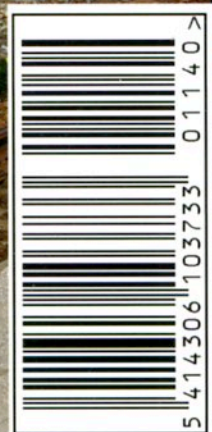


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 114 - AVRIL 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

La bonne saison approche à grands pas. L'hiver a été mis à profit pour poursuivre les différents chantiers, que ce soit au niveau du matériel ou de la ligne 128. Beaucoup de travail nous attend en 2013 : de nombreux engins arrivent à leur limite de révision, tant pour la chaudière de la 64.169, ou des organes de sécurité comme les roues, sur plusieurs autorails et locomotives. Côté publications, ce ne sont pas moins de 5 ouvrages qui seront édités cette année. Vous découvrirez le premier dans l'encart central. Parallèlement, l'actualité ferroviaire nous offre quelques opportunités d'organiser des voyages d'adieu au matériel en voie d'être déclassé, comme les locomotives séries 11 et 20. Autant d'occasions de vous rencontrer lors de ces voyages – le 150e aura lieu cette année ! – ou lors des autres manifestations programmées.

Si vous voulez participer à nos activités, n'hésitez pas à contacter les responsables dont les noms sont repris en page 3.

Bonne lecture !



Toute l'équipe du Valentrain en gare d'Antwerpen-Centraal. PFT, 17 février 2013.

## Petites annonces

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

**RECHERCHE** : en HO, loco vapeur 29013 au prix de 200 euros maximum. Faire offre à Serge LEVEAU. ☎ : 00.32.(0)2/737.40.50. Courriel : sele@rtbf.be

## AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 12 mai 2013 de 9h à 13h en ka salle St. Raphaël à Aywaille sa 64e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens.

**Renseignements et réservations** : ☎ +32.(0)471/40.45.50 du lundi au vendredi de 18h30 à 21h.

## PFT-agenda

- **samedi 27 avril** : grande bourse d'échange de trains miniatures et modèles réduits au musée du rail. Ouverture de 9 à 17 h
- **samedi 4 et dimanche 5 mai** : festival de Maldegem – parcours d'approche en train au départ de Bruxelles - voir encart central
- **samedi 11 mai** : voyage PFT "Adieu aux locomotives série 20"
- **samedi 22 juin** : voyage PFT : "adieu aux locomotives série 11" (date modifiée!).

André Witmeur, fondateur du magasin JO-CADIS et grand amateur de train, nous a quitté le 10 février dernier à l'âge de 72 ans. Le PFT présente à a famille ses plus sincères condoléances.  
"Evoluer sur de bons rails", telle était la devise d'André.

**NOUVEAU**  
**NOS CHEMINS DE FER 6**  
**NOS TRAMWAYS tome 1**  
VOIR ENCART CENTRAL

De Belgische trams 1  
Les tramways Belges 1



## 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) :

Alessandro ALBE, AMN, Kristof AVONDS, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, Michel de ESCH, J.E. DE KOK, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, René DESCLEE, Alain ELOOT, ENERGIE, Michel HANSENS, Maurice HENNEQUIN, Philippe HOMBROECKX, Laurent HUBERT, Jean-Yves LAMBIET, LA MEUSE, Gilbert LAURENT, Marc PETIT, Carla PIRNAY, Michaël POSTMA, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, TUBIZE, Christian VANHECK, Jean-Pierre VAN HOOF, Ralph VAN MEER, Tim VAN ROOY, Dennis VANSUMMEREN, Jan VANVLIET, Ad VIJGE.

### 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  
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.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 "ABO 2013". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

### Modalités de paiement

#### 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

**Le retour des Benelux ! Depuis le 18 février, les Benelux ont fait leur retour pour palier au retrait du service des rames FYRA. Une vue ancienne : l'IC-B 9248 Amsterdam - Bruxelles, à Den Haag HS le 1er octobre 2011. Michael POSTMA.**

## EN LIGNES 114 - AVRIL 2013

# sommaire



8

### Trains de locomotives en tout genre



16

### Fin du ferrailage de la série 51



30

### Les locomotives série 23 - II



50

### France : la déferlante des privés

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

6 statistiques - locomotives

14 le FYRA a viré au fiasco

15 automotrices - TGV

16 fin du ferrailage des 51

22 radiations

24 voitures

26 divers

30 La série 23

40 Privés

44 Touristiques

46 Actualité étrangère

46 Suède

48 Portugal

49 Allemagne

50 France : les privés

57 Téléx

58 Curiosité ferroviaire

59 Wagons-tombereaux

60 Hier - aujourd'hui

61 Les plus beaux sites

62 Il y a ...

64 Nées en Belgique

66 La seconde vie de nos voitures - 5

67 Histoire

### COUVERTURE ARRIÈRE

← PHOTO 114-01 - ← PHOTO 114-02  
Comme annoncé dans notre précédent EL, toutes les locomotives des séries 11 et 12 à l'exception des 1187 et 1203 ont été transférées à Stockem en attente des jours meilleurs. Les deux photos ont été réalisées sur la ligne 139 Leuven - Ottignies, en haut à Archennes (Maarten SCHOUBBEN); en bas à Sint-Joris-Weert (Andy ENGELLEN).





