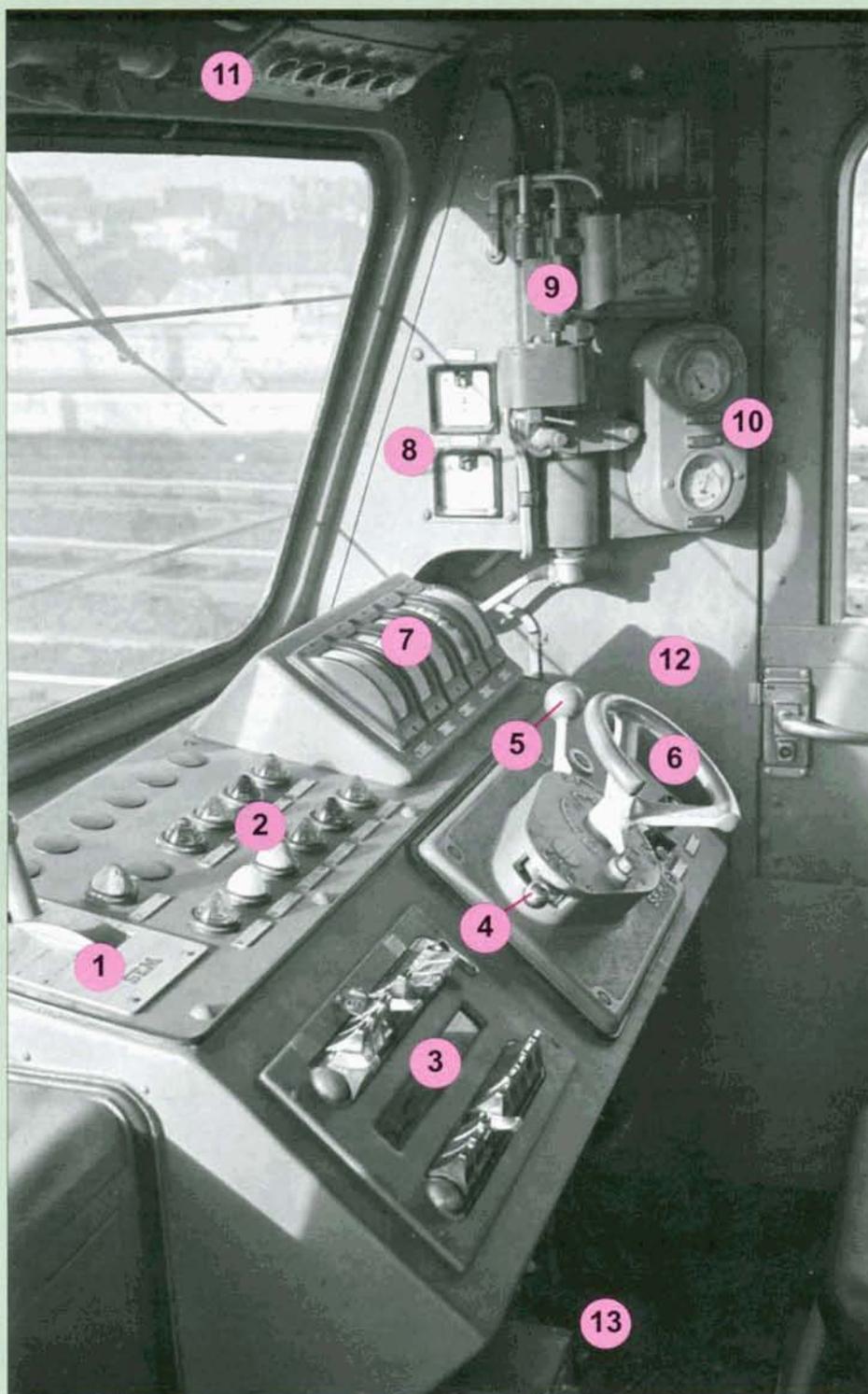
Le circuit haute tension est protégé par le disjoncteur ultra-rapide (DUR). Il déclenche directement lorsqu'il est parcouru par un courant de surcharge qui atteint sa valeur de réglage (relais à maxima des moteurs, relais de tension nulle, relais différentiel, relais de survitesse des moteurs, dispositif d'homme-mort, freinage d'urgence).

Frein électrique à récupération

Le freinage électrique par récupération permet, par simple modification de la polarité des inducteurs des moteurs de traction par rapport aux induits, de les transformer en génératrice. Le courant traversant le moteur s'inverse et retourne à la caténaire, induisant une force de freinage du train.

Ce frein moteur est utilisé pour maintenir la vitesse des trains de marchandises sur les fortes pentes de la ligne du Luxembourg et ainsi de réduire l'usure et les échauffements des blocs de frein et bandages de roues. Les pentes de 16 à 17‰ de Ciney, de Jemelle et de Libramont sont les plus fortes du réseau et s'étendent sur les longueurs de 20 à 30 km. Entraînés par le train en marche, les moteurs devenus génératrices produisent un courant qui est renvoyé à la caténaire. Ce courant profite aux autres trains circulant sur la ligne et consommant du courant, induisant ainsi des économies d'énergie non négligeables.

En freinage par récupération, les inducteurs sont découplés pour fonctionner en excitation indépendante. Ils sont alimentés par une génératrice auxiliaire appelée excitatrice et entraînée à vitesse constante par un moteur 3000 V.



↑ Pupitre de conduite de la 123.060 en version d'origine.

Photo : Bruno DEDONCKER, 21 novembre 1956; collection PFT.

- | | |
|---|--|
| 1. Manette de commande de l'antipatinage / sablage | 4. manette d'inversion pour la marche avant ou arrière |
| 2. lampes de contrôle et de signalisation diverses | 5. boule d'effort |
| 3. boîte à interrupteurs Faiveley : rangée supérieure pour la commande de l'appareillage haute tension (pantographes, fermeture du DUR, réarmement du DUR, chauffage train, compresseurs, ventilateurs, dégivreurs); rangée inférieure pour la commande d'organes secondaires (phares, éclairage cabines + instruments de mesure + salle des machines, chauffage cabine, ...) | 6. manipulateur ou volant de conduite |
| | 7. Voltmètres haute tension + récupération, ampèremètres caténaire + moteurs groupes 1-2 et 3-4. |
| | 8. voltmètre et ampèremètre basse tension |
| | 9. indicateur de vitesse téloloc |
| | 10. manomètre du frein |
| | 11. lampes de signalisation de progression du JH 1 et JH 2. |
| | 12. robinets de frein (non visibles) |
| | 13. pédale de l'homme-mort |

Le conducteur commande le freinage à récupération en plaçant le volant de commande sur les crans se trouvant en position -1 (série) et -2 (série-parallèle). Le réglage de l'effort s'effectuant toujours avec la boule d'effort.

Ce freinage n'était autorisé que sur la ligne du Luxembourg, de Bruxelles à Arlon. Dans les années '1990, toutes les lignes électrifiées furent équipées pour autoriser ce type de freinage.

Aujourd'hui, sur certains engins modernes, lorsque le conducteur commande un freinage, l'engin combine automatiquement le freinage pneumatique avec un freinage électrique par récupération (locomotive série 13, automotrices type 96 et *Desiro*).

Dispositif antipatinage et anticabrage

La locomotive est munie de dispositifs électriques d'antipatinage et d'anticabrage. En cas de patinage, un relais pro-

voque la régression automatique de l'équipement JH.

Pour lutter contre le patinage, le conducteur dispose également d'une manette à trois positions, la première étant le repos. En actionnant la manette sur le second cran, une pression d'air comprise entre 0,8 et 1,2 bar est envoyée dans les cylindres de frein de la locomotive, avec pour effet de freiner légèrement les roues et ainsi d'entrayer l'emballement des moteurs. En poussant sur le deuxième cran, on commande en plus le sablage.

Cette manette a été remplacée plus tard par deux boutons-poussoirs.

Équipement pneumatique

L'équipement de freinage comprend un frein automatique de service avec robinet *Oerlikon* FV3 (remplacé plus tard par un robinet FV4a), un frein direct avec robinet *Oerlikon* FD1 n'agissant que sur la

locomotive, et un frein de secours agissant sur la conduite du frein automatique du train.

L'air est fourni par deux compresseurs *Westinghouse* entraînés chacun par un moteur 3000 V. L'air comprimé est refoulé dans deux réservoirs principaux de 1000 litres placés sous le châssis de la locomotive entre les bogies.

Dispositif d'homme mort

Les cabines de conduite sont équipées d'une pédale "d'homme mort" à trois positions. Le conducteur doit maintenir la pédale dans la position intermédiaire. Toutes les 60 secondes, un ronfleur fonctionne, invitant le conducteur à réarmer le dispositif en poussant la pédale sur la 3e position, puis à revenir en position intermédiaire. En cas de manque de vigilance, un freinage d'urgence s'opère automatiquement après 4 à 6 secondes, avec déclenchement du DUR.

2301-2383



Généralités	Partie mécanique	Partie électrique	
<p>Effectif : 83</p> <p>Type : Bo'Bo'</p> <p>Numéros d'origine : 123.001 à 123.083</p> <p>Nouveaux numéros : 2301 à 2383</p> <p>Poids total : 93,3 t</p> <p>Puissance unihoraire : 1882 kW</p> <p>Puissance continue : 1736 kW</p> <p>Charge par essieu : 23,325 t</p> <p>Effort au démarrage : 20 kN</p> <p>Diamètre des roues : 1,262 m</p> <p>Longueur totale : 18,000 m</p> <p>Empattement bogie : 3,450 m</p> <p>Hauteur toit : 3,755 m</p> <p>Hauteur totale : 4,400 m</p> <p>Rayon min. de courbure : 125 m</p> <p>Vitesse max : 130 km/h</p>	<p>Constructeur : S.A. La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles</p> <p>Années de construction : 1955-1957</p> <p>Freinage : frein automatique de service et frein direct de manoeuvre. Frein de secours agissant sur la conduite du frein automatique. Le frein automatique comprend le régime "voyageurs", le régime "marchandises" et le régime "haute puissance". Frein électrique par récupération. Le robinet de mécanicien du frein automatique est du type <i>Oerlikon</i> FV4a. Le robinet du frein direct est du type FD1. La locomotive est pourvue d'un frein d'antipatinage. Deux compresseurs du type <i>Westinghouse</i> alimentent automatiquement deux réservoirs d'une capacité totale de 1000 litres. Chaque cabine est pourvue d'un frein à vis agissant chacun sur un bogie.</p> <p>Bogies : la locomotive est équipée de bogies SLM Winterthur construits sous licence.</p> <p>Chauffage : le chauffage des cabines est assuré par radiateurs.</p>	<p>Équipement de traction</p> <p>Constructeur : ACEC à Charleroi, et SEM à Gent</p> <p>Type de commande : arbres à cames commandés par servomoteur électrique basse tension type JH</p> <p>Moteurs de traction : suspendus par le nez, à ventilation forcée</p> <p>Nombre : 4</p> <p>Puissance unihoraire : 470 kW</p> <p>Puissance continue : 434 kW</p> <p>Paliers d'essieu : avec coussinets lisses tampon graisseur</p> <p>Transmission : par engrenages élastiques</p> <p>Rapport d'engrenages : 3,109</p> <p>Pantographes : deux pantographes ACEC</p> <p>Elles ont été équipées plus tard d'une conduite automatique en unité multiple compatible avec les locomotives de la série 26.</p>	<p>Appareillage auxiliaire</p> <p>Deux compresseurs <i>Westinghouse</i> type 242VBZ à deux étages et quatre cylindres en V, entraînés chacun par un moteur 3000 V de 12 kW.</p> <p>Deux ventilateurs pour le refroidissement des moteurs de traction, type hélicoïde "Rateau" entraînés chacun par un moteur de 3000 V de 27 kW. Débit 90 m³ /minute</p> <p>Une génératrice de charge batterie ACEC type CV266 shunt, tension 72 V, courant 38 A.</p> <p>Une batterie d'accumulateurs de 54 éléments 80 Ah, au cadmium-Nickel.</p> <p>Un groupe de récupération comportant une excitatrice d'une puissance de 17,4 kW, tension 71V.</p>

LIVRAISON

Les 83 locomotives du type 123 sortirent d'usine entre la fin de 1955 et le mois de septembre 1957.

Si les premières sont encore sorties des *Ateliers Métallurgiques de Nivelles*, les autres furent livrées par *La Brugeoise et Nivelles*, à Nivelles. La S.A. *Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles* a en effet fusionné en 1956 avec *La Brugeoise et Nicaise et Delcuve* à Bruges pour former la S.A. *La Brugeoise & Nivelles*.

La livraison des 60 premières unités fut rapide, à raison de 6 machines en moyenne par mois. La 123.001 fut réceptionnée le 21 novembre 1955, la 123.060 le 5 octobre 1956.

Après deux mois de pause, la livraison des 23 dernières débuta, mais d'une manière plus irrégulière, s'étalant sur 10 mois du 5 décembre 1956 pour la 123.068 au 15 septembre 1957 pour la 123.083.

Toutes les locomotives furent réceptionnées à l'atelier de Bruxelles-Midi.

PHOTO 113-99

Le 31 août 1959, un omnibus Leuven - Bruxelles - Aalst arrive à Schaerbeek, remorqué par la 123.048 du dépôt de Bruxelles-Midi.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

DATES ET LIEUX DE LIVRAISON DES 123

123.001 :	21-11-1955	Bruxelles-Midi	123.043 :	28-06-1956	Bruxelles-Midi
123.002 :	26-11-1955	Bruxelles-Midi	123.044 :	04-07-1956	Bruxelles-Midi
123.003 :	03-12-1955	Bruxelles-Midi	123.045 :	07-07-1956	Bruxelles-Midi
123.004 :	09-12-1955	Bruxelles-Midi	123.046 :	12-07-1956	Bruxelles-Midi
123.005 :	17-12-1955	Bruxelles-Midi	123.047 :	02-08-1956	Bruxelles-Midi
123.006 :	24-12-1955	Bruxelles-Midi	123.048 :	05-08-1956	Bruxelles-Midi
123.007 :	30-12-1955	Bruxelles-Midi	123.049 :	11-08-1956	Bruxelles-Midi
123.008 :	05-01-1956	Bruxelles-Midi	123.050 :	15-08-1956	Bruxelles-Midi
123.009 :	10-01-1956	Bruxelles-Midi	123.051 :	22-08-1956	Bruxelles-Midi
123.010 :	14-01-1956	Bruxelles-Midi	123.052 :	25-08-1956	Bruxelles-Midi
123.011 :	18-01-1956	Bruxelles-Midi	123.053 :	30-08-1956	Bruxelles-Midi
123.012 :	24-01-1956	Bruxelles-Midi	123.054 :	05-09-1956	Bruxelles-Midi
123.013 :	27-01-1956	Bruxelles-Midi	123.055 :	08-09-1956	Bruxelles-Midi
123.014 :	02-02-1956	Bruxelles-Midi	123.056 :	13-09-1956	Bruxelles-Midi
123.015 :	07-02-1956	Bruxelles-Midi	123.057 :	20-09-1956	Bruxelles-Midi
123.016 :	10-02-1956	Bruxelles-Midi	123.058 :	25-09-1956	Bruxelles-Midi
123.017 :	15-02-1956	Bruxelles-Midi	123.059 :	29-09-1956	Bruxelles-Midi
123.018 :	22-02-1956	Bruxelles-Midi	123.060 :	05-10-1956	Bruxelles-Midi
123.019 :	29-02-1956	Bruxelles-Midi	123.061 :	03-01-1957	Bruxelles-Midi
123.020 :	03-03-1956	Bruxelles-Midi	123.062 :	01-02-1957	Bruxelles-Midi
123.021 :	10-03-1956	Bruxelles-Midi	123.063 :	21-01-1957	Bruxelles-Midi
123.022 :	15-03-1956	Bruxelles-Midi	123.064 :	06-02-1957	Bruxelles-Midi
123.023 :	18-03-1956	Bruxelles-Midi	123.065 :	20-02-1957	Bruxelles-Midi
123.024 :	23-03-1956	Bruxelles-Midi	123.066 :	14-02-1957	Bruxelles-Midi
123.025 :	28-03-1956	Bruxelles-Midi	123.067 :	15-12-1956	Bruxelles-Midi
123.026 :	04-04-1956	Bruxelles-Midi	123.068 :	05-12-1956	Bruxelles-Midi
123.027 :	08-04-1956	Bruxelles-Midi	123.069 :	12-12-1956	Bruxelles-Midi
123.028 :	12-04-1956	Bruxelles-Midi	123.070 :	22-12-1956	Bruxelles-Midi
123.029 :	18-04-1956	Bruxelles-Midi	123.071 :	10-01-1957	Bruxelles-Midi
123.030 :	27-04-1956	Bruxelles-Midi	123.072 :	16-01-1957	Bruxelles-Midi
123.031 :	28-04-1956	Bruxelles-Midi	123.073 :	26-01-1957	Bruxelles-Midi
123.032 :	04-05-1956	Bruxelles-Midi	123.074 :	05-03-1957	Bruxelles-Midi
123.033 :	12-05-1956	Bruxelles-Midi	123.075 :	-03-1957	Bruxelles-Midi
123.034 :	16-05-1956	Bruxelles-Midi	123.076 :	21-03-1957	Bruxelles-Midi
123.035 :	20-05-1956	Bruxelles-Midi	123.077 :	30-03-1957	Bruxelles-Midi
123.036 :	27-05-1956	Bruxelles-Midi	123.078 :	11-04-1957	Bruxelles-Midi
123.037 :	01-06-1956	Bruxelles-Midi	123.079 :	13-04-1957	Bruxelles-Midi
123.038 :	06-06-1956	Bruxelles-Midi	123.080 :	25-04-1957	Bruxelles-Midi
123.039 :	08-06-1956	Bruxelles-Midi	123.081 :	15-05-1957	Bruxelles-Midi
123.040 :	14-06-1956	Bruxelles-Midi	123.082 :	19-07-1957	Bruxelles-Midi
123.041 :	20-06-1956	Bruxelles-Midi	123.083 :	16-09-1957	Bruxelles-Midi
123.042 :	23-06-1956	Bruxelles-Midi			



→ En 1956, la 123.001 quitte Oostende en tête d'une rame de voitures du type M1. La locomotive a reçu le petit V au milieu de sa face avant. Ce petit V fut ajouté dans le but de distinguer les types 123 des types 122. Les 122 ne pouvaient en effet pas circuler sur la ligne du Luxembourg. ACEC.

Les premières 123 n'ont pas été directement engagées sur la ligne du Luxembourg. Celle-ci ne fut en effet mise sous tension que le 30 septembre 1956, à l'exception toutefois du tronçon Bruxelles - Ottignies mis sous tension le 14 janvier 1956.

Toutes les 123 furent réceptionnées et rodées au dépôt de Bruxelles-Midi et testées sur les lignes déjà électrifiées, vers Oostende, Liège, et Charleroi - Antwerpen. Ces premiers parcours révélèrent rapidement leur excellente fiabilité.

En attendant la mise sous tension de la ligne du Luxembourg, elles furent engagées dans le roulement des types 122 sur Liège - Oostende, et des types 101 en trafic marchandises entre le port d'Antwerpen et le bassin industriel de Charleroi.



↓ La 123.075 en tête d'un train de voyageurs composé intégralement, à l'exception de la dernière, d'anciennes voitures du Nord-Belge (SNCB type N). Les deux premières voitures sont des mixtes 1e et 2e classe qui étaient au nombre de 4 (série 32201 à 204 SNCB); les suivantes sont des ex. 3e classe. Le train vient de passer la gare de Watermael et se dirige vers Namur. Date inconnue. SNCB.



La série 23

Les 123 ne restèrent pas à Bruxelles-Midi. Leur rodage terminé, elles furent toutes mutées :

- 123.001 à 034 : mutées entre le 1er décembre et le 22 mai 1956 à Kinkempois;
- 123.035 à 050 : mutées à Stockem entre le 30 septembre et le 5 décembre 1956 à Stockem;
- 123.051 à 071 : mutées entre le 23 octobre 1956 et le 23 avril 1957 à Ronet;
- 123.072 à 083 : mutées le 17 janvier 1958 à Stockem.

Durant les premiers mois, il fallut initier le personnel de conduite. Pour la majorité, il s'agissait d'une métamorphose complète, puisqu'il dut passer de la traction à vapeur à la traction électrique.

Deux premiers roulements furent créés le 30 septembre 1956 avec au total 11 journées, dont 7 à Ronet et 4 à Stockem. Cette date coïncidait avec la mise en service de la traction électrique sur la ligne du Luxembourg.

Avec le nouvel horaire d'été du 2 juin 1957, deux nouveaux roulements apparurent, tandis que les deux premiers s'étoffèrent. A ce moment, 80 machines étaient li-



PHOTO 113-98 Le 22 décembre 1957, la 123.082 du dépôt de Bruxelles-Midi attend le départ à Liège-Guillemins en tête d'un direct pour Oostende. Auteur inconnu.

vrées, dont 54 en service. Les roulements comportaient au total 36 journées, réparties entre les ateliers de Bruxelles-Midi (5), Ronet (15) et Stockem (16).

Bruxelles-Midi (5 journées)

Les 123 de Bruxelles-Midi étaient utilisées par les conducteurs du dépôt de Schaerbeek. Elles étaient engagées en trafic voyageurs de Bruxelles vers Oos-

PHOTO 113-97 Un train de marchandises en route vers Namur aborde la très forte rampe menant à Haversin. Il est remorqué en double traction, avec la 123.023 en tête. Hogne, 2 avril 1960. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



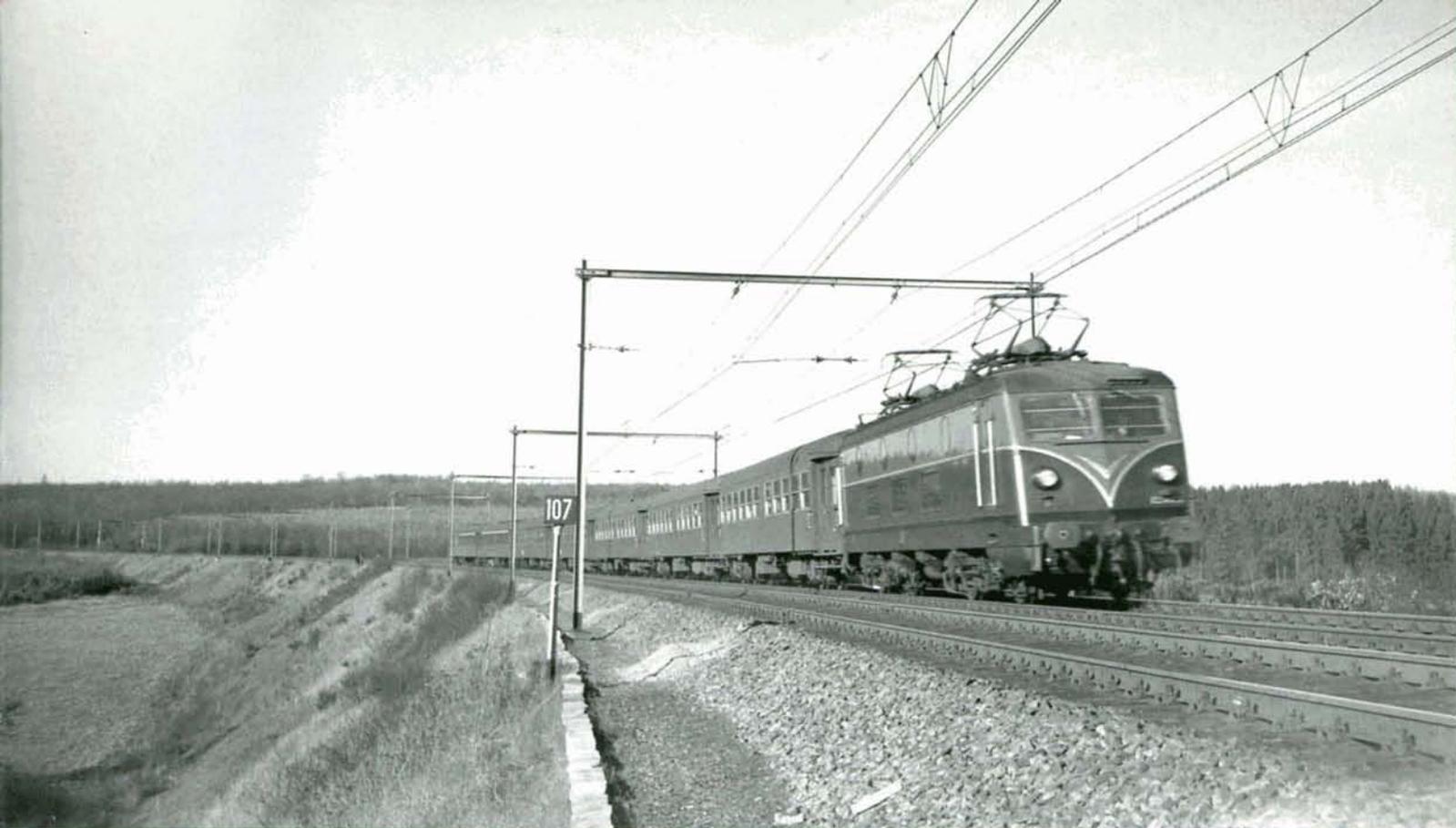


PHOTO 113-90 Le 30 novembre 1957, une type 123 non identifiée du dépôt de Stockem assure le direct 412 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Le train va bientôt passer sans arrêt le point d'arrêt de Hogne. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

tende (trains directs, semi-directs et internationaux), et vers Namur (directs, semi-directs).