## Saint-Ghislain

### Musée du rail

Après la bourse d'échange du 1er décembre, le site a retrouvé son activité habituelle, fortement ralentie avec l'hiver et le froid que nous avons connus.

Différentes pièces se préparent à déménager vers l'ancien atelier de traction, ce qui libérera de la place pour l'exposition de matériel qui n'attend qu'à se montrer au public.

On prépare également les travaux de rénovation de la deuxième partie de la toiture, fortement endommagée comme ont pu le constater ceux qui nous ont rendu visite en décembre. Il nous manque quelques milliers d'euros pour entamer les travaux de rénovation de 1000 mètres carrés supplémentaires... N'hésitez pas à nous soutenir via la *Fondation Roi Baudouin* dont vous trouverez les coordonnées ci-après. A l'issue de ces travaux, nous disposerons de quatre voies entièrement abritées sur lesquelles il sera possible d'exposer définitivement le matériel roulant, diverses vitrines et d'autres petits matériels.

### Atelier de traction

On s'installe également à l'atelier de traction. Le site retrouve une certaine activité avec l'arrivée de matériel non nécessaire au musée. Quelques engins sans intérêt (l'autorail 4501, une voiture de l'ancien train de secours, une locomotive série 73 et deux voitures K) ont été ferrailés sur place, libérant ainsi autant d'espace pour la réception d'engins sauvegardés.

Vous êtes de la région de Mons, vous désirez investir un peu de votre temps et rejoindre nos équipes ? N'hésitez pas à contacter Baudouin Dieu (voir coordonnées en page



*Les chantiers d'hiver se sont déroulés sous une météo... hivernale. Depuis le dernier numéro de EN LIGNES, des accords ont pu être trouvés pour l'achat de matériaux de voie de réemploi. Les traverses commandées sont donc arrivées in extremis pour débiter les travaux importants à mener avant la saison. Les 150 mètres de voie qui devaient être reconstruits entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal sont achevés, et l'aiguillage qui permettra l'accès à la nouvelle voie "A" en gare de Spontin a été posé sous la neige le 24 février dernier. PFT.*



3); vous rejoindrez ainsi les 3 bénévoles accueillis en 2013 !

## Schaerbeek

A Schaerbeek, durant cet hiver, nos équipes se sont attelées sur plusieurs chantiers, dont deux sont en voie de finition. Il s'agit d'abord de celui de la voiture M1 42.097 de 2e classe qui n'attend plus que la température s'adoucisse pour pouvoir recevoir ses couches de peinture

définitives; et ensuite celui de la 5927 dont il ne reste plus que le remontage d'un des postes de conduite à réaliser.

Aux côtés de ces deux véhicules, on prépare la P8 pour son essai hydraulique. Cela nécessite le démontage de tous les accessoires montés sur la chaudière et ensuite la fermeture étanche de leur siège. La préparation des trains spéciaux ayant circulé au début de cette année, en particulier le *Valentrain*, a également accaparé pas mal de main d'oeuvre.

### LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 40.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 et 2. Les fonds actuellement récoltés sont attribués à la toiture des voies 3-4; le montant à financer est € 127.000.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire 000-0000004-04 de la *Fondation Roi Baudouin*, rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site internet [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.



**PHOTO 114-03** ↑ *Grand succès cette année pour le Valentrain, malgré l'absence de la P8. Le 16 février, départ du train spécial de Leuven en direction d'Antwerpen-Centraal.* Tim VAN ROOY.

## Voyages

La saison 2012 s'est terminée le 9 décembre avec des parcours spéciaux sur le *Chemin de fer du Bocq* à l'occasion du marché de Noël de Spontin; la trêve hivernale aura été de courte durée puisque la saison 2013 a commencé le 19 janvier avec un train spécial PFT affrété par Crossrail !

Les 16 et 17 février, le désormais traditionnel *Valentrain* a été mis en circulation deux jours durant. Réservé aux amoureux - des trains et les autres ! -, les trains spéciaux ont embarqué leurs voyageurs à Bruxelles, Antwerpen et Leuven, à l'occasion de boucles réalisées entre ces trois villes. La traction des voitures K spécialement aménagées pour l'occasion, était assurée par les 6077 et 202.020. Pas de vapeur cette année, la 64.169 est en chute de

timbre et doit subir une révision générale de sa chaudière.