En trafic marchandises, elles circulaient au départ de Schaerbeek vers Ronet.

Stockem (16 journées)

Les 123 de Stockem étaient engagées dans trois roulements distincts desservis par les conducteurs de Stockem, Arlon et Jemelle.

Le roulement de Stockem (7 journées) ne comportait que des trains de marchandises au départ d'Arlon ou de Stockem vers Jemelle, Marloie, Ciney Namur et Ronet.

Le roulement d'Arlon (5 journées) était mixte : trains de voyageurs entre Bruxelles-Midi - Arlon et Luxembourg (directs et internationaux); trains de marchandises d'Arlon ou Stockem vers Namur, Ronet et Schaerbeek.

A Jemelle (4 journées), elles n'assuraient que des trains de marchandises vers Stockem, Arlon, et Schaerbeek-Josaphat (gare marchandises située sur la ligne 26 Schaerbeek - Halle).

Ronet (15 journées)

Services mixtes, trains de voyageurs entre Bruxelles (Nord, Quartier Léopold ou Schaerbeek) vers Ottignies et Namur; et trains de marchandises de Ronet ou Namur vers Schaerbeek, Schaerbeek-Josaphat, Vilvoorde, Leuven, Ciney et Stockem.

Le nouvel horaire d'hiver du 22 septembre 1957 ne modifia guère les roulements. Seul celui de Stockem fut augmenté de 2 journées, soit au total 38 journées, alors que toutes les 123 étaient à ce moment livrées, et 82 utilisables. Avec l'horaire d'été du 1er juin 1958, le nombre total de journées passa à 42,

dont 21 pour Stockem, 15 pour Ronet et 6 pour Bruxelles-Midi. Il retomba toutefois à 37 avec l'application de l'horaire d'hiver du 28 septembre 1958.

Par la suite, le roulement des 123 ne cessera d'augmenter pour atteindre 76 jours de roulement en 1965.

A suivre...



PHOTO 113-89 Le 13 avril 1957, un train en provenance de Schaerbeek traverse la forêt de Soignes entre Boitsfort et Groenendael. A sa tête, la 123.047 de Stockem. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



PHOTO 113-96 *Départ de Ronet de la 123.043 du dépôt de Stockem en tête d'un train vers le Luxembourg.
Julien CASIER, collection PFT.*

Le 22 février 1963, passage à Hatrival en direction de Luxembourg d'un international remorqué par la 123.054. Une belle couche de neige recouvre la ligne. Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO 113-88 Le 27 mai 1957, un train de marchandises roule en direction de Stockem et se trouve entre les points d'arrêt de Hogne et de Aye. La 123.063 du dépôt de Stockem mène le train, tandis que la seconde 123 est placée en véhicule en raison de la charge insuffisante. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 113-87 Le 23 avril 1959, un train de marchandises va bientôt arriver à Ronet. Il est remorqué par deux type 123 en double traction avec, en tête, la 123.042 du dépôt de Stockem. Bruno DEDONCKER, collection PFT.





● Deux locomotives sont ressorties de révision repeintes dans la nouvelle livrée rouge. La première est la DE 6302, sortie d'un atelier GM à Hagen (D) le 15 octobre. Baptisée "Frederica", elle a repris le service de 3 novembre. La seconde est la DE 6308, sortie de l'atelier DB de Cottbus le 15 décembre, et baptisée "Anja". Cette locomotive avait été victime d'une collision à Glons le 4 mars 2010.

● Depuis le 9 décembre 2012, Euro Cargo Rail (ECR) assure en collaboration avec Crossrail un trafic pour le compte de la société 2XL entre Evian/Volvic (FR) et le port de Zeebrugge. Il s'agit du premier trafic assuré par ECR sur le réseau belge; la seule circulation précédente de cet opérateur était un train d'essai entre Tergnier et Lessines (voir EL 104 page 36). Cette relation, qui circule 6 fois par semaine est remorquée de Somain à Zeebrugge par une Class 77 d'ECR desservie par un conducteur Crossrail entre Mouscron et son terminus belge. D'ici quelques semaines, les conducteurs de Crossrail assureront le train au départ de Somain.

49444 ①-② XFSOM 06.00 - LZR 09.40
42832 ①-② LZR 21.02 - XFTGR 00.36

Abréviations : LZR : Zeebrugge, XFSOM : Somain (F), XFTGR : Tergnier (F)

↓ La DE 6302 "Federica" de Crossrail, dans sa nouvelle décoration, passe sur la liaison 15/1 à Mortsels, avec le train MSC 42283 Antwerpen-Berendrecht - Well am Rhein. Cette liaison permet de relier la ligne 27A (Antwerpen - Bruxelles) à la ligne 16 (Antwerpen - Lier). La 6302 est la 9e Class 66 repeinte en rouge.
Peter GOOTZEN, 6 novembre 2012.



PHOTO 113-47 ↑ Le 4 novembre 2012, à la suite de travaux à la bifurcation de Holsbeek à Leuven, le train de conteneurs GTS 40184 Piacenza - Zeebrugge-Ramskapelle dû être détourné par la ligne 21 entre Hasselt et Landen. En temps normal, aucun train de marchandises ne circule sur cette section. Plus loin, ce train fut une seconde fois détourné, cette fois entre Gent et Brugge via Kortrijk (lignes 75 et 66) en raison de travaux sur la ligne 50A ! Passage du train dans les environs de Attenhoven sur la ligne 21 entre Sint-Truiden en Landen. Il est tracté par la DE 6314. Maarten SCHOUBBEN.



↑ La DE 6308 "Anja" à sa sortie de révision devant l'atelier de Cottbus le 15 décembre 2012. Patrick STORM.



Un nouveau trafic de cuivre

Un nouveau trafic de cuivre assuré par *Trainsport / Rurtalbahnhof* a circulé pour la première fois le 29 octobre 2012 jusqu'à la fabrique *Aurubis* de Olen, en provenance de Pirdop, en Bulgarie.

Pour assurer ce trafic, de nouveaux wagons du type *Smnps* ont été mis en circulation. Construits en 2012 à Burgas en Bulgarie, ils sont propriété de la société allemande *On-Rail* et sont immatriculés aux Pays-Bas. Ces véhicules sont conçus avec un système spécial d'emprisonnement du cuivre pour éviter les vols en cours de route.

PHOTO 113-48 ↗ Le 6 décembre 2012, passage à Darmstadt-Nord du train chargé de cuivre à destination de Olen, remorqué par la 185 684 de Rurtalbahnhof. *Johny BRAUNS.*

PHOTO 113-49 → Le wagon *Smnps* (wagon plat à bogies sans bords, de type spécial, autorisé à 100 km/h) n° NEV 37 84 NL - ORME 4616 922-1. *Johny BRAUNS.*

PHOTO 113-50 ↓ Le train vide prêt au départ à Olen pour Aachen West, remorqué par la PB01 / V264 de *Trainsport / Rurtalbahnhof*. *Johny BRAUNS.*





PHOTO 113-51 → Le 20 décembre, trois Class 66 (les ex. DE 6313, 6315 et 6316) ont été acheminées d'Antwerpen-Schijnpoort à Calais par l'Euro 4000 n° 4013 d'Europorte. Ces Class 66 qui se trouvaient depuis pas mal de temps à Roosendaal et qui étaient originellement destinées à Crossrail, ont d'abord été transférées à Rotterdam le 23 octobre pour le démontage de leur airco. Le 23 novembre, elles furent conduites à Antwerpen-Schijnpoort. Ces machines ont été acquises par la société anglaise GB Railfreight. Départ du train d'Antwerpen-Schijnpoort. Maarten SCHOUBBEN.



← **PHOTO 113-52** Depuis le mois de décembre, Europorte assure en collaboration avec Railtraxx des trains de céréales en provenance de la France jusqu'à la Mouterij Albert NV à Ruisbroek. Voici le premier train vide attendant, à Boom, le départ vers la France en gare de Boom le 11 décembre 2012. Voici l'horaire de cette relation :

45456 Prayon-Rupel 20.30 - Antw.-Schijnpoort 21.18/53 - Tourcoing 00.18
49428 Tourcoing 01.55 - Antwerpen-Schijnpoort 04.25/05.00 - Prayon-Rupel 05.44. Geert PACKET.

En bref...

- Depuis le 19 octobre 2012, Rotterdam Rail Feeding (RRF) loue une troisième G2000, numérotée 1103 (Vossloh 1001 445/2004). Elle était auparavant la 2003 R4C.
- Railtraxx a pris en leasing depuis novembre 2012 la TRAXX 185 515 de Alpha Trains. Cette machine ne circule qu'en Allemagne.

Une locomotive roumaine à Antoing

→ Une locomotive Diesel roumaine est arrivée par camion à la carrière Cimescaut à Vaulx (Antoing), vraisemblablement en prévision du nouveau trafic de pierre devant bientôt circuler entre Antoing et la cimenterie Holcim d'Obourg. Cette machine est du type LDH125, dont 1605 unités furent produites par l'usine 23 August (FAUR) de 1967 à 1992. Ces engins disposent d'un moteur Diesel Sulzer 6LDA28B de 1250 CV. Aux Chemins de fer roumains, elles forment la série 81. Cette locomotive porte le numéro LDH125-427 et a été entièrement révisée de février à décembre 2010 à l'atelier de Cluj, puis vendue à la société française de travaux de voie TSO, qui l'a utilisée au Nigéria. Bernard VERRIER.





Quand OSR avance "masqué"

Aucun doute pour le ferroviphile averti : un train OSR France est tiré par une série 57. Bien que, par exception et en cas de faible parcours, ce peut être non pas une G2000 mais une G1206 qui s'y colle, comme pour la desserte de Chauny à 8 km au sud de Tergnier. À ceci près que OSR n'a pas toujours les moyens de ses ambitions. D'où ce fait peu connu que la filiale de B-Logistics fait ponctuellement appel à la filiale de location de la SNCF Akiem pour tirer ses trains (voir EN LIGNES 112 page 39). Mieux : il n'est pas exclu que plusieurs engins français se retrouvent ainsi en tête d'un train spécifiquement belge. Démonstration avec le 61967 qui relie Tergnier à Léroville (Hub commun à plusieurs opérateurs situé à l'intersection des lignes Paris - Nancy et Bettembourg - Dijon) : alors qu'il est régulièrement et sans surprise confié à une 57 (photo ci-dessus du 16 mai 2012 prise entre Reims et Châlons-en-Champagne), ce train a été tiré le 31 octobre 2012 par la 75039 Akiem, suivie des 75015 et 5704 placées en véhicule (photo ci-dessous). Ou comment, par filiales interposées, deux entreprises historiques peuvent être à la fois concurrentes et complémentaires... Gilbert LAURENT.



Suisse

Baisse du trafic marchandises à travers les Alpes

Au cours du 1er semestre 2012, les frets routier et ferroviaire à travers les Alpes suisses ont nettement reculé en raison des problèmes économiques en Europe. Le fret ferroviaire transalpin a baissé de 8,2 % entre début janvier et fin juin 2012. La tendance s'est accentuée au cours du 2e trimestre avec la fermeture de l'axe ferroviaire du St-Gothard entre le 5 juin et le 2 juillet après la chute de rochers près de Gurtellen. Sans cette fermeture, et à supposer que l'évolution du fret ferroviaire eut été la même en juin qu'entre janvier et mai 2012, le recul au cours des six premiers mois de 2012 aurait été d'environ 5 % au lieu de 8,2 %.

Une large partie du fret ferroviaire a pu emprunter l'axe du Loetschberg-Simplon pendant la fermeture du St-Gothard, quoique parfois au prix de grands retards. Les jours de pointe, jusqu'à 25 trains supplémentaires par jour ont traversé les tunnels du Loetschberg et du Simplon. Par ailleurs, les opérateurs du transport combiné indiquent qu'environ 10 à 20 % des transports prévus à travers le St-Gothard ont emprunté des corridors ferroviaires étrangers, principalement celui du Brenner.

Le nombre de courses de poids lourds à travers les Alpes a reculé de 3 % au cours du 1er semestre pour s'établir à 628.000. Sans la fermeture de la ligne ferroviaire du St-Gothard, ce recul aurait été de 5 %.

En raison de la fermeture du St-Gothard, quelque 13.000 courses de camions supplémentaires ont été enregistrées sur la route, soit environ 540 par jour.

Au total, 19,6 millions de tonnes de marchandises ont traversé les passages alpins routiers et ferroviaires suisses au cours du 1er semestre 2012. Selon une estimation approximative, la fermeture du St-Gothard a entraîné une baisse de 260.000 tonnes de marchandises à travers les Alpes suisses.

La stratégie de flotte de CFF Cargo

Avec la nouvelle stratégie de flotte, l'objectif de CFF Cargo est de réduire encore davantage le nombre de véhicules employés, grâce à des concepts d'exploitation plus efficaces. En même temps, la flotte sera simplifiée et l'évolution vers des véhicules standardisés se poursuit résolument. La diversité des types de matériel roulant, qui s'est développée au fil de l'histoire, accroît la complexité lors



PHOTO 113-53 Depuis quelques années, CFF Cargo circule en dehors des frontières helvétiques. Le 9 juin 2006, la 421 378 longe la rive droite du Rhin à Assmanshausen en direction de Frankfurt. Michel HANSENS.

de la maintenance mais aussi lors de l'acquisition de pièces d'usure. Les nouveaux concepts de transport de SBB Cargo International sur l'axe nord-sud et la réorientation dans le trafic suisse de marchandises par wagons complets sont la base de la planification. Avec le redimensionnement du réseau de distribution, CFF Cargo peut réduire sensiblement le nombre de locomotives utilisées et ce, dès le changement d'horaire de décembre 2012.

Le renouvellement du parc de manœuvre sera achevé d'ici la fin de 2013, avec la réduction de 10 à 3 du nombre de types. La nouvelle locomotive hybride Eem 923 sera la pièce maîtresse de la flotte. Les locomotives Diesel Am 843 seront principalement employées pour les services de manœuvre et les dessertes lourdes, tandis que les Tm 232 seront utilisées pour les services légers. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont nettement inférieurs à ceux de l'ancienne flotte de manœuvre, et la disponibilité des véhicules est plus élevée.

Dans l'activité de transit de SBB Cargo International, la flotte de locomotives modernes se compose des Re 474, Re 482 et Re 484. Par ailleurs, il est prévu de louer des locomotives polycourant pour l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Appelées DACHI, elles permettront des trajets transfrontaliers sans interruption dans le trafic nord-sud.

L'engagement d'engins modernes dans le trafic international permet, en contrepartie, d'utiliser les locomotives de ligne traditionnelles et éprouvées, les Re 620 (Re 6/6) et Re 420 (Re 4/4) pour le trafic intérieur suisse. Des mesures d'entretien technique permettent de s'assurer que ces locomotives pourront encore être exploitées 15 à 20 ans.

Les Ae 610 (Ae 6/6), les plus anciennes encore en service, pourront être mises hors service. Différentes machines ont

déjà été transmises à SBB Historic. Les +/- 40 unités encore en exploitation et ayant atteint la fin de leur durée de vie avec 50 années d'utilisation, seront mises hors service d'ici fin 2013.

Au cours des dernières années, CFF Cargo a déjà renouvelé et modernisé sa flotte de wagons de marchandises de manière ciblée, conformément aux besoins des clients. L'entreprise a par ailleurs réalisé l'assainissement d'environ 5500 wagons depuis 2005 et a acheté exclusivement des wagons à faible émission sonore. La proportion de wagons silencieux atteint plus de 85%, faisant ainsi aujourd'hui de CFF Cargo un véritable pionnier en Europe. Dans les années à venir, CFF Cargo va compléter et simplifier la flotte de wagons de manière ciblée; elle va également réduire le nombre de types en collaboration avec ses clients. Grâce à une utilisation plus efficace des wagons, la dimension du parc pourra être réduite. Tous les wagons de marchandises encore nécessaires devront être utilisés jusqu'à la fin de leur durée de vie puis mis hors service. Des révisions coûteuses ne seront pas entreprises.

La stratégie de flotte fait partie des mesures d'assainissement de CFF Cargo, visant à atteindre un résultat équilibré pour l'exercice 2013.



La nouvelle locomotive hybride Eem 923 001 (constructeur Stadler, effectif 30, vitesse 100 km/h, 1500 kW, moteur Diesel 290 kW, tension 15 et 25 kV). SBB CFF FFS.

175 lignes menacées?

L'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de remplacer 175 lignes régionales par des bus. Le trafic ferroviaire régional doit en effet atteindre à l'avenir une couverture de la moitié des coûts d'exploitation au minimum. Sont concernées, plus d'une ligne sur deux, soit environ 175 sur 300, dont la liste est trop longue à publier. Si les projets de l'OFT se concrétisent, les alternatives économiques de ces lignes seront examinées avant d'effectuer des investissements importants. Le projet de couverture des coûts pour les lignes régionales fait partie d'une ordonnance dans le cadre de la réforme des chemins de fer. Celle-ci a été mise en consultation et les cantons et autres destinataires avaient jusqu'au 22 novembre 2012 pour prendre position.

Selon le projet, les commanditaires de lignes avec une couverture des coûts en dessous de 50% devront vérifier s'il n'existe pas d'offre avec un meilleur rapport coût-bénéfice. Pour éviter des erreurs d'investissement, il faut aussi tenir compte de l'état de l'infrastructure existante. Pour une ligne rénovée entièrement récemment, un transfert du rail au bus n'a en règle générale pas de sens, précise le projet. Si une ligne ferroviaire sert avant tout au transport régional des voyageurs, elle peut le cas échéant être remplacée. Il en résulterait des économies élevées du côté de l'infrastructure. Si le tronçon concerné est de toute manière exploité pour d'autres types de trafic, comme celui des marchandises ou longues distances, les économies dues à l'infrastructure sont en revanche faibles. Un autre critère d'examen des lignes ré-

gionales non rentables est l'état du matériel roulant. Celui-ci est exploité pendant 20 à 30 ans au moins et ne peut pas être transféré tel quel d'une ligne à l'autre, en particulier sur les voies étroites. Les propositions de l'OFT se basent sur une décision du Conseil fédéral du 1er septembre 2010. Dans le cadre du réexamen des tâches, il demandait notamment de poursuivre l'option "transfert du rail au bus". Voici donc une bien mauvaise nouvelle au pays des trains, ce d'autant plus que de nombreuses lignes de montagne sont concernées. En hiver, les bus auront bien du mal à circuler... Si ce projet se concrétise, plusieurs réseaux pourront tout simplement disparaître. Espérons que le bon sens triomphera.

Pays-Bas

Arriva atteint Zwolle

Depuis un certains temps, *Arriva Nederland* assure des transports par bus et trains (Dordrecht - Geldermalsen et Groningen - Leeuwarden) dans différentes régions des Pays-Bas. Depuis le 9 décembre 2012, *Arriva* a repris à Synthus et RegioNS l'exploitation régionale des lignes Zwolle - Emmen, Zutphen - Apeldoorn, Zutphen - Winterswijk, Arnhem - Winterswijk et Arnhem - Tiel et ce pour une période allant jusqu'en 2027. Pour assurer ce service, *Arriva* a commandé chez *Stadler* 6 automotrices GTW doubles et 8 triples. En décembre 2013, *Arriva* reprendra également l'exploitation de la ligne Marienberg - Almelo.



↑ PHOTO 113-54 Le 10 décembre, arrivée à Zwolle d'une GTW triple. William BOECKX.

↓ ERS Railways en collaboration avec PKP Cargo, assure un train de conteneurs entre Poznan et Rotterdam Waalhaven-Zuid. Cette relation est souvent remorquée par une locomotive de PKP Cargo autorisée sur le réseau néerlandais. Ce fut le cas le 7 octobre 2012, lorsqu'il fut tracté par la EU45-205. Passage à Berkel près de Tilburg. Jeroen de VRIES.



Chine

Les rames NZJ2 déjà radiées

Les rames Diesel à deux niveaux série NZJ2 des Chemins de fer chinois ont cessé de circuler en octobre 2012, victimes du développement du réseau à grande vitesse chinois et des électrifications de ligne.

Construites par *Changchun*, elles ont été mises en service en 2000 sur la relation Beijing (Pékin) - Tianjin. En 2007, elles en furent chassées par l'arrivée des trains à grande vitesse et déplacées vers les relations Nanjing - Liuzhou, Nanchang - Wuchang et Chibi - Huangshi. Elles circulaient aussi depuis 2001 entre Lanzhou et Xiping.

Ces rames, surnommées "grand chat blanc" par les Chinois, étaient composées de deux motrices Diesel Co'Co' encadrant des rames de six ou dix voitures. Chaque motrice était équipée d'un moteur 16V240ZJE de 3310 kW et leur vitesse maximale était fixée à 180 km/h.



Deux nouvelles séries d'engins électriques

Les Chemins de fer chinois ont mis en service deux nouvelles séries de locomotives électriques prototypes de grande puissance : les HXD1D et les HXD3D.

HXD1D

En février 2012, l'usine de *Zhuzhou Electric Locomotive Co* a livré la Co'Co' HXD1D-0001. Il s'agit de la toute première locomotive 25 kV construite en Chine pourvue d'une chaîne de traction asynchrone triphasée. Destinée au trafic voyageurs, elle est capable avec ses 7200 kW d'atteindre les 160 km/h en 5 minutes avec des trains de 20 voitures transportant 3000 voyageurs, soit plus de 1000 tonnes. Sa masse s'élève à 126 t.

HXD3D

En mars 2012, l'atelier de Dalian a sorti la HXD3D, une nouvelle Co'Co' également destinée au trafic voyageurs. Elle possède les mêmes caractéristiques que la HXD1D : 7200 kW, 160 km/h, 126 t, moteurs asynchrone triphasé.



↑ La HXD1D-0001 en cours d'essai à Beijing le 25 mars 2012. Elle sera testée durant un an avant d'être commandée en série. JUCEMBER.



↑ La HXD3D-0001 également en cours d'essai à Beijing le 15 mai 2012. Luo CHUNXIAO.

← PHOTO 113-55 Le 15 avril 2006, passage à Fengtai West d'un "grand chat blanc" mené par la motrice NZJ2 0002A, assurant un train Tianjin - Beijing (Pékin). Ces rames avaient une allure d'ICE allemand. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ PHOTO 113-56 Le 21 avril 2006, un train Lanzhou - Xiping longe le fleuve Jaune dans les environs de Lanzhou-Xingu. A sa tête, la motrice NZJ2-0006. Philippe DE GIETER.





↑ PHOTO 113-57 A l'occasion du Marché de Noël de Aachen qui s'est tenu du 1er au 23 décembre 2012, plusieurs trains spéciaux ont été mis en marche. Le samedi 15 décembre, deux trains ont circulé, tractés en vapeur par les 41 360 et 03 2155-4; cette dernière a été construite en 1934 par Borsig (14475/1934) et appartient à la société de leasing "Wedler & Franz GbR Lokomotivdienstleistungen". Arrivée du train en provenance de Gerolstein, remorqué par la Pacific 03 2155. Tim VAN ROOY.

TELEX....

France - Maroc

● Le 5 septembre 2012, 7 locomotives série BB 36000 de la SNCF (36001-006 et 36008) louées par l'Office Chérifien des Phosphates (OCP) au Maroc pour une durée de 7 ans, ont embarqué à bord d'un cargo au port de Rouen à destination du Maroc, où elles remorqueront des trains de 4800 t de phosphate vers le port de Casablanca.

Russie

● Dans le cadre des rencontres bilatérales qui se sont tenues à Moskwa le 16 novembre entre la chancelière allemande Angela Merkel et le président russe Vladimir Poutine, un contrat de 2,5 milliards d'euros portant sur 675 locomotives a été signé par Siemens AG, les Chemins de fer russes RZD et le Groupe Sinara. Les locomotives seront du type 2ES10 : des engins de 200 t circulant sous 3 kV à une vitesse maximale de 120 km/h, avec un effort au démarrage de 784 kN, une puissance maximale de 8,8 MW et un freinage à récupération. En mai 2010, 221 locomotives de ce type avaient déjà été commandées.

Pologne

● Depuis le 9 décembre, la quasi totalité des services régionaux en Silésie (région de Katowice) sont assurés par Koleje Slaskie, financé par le gouvernement local. Outre divers autorails et automotrices d'ori-

gine polonaise, Koleje Slaskie utilise des autorails achetés d'occasion aux Pays-Bas (ex. NS série 3100 et 3200 "Wadloper") et en Allemagne (ex. DB série VT 614), et des rames tractées constituées de voitures originaires des Chemins de fer tchèques et néerlandais, remorquées par des locomotives ET22 de PKP Cargo et des TRAXX série 186 des sociétés Railpool et Lotos.

DB-Schenker Rail Polska

Italie

● En août 2010, les FS ont commandé 50 nouvelles rames à grande vitesse du type Zephiro V300 de Bombardier à un consortium formé par Bombardier et Ansaldo-Breda. Elles comporteront 8 voitures pendulaires et pourront transporter 469 voyageurs à 360 km/h (conçues pour 400 km/h). Leur construction sera assurée par Bombardier à Vado Ligure et Ansaldo-Breda à Pistoia. La première rame devrait être livrée en février 2013 pour une mise en service en 2014. Ces nouvelles rames relieront Milano à Roma en 2h20 sans arrêt, contre 2h40 actuellement. Les ETR1000 seront homologuées pour circuler en Italie, Suisse, France, Autriche, Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Espagne.



Le 19 août, une maquette grandeur nature de la partie frontale des futures ETR 1000 a été présentée lors du salon "Festa dell'Amicizia" à Rimini. Marco CACCOZZA.

● La branche marchandise des Chemins de fer allemands, DB-Schenker, a commandé à Siemens une série de 23 locomotives électriques du type Vectron pour sa filiale polonaise DB-Schenker Rail Polska. Elles seront livrées entre la fin 2012 et 2015. C'est la troisième commande pour cette locomotive qui a succédé à l'Europrinter dans la gamme Siemens, après six locomotives 15 kV pour la société de leasing Railpool et deux locomotives 3 kV pour l'italien Fuori Muro.



Après le salon Innotrans à Berlin en septembre, la maquette a été présentée au public dans les grandes villes, comme ici sur la place du Dôme à Milano le 19 octobre. Alessandro ALBE.



PHOTO 113-95 Le 30 septembre 2012, la E69 03 assure des navettes historiques entre Koblenz-Lützel et Kobern-Gondorf le long de la Moselle. Passage dans les vignobles de Winnigen. Maarten SCHOUBBEN.

La E69 03 de la DB fête ses 100 ans



Le 24 janvier 1897, le *Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG)* obtint le droit de construire et exploiter une ligne de 23,6 kilomètres reliant Murnau, gare située sur la ligne München - Garmisch-Partenkirchen, à Oberammergau. Le LAG était une société privée ayant son siège à München, active dans la construction et l'exploitation de chemins de fer d'intérêt local en Allemagne et en Autriche-Hongrie, pendant la période 1887-1938. Le 1er août 1938, elle fut nationalisée et incorporée dans la Deutsche Reichsbahn (DRB).

Inauguré le 1er mai 1900, le *Ammergau-bahn* fut électrifié dès 1904, devenant la première ligne allemande utilisant le courant alternatif monophasé. La tension initiale de 5,5 kV 16 Hz fut rapidement remplacée par du 5 kV 16 2/3 Hz, plus facilement obtenue à partir des 50 Hz utilisés par le réseau public. Il est à noter que

les deux gares d'about de la ligne se trouvaient à une différence d'altitude de 141 mètres (Murnau altitude 691 m.; Oberammergau 834 m).

Quatre automotrices furent engagées par le LAG après l'électrification pour assurer le service voyageurs, et une locomotive électrique fut commandée en 1905 pour les trains de marchandises. Cette première locomotive monophasée allemande fut construite par *Katharinenhütte* avec un équipement électrique *Siemens-Schuckert*. A deux essieux, longue de 7,5 m et pesant 23,5 t, elle disposait de 160 kW et pouvait circuler à 50 km/h. Mise en service au dépôt de Murnau le 19 février 1906, elle fut numérotée LAG 1 et baptisée "Katharina".

La fréquentation sur la ligne étant en nette augmentation, le LAG mit en service en mai 1909 une deuxième locomotive

destinée cette fois aux trains de voyageurs. Numérotée LAG 2 et baptisée "Pauline", elle fut livrée par *Krauss* (un des actionnaires du LAG) et *Siemens-Schuckert*. Pour accommoder des moteurs plus puissants (306 kW), le design de la caisse fut légèrement modifié.

La LAG 3 "Hermine", pratiquement identique, arriva le 17 décembre 1912.

En 1922, c'est une locomotive de 237 kW pour trains de marchandises qui devint la LAG 4 "Johanna", livrée par *Siemens*. Conservant le design monocabine type "boîte à sel" adopté pour les trois premières locomotives, elle avait une caisse fortement modifiée et un équipement électrique plus moderne. La cabine de conduite n'était pas placée au centre, mais à une des extrémités. Sa caisse fut toutefois reconstruite en 1934, avec la cabine placée au centre comme sur les quatre autres machines.

Une cinquième et dernière locomotive, nettement plus puissante (565 kW) et plus longue (8,7 m), destinée aux services marchandises, fut construite par *Maffei* en 1930 et numérotée LAG 5 "Adolfine".

Après la nationalisation du LAG le 1er août 1938, les cinq locomotives, malgré leurs différences, furent classées dans



PHOTO 113-58 En 1957, la E69 001 a été restaurée dans sa version d'origine LAG 11 et placée en monument devant l'atelier central de München-Freimann (notre photo). Elle se trouve aujourd'hui au Lokwelt Freilassing. Julien CASIER.

une seule série, la E69 (à partir de 1968, série 169 de la DB).

En 1955, les installations et quatre des cinq E69 furent modifiées pour utiliser le 15 kV 16 2/3 Hz devenu le standard sur le réseau électrifié de la DB. La E69 01 ne fut pas adaptée, vu son âge, et a été

radiée le 25 novembre 1954 au dépôt de Garmisch. Les E69 02 et 03, équipées de la télécommande, furent à ce moment mutées à Heidelberg (5 juillet 1955) et utilisées aux manœuvres avant de retourner sur leur ligne d'origine le 1er juin 1964.

PHOTO 113-59 Le 6 avril 1981, la 169 002 attend à Murnau son prochain départ vers Oberammergau. Pierre HERBIET.





← PHOTO 133-60
La 169 002 prête au départ à Murnau.
Julien CASIER.

↓ PHOTO 113-61
En 1979, la 169 002 a fêté ses 70 ans en gare de Murnau.
Julien CASIER.

Les 169 prirent leur retraite entre 1977 et 1982, toutes au dépôt de Garmisch :

- les 169 002 et 169 003 furent radiées le 29 juillet 1982;
- la 169 004 le 29 septembre 1977;
- la 169 005 le 24 septembre 1981.

Elles furent remplacées sur le *Ammergaubahn* par des locomotives de la série 141, elles-mêmes depuis lors disparues. Depuis l'automne 2004, la desserte est assurée par des automotrices modernes des séries 425 et 426.



PHOTO 113-62 ↓
La 169 003 quitte Murnau en direction d'Oberammergau.
Julien CASIER.





Fait remarquable, toutes les locomotives sont conservées :

- la E69 01 au Lokwelt Freilassing;
- la 169 002 par DB-Museum à Nürnberg;
- la 169 003 par DB-Museum à Koblenz-Lützel;
- la 169 004 est en monument devant la gare de Murnau;
- la 169 005 est active pour le Bayerische Localbahnverein.

↑ **PHOTO 113-63** Le 4 avril 2010, la 169 003 effectua des navettes entre Koblenz et Neuwied à l'occasion des 175 ans des Chemins de fer allemands. Cette locomotive débuta sa carrière au LAG (n° 3) le 17 décembre 1912. Après la reprise par la DRB, elle fut affectée à Murnau du 19 novembre 1940 au 25 novembre 1954. Elle fut transformée à l'atelier central de München Freiman du 26 novembre 1954 au 28 avril 1955, après quoi elle fut affectée au dépôt de Garmisch jusqu'à 23 mai 1955. Durant quelques jours, elle est utilisée à Rosenheim du 24 mai au 4 juillet 1955. Elle est ensuite affectée aux manœuvres à Heidelberg, jusqu'au 31 mai 1964. De retour à Garmisch, elle fut garée le 13 octobre 1980 et radiée le 24 septembre 1981. Elle est aujourd'hui conservée par BD-Museum au musée de Koblenz-Lützel en état de marche. Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 113-86** Cent ans, ça se fête. Le 30 septembre 2012, la 169 003 passe à Winnigen avec son train historique, en direction de Koblenz. Maarten SCHOUBBEN.





← PHOTO 113-64

La 169 004 manoeuvre à Murnau tandis que, sur la voie d'à côté, un train de voyageurs remorqué par la 169 005 attend le départ.
Julien CASIER.

PHOTO 113-65 →

Après sa radiation intervenue le 29 septembre 1977, la 169 004 fut placée en monument en avril 1978 devant la gare de Murnau.
Murnau, 12 mars 2011.
Philippe DE GIETER.



↓ PHOTO 113-66

Vue classique de la 169 004 en gare d'Oberammergau.
Julien CASIER.





PHOTO 113-67 ↑ Le départ est proche pour la 169 005 en gare d'Oberammergau. Les capots de cette machine étaient beaucoup plus grands que ceux des quatre premières locomotives. Sa masse totale s'élevait à 32 t contre 23 à 26 t pour les autres. Pierre HERBIET.

PHOTO 113-68 ↓ Le 6 avril 1981, croisement en gare de Bad Kohlgrub, de la 169 005 remorquant un train de marchandises assurant la desserte locale de la ligne, et la 169 003 tractant un train de voyageurs. Pierre HERBIET.



Le rail en Moldavie



Issue de la dissolution de l'URSS en 1991, la Moldavie (ou République de Moldova) est un pays d'Europe orientale situé entre la Roumanie et l'Ukraine, d'une superficie de 33.843 km² et comptant 3,656 millions d'habitants. Le réseau ferré de 1.180 km à voie large et 14 km à voie normale est exploité entièrement en traction Diesel par les CFM (Calea Ferata din Moldova).

↑ A Bahmut, sur la ligne reliant la capitale Chisinau à Ungheni, un train de marchandises à destination de l'Ukraine (via le nord du pays) est remorqué le 14 mai 2012 par la 3TE10M-0037ab (locomotive triple réduite toutefois à deux éléments). Les CFM souhaiteraient moderniser les 108 km de cette ligne en la mettant à voie normale et en l'électrifiant. Jean-François HUART.

↓ A Bucovat, le train omnibus 6032 reliant Ungheni à Chisinau est assuré, en date du 13 mai 2012, par un couplage composé des deux autorails D1-770 et D1-777. Ces engins, construits par Ganz Mavag à 605 exemplaires entre 1964 et 1988, sont au nombre de 26 sur le réseau des CFM. Les D1 ne sont plus visibles qu'en Moldavie et en Ukraine. Jean-François HUART.





On recense un aller-retour quotidien entre les capitales moldave et roumaine. Le train 105 Chisinau - Bucuresti vient de traverser la gare de Pirlita et arrivera quelques minutes plus tard à Ungheni où aura lieu le changement de bogies. Le 14 mai 2012, le convoi est tracté par l'élément B de la 3TE10M-1249 qui arbore une belle livrée bleue, homogène à celle de la rame. Jean-François HUART.

La gare frontière d'Ungheni vaut le déplacement. En plus de l'architecture de son bâtiment, on y assure les changements de bogies entre le réseau à voie normale roumain et celui à voie large moldave. Le 14 mai 2012, le train au long cours qui relie quotidiennement Moskwa à Chisinau vient d'entrer en gare et la locomotive 3TE10M-0013ab va effectuer un tête à queue en vue de prendre la direction de la capitale moldave. Jean-François HUART.





Le train 105 Chisinau - Bucuresti est photographié à Bahmut, quelques minutes avant d'affronter le col de Cornesti. Les locomotives de la série 3TE10M ont été construites en 1980 par la compagnie ukrainienne Luganskteplovoz. Au nombre de 16 sur le réseau moldave, elles ont, pour la plupart, été amputées de leur élément central, voire de deux éléments, comme ici avec la section B de la 3TE10M-1249. Jean-François HUART, 14 mai 2012.

Les amateurs de locomotives Diesel bruyantes et fumantes doivent absolument se rendre sur la section de ligne reliant la gare de formation de Ocnita à la frontière ukrainienne. Le 15 mai 2012, une étonnante double traction composée d'une 3TE10M double (avec un élément de la 1042 et un de la 151) et de la 2TE10M-2941 vient de franchir la gare de Girbova et la longue côte y menant et se dirige vers Ocnita en tête du train de marchandises 3341. Jean-François HUART.





Il devient de plus en plus urgent de "chasser" les 2TE10L moldaves. Le 16 mai 2012, une double traction composée d'un élément de la 2TE10L-2080, d'un élément de la 2TE10L-792, ainsi que d'un élément de la 3TE10M-0151 et d'un élément de la 3TE10M-1042 assure le train 3348 reliant Ocnita à la gare-frontière (avec l'Ukraine) d'Otaci; elle est photographiée à la BK 186 près du village de Frunza. Alain NOUAILLETAS.

Les Chemins de fer moldaves ont en parc deux "Taïga Trommel" affectées à la traction des trains reliant Chisinau à l'Ukraine via la Transnistrie, la province russophone autoproclamée de Moldavie. La M62-1257 vient de quitter la gare de Chisinau et approche du village d'Aneni Noi en tête du train 642 à destination d'Odessa. Jean-François HUART, 14 mai 2012.



Belgique

Kalterherberg : "Waffel Time" - Rail Bike des Hautes Fagnes

Une ancienne voiture du type N originaire du *Nord-Belge* a été placée à proximité de la gare de Kalterherberg, où elle est réutilisée comme voiture bar "Waffel Time", à destination des personnes empruntant les draisines reliant Kalterherberg à Sourbrodt. Il s'agit de la voiture 32204. Elle provient de la sous-série 1 à 4 du *Nord-Belge*, avec aménagement A3B4yfi, construite en 1930 par *Anglo-Franco-Belge* à La Croyère. Lors de la reprise du *Nord-Belge* en 1940, la SNCB leur attribua les numéros 1001 à 1004 (a3b4). En 1956, elles furent déclassées en seconde classe (B7) et renumérotées 32201 à 32204. Elles furent mises hors service le 17 septembre 1976 après avoir été utilisées pour les trains d'essai des locomotives électriques des séries 18 et 20. Après sa réforme, la 32204 est réutilisée à partir du 4 novembre 1976 par la brigade ES du groupe de Namur (n° UIC 30 88 973 0531-1). Le 20 mars 1990, elle est reclassée comme véhicule "gros outillage" 947/858, ce qui la condamne à poste fixe.

La voiture est accompagnée d'un wagon couvert de 20 t du type Hf 5030A2, originaire du *War Department* et utilisé par la *Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats*. Il provient des séries 1.053.500 à 899 et 1.054.500 à 899. Ce véhicule termina sa carrière à Ronet, comme wagon "gros outillage" 947/898 pour le service ES.



↑ PHOTO 113-69

Le "Waffel Time", aménagé dans l'ancienne voiture 32204 du type N de la SNCB, ex. voiture n° 4 du Nord-Belge. La caisse doit encore être restaurée extérieurement.

← PHOTO 113-70

Vue d'ensemble de la voiture N et du wagon ex. WD.

Kalterherberg, 4 décembre 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Belgique

Varsenare : salon de thé " 't Station"



Au début des années '1990, la voiture K1 A n° 21117 (UIC 50 88 19-48017, ex. 22.003 B9, construite par *Baume et Merpent* et mise en service le 27 novembre 1934, radiée en 1988) fut acquise par un particulier et placée sur un coupon de voie à côté de la gare de Varsenare, entre Brugge et Oostende. La gare fut réaménagée en café-taverne baptisée "Oude Statie Varssenaere". Après une dizaine d'années d'abandon, la gare fut reprise par un nouveau propriétaire et modifiée en salon de thé, avec une salle de fête, baptisé " 't Station". La voiture a été restaurée et une terrasse aménagée.

↑ Au début des années '1990, la gare fut d'abord convertie en café-taverne "Oude Statie Varssenaere". La voiture était alors accompagnée d'une locomotive à vapeur sans foyer à deux essieux aujourd'hui disparue. Une plaine de jeux avait été aménagée. Varsenare, 18 août 1993. Roger CRIKELAIRE.

↓ La gare de Varsenare est aujourd'hui aménagée en salon de thé avec salle de fête baptisée " 't Station". Une belle terrasse a été construite contre la voiture. Jonathan VANKEERSEBILCK.



France

Eurotunnel

En 2008, la voiture M2 n° 42387 a été acquise par *Eurotunnel*. Après une remise en peinture - travaux effectués par le PFT à Saint-Ghislain -, la voiture a quitté Saint-Ghislain le 10 novembre 2008 à destination de Frethun. Elle est incorporée dans le train de secours incendie et dans les trains de travaux opérant dans le tunnel sous la Manche. Il n'est d'ailleurs pas rare de l'apercevoir côté anglais.

PHOTO 113-71

La M2 42387, prête pour son départ vers Frethun. Saint-Ghislain, 9 novembre 2008. PFT.



ESPAGNE : Ct n°54 - *Minero Siderúrgica de Ponferrada*

En 1927, la société *Energie* avait livré une Ct à voie large (1,676 m) à la *Sociedad Iberich de Construcciones y Obras Publicas, S.A. (SICOP)* de Valencia, où elle reçut le numéro 7 (*Energie n°357 / 1927*). Plus tard, elle fut vendue à la société *Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP)* où elle fut renumérotée *MSP 54*. Cette locomotive à vapeur saturée pesait 30 t à vide et 37,75 t en ordre de marche. Au MSP, elle fut utilisée pour assurer les manoeuvres en gare de Ponferrada jusqu'à la fin des années '1970. Elle est préservée au *Museo del Ferrocarril Ponferrada* à Ponferrada.



PHOTO 113-72 La 54 du MSP garée au dépôt de Ponferrada en avril 1980. Pierre HERBIET.

ESPAGNE : WAGON FERMÉ

Madrid- Zaragoza - Alicante

En 1878, la *Société Anonyme des Ateliers de la Dyle* à Louvain a construit des wagons fermés pour la compagnie du Madrid - Zaragoza - Alicante (M.Z.A.). Ils pouvaient transporter des charges de 10 t.

Le wagon J.2433. Photo La Dyle, collection PFT.



PAYS-BAS : 50 0073

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Après la cessation d'activités de la *Vennbahn* (ligne touristique Eupen – Raeren – Sourbrodt - Trois-Ponts), la locomotive à vapeur d'origine allemande 50 3666 a été vendue en novembre 2006 à l'association néerlandaise *Veluwsche Stoomtrein Maatschappij* (VSM), basée à Beekbergen et exploitant la ligne Apeldoorn - Dieren.

Construite en 1943 par la *Franco-Belge* à La Croyère avec le numéro de construction 2567, elle a été mise en service par la DR sous le numéro 50 2145. Le 12 mai 1961, elle est sortie de l'atelier de Stendal, transformée en 50.35 et renumérotée 50 3666. Au total, 208 locomotives de la série 50 furent reconstruites avec une nouvelle chaudière entre 1957 et 1961 par la DR pour améliorer leurs performances et les adapter au combustible de mauvaise qualité.

La 50 3666 a été garée le 25 décembre 1991 et radiée le 19 mai 1992 au dépôt de Chemnitz-Hilbersdorf; elle a été vendue à la *Vennbahn* en décembre 1992. Pour limiter les risques d'incendie dans les Fagnes, elle fut convertie pour la chauffe au fuel par l'atelier de Meiningen, comme le furent 72 locomotives de la série 50.35 entre 1961 et 1971 pendant leur service actif à la DR. Vu que les locomotives série 50.35 modifiées pour la chauffe au fuel par la DR avaient été renumérotées 50 0001 à 50 0072, le

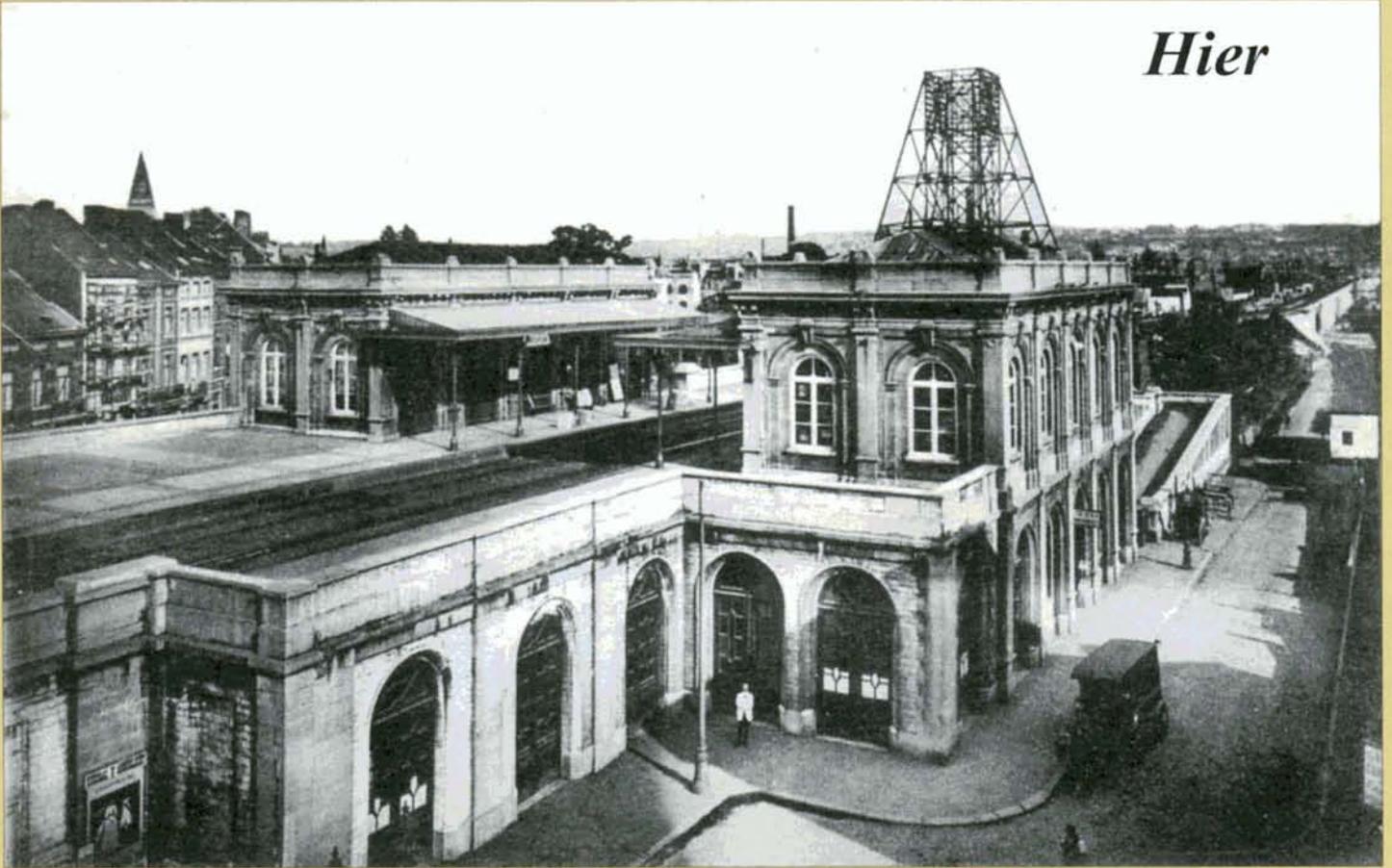
VSM a décidé de renuméroter la 50 3666 à leur suite; depuis sa sortie de révision en septembre 2010, elle circule sous le numéro 50 0073-2, ce qui reflète mieux ses caractéristiques techniques.



← La locomotive à l'époque de la *Vennbahn*. Départ de Raeren pour une excursion sur la *Vennbahn* en compagnie de la 41.241 du *Dampflok-Tradition Oberhausen* le 26 avril 1998. Didier FUNKEN.

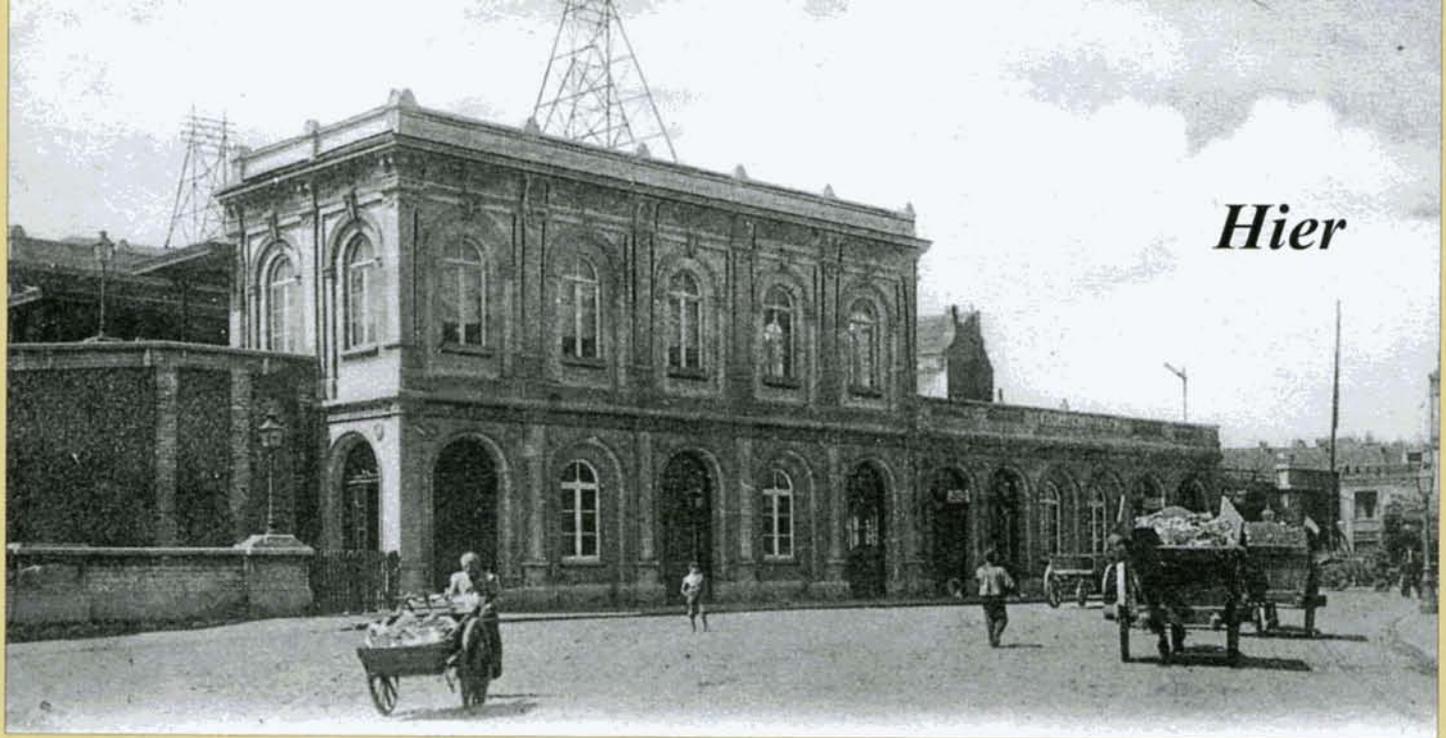
↓ PHOTO 113-73
Aujourd'hui, elle circule sur le VSM. Beekbergen, 1er septembre 2012. Philippe DE GIETER.



Hier

La ligne de ceinture Ouest de Bruxelles reliant la gare du Midi à celle du Nord, fut mise en service le 5 juin 1871. Numérotée 26A puis 28, elle est d'origine à double voie et comportait cinq gares : Cureghem, Bruxelles-Ouest, Koekelberg, Pannenhuis et Laeken. La gare de Cureghem (traduite en néerlandais Kuregem à partir du 20 mai 1951), située sur le territoire de la commune d'Anderlecht, fut ouverte au trafic voyageurs le 25 décembre 1872. Fermée au lendemain de la Première Guerre, elle sera à nouveau desservie à partir du 22 mai 1937 par des trains se dirigeant principalement vers la ligne 50 (Denderleeuw) et 60 (Dendermonde). Le service voyageurs fut supprimé avec la mise en oeuvre du plan de restructuration IC-IR, le 2 juin 1984. La gare était composée de deux bâtiments, un de chaque côté de la ligne. A cet endroit, la ligne 28 était établie sur un talus afin de franchir le canal de Bruxelles - Charleroi. Le document ci-dessus a été réalisé en direction de Bruxelles-Midi côté square Vandervelde. Aujourd'hui, le rez-de-chaussée du bâtiment est encore visible mais entièrement muré. Collection PFT - [PHOTO 113-74](#) ↓ Jean-Luc VANDERHAEGEN, 3 août 2012.

Aujourd'hui



Hier

La gare, hors service depuis de nombreuses années, était en très mauvais état. Des chutes de pierres et d'éléments de la toiture menaçaient la sécurité, si bien que sa démolition fut décidée. En fait, le bâtiment fut démoli en plusieurs étapes pour pratiquement disparaître vers 1987.

Ces trois vues montrent l'autre bâtiment situé place de la République, en 1902, en 1986 et en 2012

Collection PFT ↑

PHOTO 113-75 → 27 décembre 1986.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 113-76 → 13 septembre 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Aujourd'hui



Les plus beaux sites de Belgique

SCLAIGNEAUX

125

La ligne 125 Namur - Liège longe la rive gauche de la Meuse sur pratiquement tout son tracé, offrant des sites très attrayants, comme ici à Sclaigieux. Le trafic sur la ligne est constitué principalement de trains de voyageurs, trois par heure (IC-D Liège - Lille, IC-M Liers - Namur - Bruxelles-Midi et trains L Namur - Huy et Statte - Liège). Le trafic marchandises s'est réduit ces dernières années et est notamment constitué de trafic de pierre, de chaux et de produits sidérurgiques.

↑ **PHOTO 113-77** Le 17 juin 2006, le train L5664 Liège-Guillemins - Namur se trouve à mi-chemin entre Sclaigieux, dont la gare est visible au loin, et Namêche. Cette prise de vue n'est possible qu'en fin d'après-midi en été. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **PHOTO 113-78** Le même jour, mais plus tôt dans l'après-midi, passage d'un train Köln Gremberg - Fréthun remorqué par la 36005 de la SNCF. Yves STEENEBRUGGEN.



VW 01, le plus court et plus drôle engin de la SNCB

VW01 était certainement l'engin le plus cocasse roulant sur le réseau belge. S'il est toujours opérationnel, on ne le voit pourtant plus manoeuvrer à l'atelier de Kinkempois.

VW 01 n'a rien à voir avec Volkswagen. Ce sont les initiales du concepteur de cet engin, l'électromécanicien de Kinkempois, André Van Wissen.

En 1986, avec le soutien de l'ingénieur de l'époque, ce Mac Gyver local construisit ce bidule fait de bric et de broc. Il est formé d'un demi bogie d'automotrice du type 54 réformée, jumelé avec un lorry à 2 essieux. Il a été conçu pour déplacer sans effort les bogies des locomotives électriques en révision; il sert même pour tirer les vérins de levage et peut aussi déplacer une ou deux locomotives dans l'atelier. Il est équipé de 2 blocs de batteries de 72 volts alimentant le moteur du demi bogie. A l'origine, un câble d'alimentation suivait l'"ORNI" dans ses déplacements. Au fur et à mesure de son utilisation, André l'a rendu plus autonome et plus sécurisé puisque il n'a jamais provoqué ni blessure ni accident. Il est également muni d'une paire d'ampèremètres, d'un klaxon, d'un siège, d'un frein mécanique agissant sur l'essieu moteur par l'intermédiaire d'une tringle et de sabots en bois, sans oublier la veille automatique ! Une panoplie de crochets d'attelage est disponible suivant les éléments à déplacer sans effort par le conducteur et sans quitter son siège...

Autres caractéristiques techniques : puissance : +/- 20 CV, masse : 7 t, effort de traction : 1,5 t, vitesse : entre 5 et 10 km/h. Un engin plus évolué, plus encombrant et plus cher (€18.000) est arrivé fin 2008 à Kinkempois pour tenter de supplanter le "machin"; malheureusement, il n'a pas rencontré tout de suite les faveurs des utilisateurs réguliers, et VW 01 a assuré pendant quelques mois supplémentaires son travail quotidien.

Aujourd'hui, VW 01 existe toujours, garé dans l'atelier. mais ses sorties sont de plus en plus rares.

Georgy Lejeune.

↑ L'"ORNI" (Objet Roulant Non Identifié) VW 01, le plus curieux "bidule" de la SNCB. Kinkempois, 5 mai 2009.

→ Plus design, plus compliqué, moins rudimentaire, mais moins efficace, voici le remplaçant de ORNI... Kinkempois, 27 octobre 2008. Photos Georgy LEJEUNE.



Un projet non réalisé pour la suppression des plans inclinés de Liège

Les plans inclinés de Liège ont toujours été un obstacle pour la circulation des trains. En 1855, un projet fut dressé et proposé par l'ingénieur F. Slingard qui préconisa la construction d'une nouvelle ligne entre Liège-Guillemins et Ans, avec une grande spire permettant de s'affranchir de la dénivellation entre les deux gares. Mais avant tout, revenons sur l'origine et l'exploitation des plans.

Après l'indépendance de la Belgique, il fallait sauvegarder la prospérité du port d'Anvers en créant une liaison de l'Escaut vers la Meuse et le Rhin, soit par canal, soit par chemin de fer. Le 24 août 1831, le ministre Techman chargea les ingénieurs Simons et De Ridder d'étudier la possibilité d'établir un chemin de fer reliant Anvers à la Meuse et au Rhin. Ils présentèrent leur rapport le 10 février 1832, dans lequel Liège était désignée comme point de contact avec la Meuse. Un Arrêté Royal du 21 mars 1832 autorisait le gouvernement à accorder la

concession d'un chemin de fer d'Anvers à Liège. Le 1er mai 1834, le Roi signa une loi pour l'établissement "d'un système de chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant vers l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord vers Anvers; à l'ouest vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges; au midi vers Bruxelles et les frontières de France par le Hainaut".

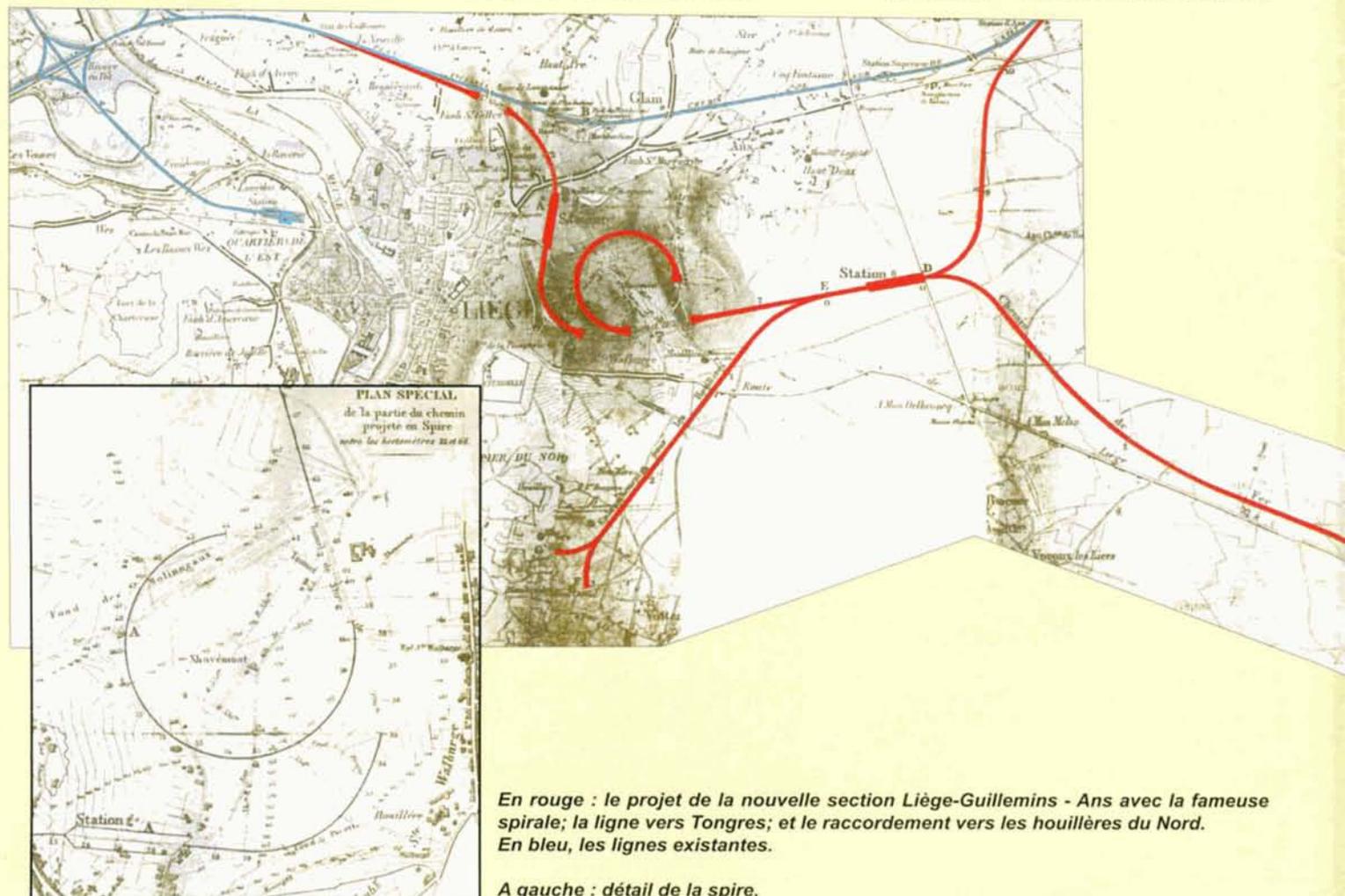
La ligne vers Liège et la frontière prussienne fit partie des premières lignes construites en Belgique. Elle fut ouverte en sept étapes :

- Mechelen - Leuven : 10-09-1837;
- Leuven - Tienen : 22-09-1837;
- Tienen - Ans : 02-04-1838;
- Ans - Liège : 01-05-1842;
- Liège - Chaudfontaine : 02-07-1843;
- Chaudfontaine - Verviers : 18-07-1843;
- Verviers - frontière prussienne (Herbesthal) : 24-10-1843.

La section Bruxelles - Leuven ne fut ouverte que le 15 décembre 1866.

La construction du tronçon Ans - Liège-Guillemins demanda pas moins de 4 ans de travaux. Les deux villes n'étaient pourtant distantes que de 6 km. En cause, la différence de niveau les séparant, pas moins de 110 m ! Pour résoudre ce problème, les ingénieurs Simons et De Ridder préconisèrent de créer des plans "inclinés". Le projet consistait à diviser la dénivellation en deux parties entre lesquelles une gare intermédiaire serait établie en palier (Liège-Haut-Pré). Sur ce palier, une machine fixe à vapeur "capable de remonter et de faire descendre un train de 12 wagons en moins de 7 minutes" serait construite.

Ce dispositif fut réalisé par l'ingénieur Henri Maus et resta en activité jusqu'en 1871. Il était constitué, pour chacun des plans, d'un câble sans fin dont les deux brins couraient respectivement dans la voie montante et descendante, et qui passaient sur des tambours-moteurs installés à la station fixe de Liège-Haut-Pré. A l'autre extrémité, ils passaient sur des poulies. Ces câbles avaient une longueur



En rouge : le projet de la nouvelle section Liège-Guillemins - Ans avec la fameuse spirale; la ligne vers Tongres; et le raccordement vers les houillères du Nord. En bleu, les lignes existantes.

A gauche : détail de la spire.

de 4800 m et un diamètre de 5 cm. Les deux machines à vapeur furent construites et étudiées par *Cockerill*. Ce genre de dispositif n'était pas nouveau, il existait notamment dans de nombreux charbonnages pour traîner les wagonnets.

Les deux plans inclinés étaient identiques, avec une dénivellation de 55 m, une longueur de 1980 m et une déclivité variant entre 8 et 30‰. Entre les deux plans se trouvait le palier horizontal en courbe, long de 330 m, où fut établie la gare de Liège-Haut-Pré et de la salle des machines des plans.

Les trains étaient entraînés à l'aide de wagons-traîneau pourvus d'un dispositif d'accrochage qui se saisit du câble au passage. A la descente, le câble est très peu employé : les freins du convoi, augmentés de ceux d'un wagon-guide attelé en tête du train, suffisaient à le retenir. Les wagons-guides à trois essieux étaient équipés de quatre patins de fonte ou de bois s'abaissant sur le rail et créant une résistance d'autant plus forte que le wagon est lourdement lesté.

A la montée, les trains de marchandises étaient généralement uniquement remorqués à l'aide du câble. Les trains étaient composés de maximum 10 wagons. Deux wagons traîneaux lestés étaient ajoutés en queue du convoi. La conduite du train était assurée par un brigadier qui devait vérifier que le câble était pris par au moins trois pinces, que tous les wagons étaient bien accrochés et que les freins étaient desserrés. Il donnait le départ à l'aide d'un coup de cornet. Au sommet des plans, les câbles étaient décrochés à hauteur d'un poteau indicateur. Arrivé au sommet du plan supérieur, le train était arrêté de manière à ne pas dépasser l'aiguillage de la voie d'évitement où attendait la locomotive de remorque.

Les trains de voyageurs étaient remorqués au départ de Liège par une ou deux locomotives. En simple traction, le convoi était limité à 4 voitures et un wagon-traî-

neau lesté placé en queue. Si le train était allégé en queue par une seconde locomotive, la composition du convoi était limitée à 15 voitures et un wagon-traîneau de sécurité.

La descente des trains s'effectuait indifféremment avec ou sans locomotive. La composition maximale des trains de voyageurs était limitée à 25 voitures et 5 wagons-traîneau, et celle des trains de marchandises à 30 wagons et 7 wagons-traîneau. Les trains étaient soit remorqués par leur locomotive jusqu'à la poulie d'Ans, soit poussés par une machine de manoeuvre.

Le tracé des plans demanda des travaux de terrassement énormes. Dès la sortie d'Ans, il fallut aménager une profonde tranchée qui était suivie d'un énorme remblai. De nombreux ouvrages d'arts durent être construits. Les travaux, adjugés le 12 novembre 1838 au *Moniteur Belge*, durèrent 4 ans.

Ce système était très ingénieux, et ce d'autant plus que même à l'époque les communications par téléphone ou radio n'existaient pas ! Il resta en service jusqu'en 1871. Par la suite, on utilisa des locomotives très puissantes pour pousser les trains, à commencer par les Dt du type 20 de l'*Etat Belge*.

Les plans inclinés ont pourtant failli ne pas exister longtemps. En effet, le 30 mai 1855, l'ingénieur F. Spingard transmit au Département des travaux Publics un projet pour :

- le remplacement des plans inclinés;
- la construction d'une ligne jusqu'à Tongres;
- relier aux deux tronçons précédents les charbonnages du nord de Liège.

La particularité du nouveau tronçon entre Liège-Guillemins et Ans était la construction d'une grande boucle hélicoïdale, appelé "Spire". Cette boucle aurait eu une longueur totale de 4,6 km et aurait comporté deux tunnels de 900 m et 370 m. La longueur totale de la ligne serait passée de 6 km à 10,178 km. La déclivité

maximum de la ligne aurait atteint 17‰. Au départ de Liège-Guillemins, la nouvelle ligne bifurquait très légèrement vers la droite, à peu près à hauteur de l'actuelle bifurcation de la ligne 34 vers Liers. A +/- 1 km de Liège-Guillemins, la courbure de la ligne atteignait les 90 degrés. Au km 2,5, une gare aurait été établie à proximité de la porte Sainte-Marguerite, non loin en fait de l'actuelle gare de Liège-Palais. Cette station aurait été très importante puisqu'elle aurait compté deux bifurcations :

- la branche vers la droite était celle de la ligne de Tongres;
- la seconde bifurcation partait à l'opposé pour rejoindre, 3 kilomètres plus loin, les houillères du nord de Liège.

Juste à la sortie de cette station débute la grande courbe hélicoïdale qui encercle Xhovémont. Au début de la spire se trouve le tunnel de 900 m. Le second tunnel de 370 m est situé à la sortie de la spire, en passant en fait au-dessus du premier tunnel. Après un alignement droit de +/- 2 km, la ligne arrivait dans une deuxième gare, à Sainte Walburge. A la sortie de la gare, la ligne vers Ans bifurquait vers la gauche en effectuant une courbe de près de 90 degrés pour arriver 2 km plus loin à la gare.

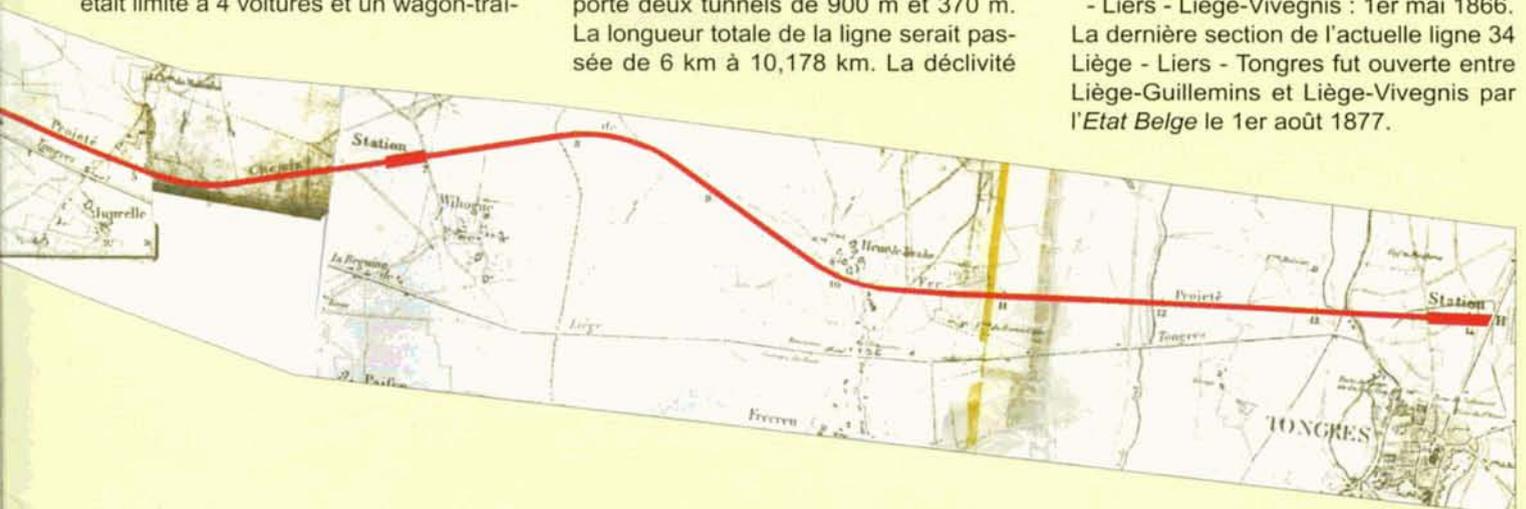
Au départ de la gare de bifurcation prenait naissance la ligne vers Tongres, longue de 14 km. Il était prévu d'établir une gare à mi-parcours à hauteur des villages de Wihogne et Paifve.

Ce projet était un parmi d'autres. Il n'a pas été retenu pour des raisons que nous ignorons, mais probablement à la suite de l'influence de la Compagnie du Liégeois - Limbourgeois.

La ligne Liège-Vivegnis - Liers - Tongres a été ouverte une dizaine d'années après l'élaboration du chemin de fer en "spire", par la Compagnie du Liégeois - Limbourgeois :

- Tongres - Glons : 10 avril 1864;
- Glons - Liers : 25 juin 1864;
- Liers - Liège-Vivegnis : 1er mai 1866.

La dernière section de l'actuelle ligne 34 Liège - Liers - Tongres fut ouverte entre Liège-Guillemins et Liège-Vivegnis par l'*Etat Belge* le 1er août 1877.



il y a 60 ans ...



PHOTO 113-94 Le 4 janvier 1953, l'équipe française de la 231 C 7 de la SNCF pose devant sa Pacific au dépôt de Bruxelles-Midi. Cette locomotive appartient à une série de 90 Pacific de vitesse, à 4 cylindres compound, originaires du réseau du Nord (Nord 3.1201 à 1290 puis SNCF 231 c 1 à 88 et 231 D 1 et 2). Elles furent mises en service en quatre sous-séries entre 1923 et 1931, pour faire face à l'accroissement du tonnage des trains à la suite de l'introduction des voitures métalliques. Baptisées "Super Pacific", les 231 C tiraient sans difficulté, avec leur 2200 CV, des trains de 650 à 700 t à 120 km/h. Les machines d'Aulnoye et Lille-Fives remorquaient quotidiennement des express jusqu'à Bruxelles. Les dernières furent radiées en 1962, vaincues par la traction électrique. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 113-79 La 5320, l'ultime 52-53-54 non modernisée (à l'exception de la 5404 conservée en état d'origine par la SNCB), est entrée à l'Atelier Central de Salzinnes le 19 février 1993. Elle en ressortira le 14 octobre 1993 pourvue de nouvelles cabines flottantes. Le 7 novembre 1989, elle manoeuvrait à Namêche. Rappelons que la 5320 est la 5210 renumérotée après la mise hors service de sa chaudière de chauffage. La 5320 est aujourd'hui garée à Stockem. En octobre 2012, elle a été victime de voleurs de cuivre, si bien qu'elle est vouée à la démolition. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans ...



il y a 20 ans ...



PHOTO 113-80 Le 2 février 1993, le train de ballast 47576 Quenast - Roosendaal a été exceptionnellement remorqué par la 1189 entre Schaerbeek et Essen. Il s'agissait d'un parcours d'essai effectué dans le but de tester l'aptitude au freinage des trains de marchandises, du robinet de frein type PBL-2 équipant les locomotives de la série 11. Celui-ci s'est déroulé en présence de délégués des CFL et de la SNCB dans le cadre de la mise au point des nouvelles locomotives des séries 13 SNCB et 3000 CFL. Schaerbeek-groupe C, 2 février 1993. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 113-81 Au début de 1993, la société française de travaux de voie Drouard a effectué deux gros chantiers de criblage de ballast, le premier sur la ligne 154 entre Lustin et le tunnel de Godinne, le second sur la ligne 162 entre Hatrival et Poix-Saint-Hubert. Parmi l'équipement apporté par Drouard et arrivé le 26 janvier 1993, se trouvaient trois locomotives Diesel : une BB Brissonneau & Lotz genre BB 63000 SNCF, l'ex. 211 139 de la DB et l'ex. CC 65505 de la SNCF. Le 8 février, un train de préparation du chantier est arrivé sur place, entre Lustin et Godinne. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans ...