Plus de deux cents voyageurs s'étaient inscrits à cette activité "haut de gamme" qui nécessite l'intervention d'une vingtaine de bénévoles, qui doivent accueillir

comme il se doit les convives, préparer les repas et les servir à la place. Du grand art pour toute une équipe maintenant rôdée au *Valentrain*, depuis la préparation (publicité, inscriptions, ...) jusqu'à son exécution.

**PHOTO 114-04** ↓ *Le train spécial affrété par Crossrail le 19 janvier, passe à Wezemaal, entre Aarschot et Leuven.* PFT.



## Locomotives

### Rectifications

#### EN LIGNES 109

page 7, dans le tableau :

- dans "mises en parc", pour les 2314, 2316, 2325, 2328, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2349, 2351, 2355, 2360, 2362, 2367, 2368, 2370, 2371, 2374 et 2375, il s'agit des dates de leur **radia-tion**.

#### EN LIGNES 113

page 6, dans le tableau :

- dans "mutations", pour les 237, 238, 652 à 655, 657 à 659, 747 à 756 et 757 à 764, il y a 09-12-2012, il faut **12-12-2012**.

page 10 :

- dans la liste des 55 et 62/63 vendues à TUC-Rail, il y a 6240, il faut **6244**.  
- dans le texte concernant la série 77 ATB, il y a : 7766 à 7790, il faut **7771** à 7790 et **7866 à 7870**.

#### séries 11 et 12

● Comme prévu, toutes les locomotives 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) ont été garées à de Stockem. Les 11 ont été transférées le 11 janvier, tandis que les 12 ont rejoint Stockem le 18 janvier.

#### série 13

● Le retrait des *Fyra* et la mise en place d'un service de remplacement auront été la source d'un véritable jeu de chaises musicales chez *SNCB-Logistics*. Afin de permettre le retrait de cinq TRAXX de la

série 28, le roulement F0 est confié depuis le mois de mars aux machines de la série 13. Les 13 ont elles-mêmes été remplacées par les 29 (voir série 29) sur certains services du roulement F4 qui concerne le nord de la France.

Le roulement des 13 *Sibelit* ne compte plus que vingt-et-une journées après la perte de deux jours.

#### série 20

● La série 20 n'a pas encore dit son dernier mot, même si la fin approche inexorablement. La fiabilité défaillante des 13 utilisées par *SNCB-Mobility* sur ses relations vers le sud du pays rend les 20 quasiment indispensables en attendant l'homologation des 18 au Luxembourg. Les machines de Stockem sont régulièrement engagées sur les trains IC et EC tandis que les 20 d'Antwerpen-Noord se voient confier fréquemment l'un ou l'autre train de pointe vers Jemelle ou Arlon.

#### MISES EN SERVICE

2901: 15-02-2013 FNND  
2902: 15-02-2013 FNND  
2903: 15-02-2013 FNND  
2904: 15-02-2013 FNND  
2905: 15-02-2013 FNND

#### RADITIONS

188: 15-02-2003 FSD  
193: 23-01-2013 FSD  
201: 28-01-2013 FSD  
203: 03-01-2013 FSD  
235: 14-02-2013 FSD  
2347: 25-03-2010 FNND  
2357: 03-04-2012 FNND  
2364: 25-06-2012 FNND  
2365: 25-06-2012 FNND  
2372: 01-04-2012 FNND  
5305: 21-12-2012 MKM  
8219: 21-12-2012 FSR

#### MUTATIONS

660: FSR → NK 12-12-2012  
746: GCR → FSD 12-12-2012

#### SORTIES DE RÉVISION

320: 01-2013 MOD  
356: 01-2013 MOD  
455: 01-2013 RI  
463: 01-2013 RI  
468: 19-01-2013 RI  
1346: 22-06-2012 RI  
1316: 06-12-2012 RI  
1325: 14-09-2012 RI  
1346: 22-06-2012 RI  
1352: 31-05-2012 RI  
1353: 31-05-2012 RI  
2138: 25-07-2012 GR  
2141: 31-08-2012 GR  
2147: 29-03-2012 GR  
2153: 08-11-2012 GR  
2158: 27-09-2012 GR  
2715: 26-11-2012 RI  
2717: 16-10-2012 RI  
2730: 20-12-2012 RI  
2743: 08-01-2013 RI  
2744: 01-08-2012 RI  
2748: 05-04-2012 RI  
2754: 06-12-2012 RI  
2756: 23-10-2012 RI

2758: 04-09-2012 RI  
4167: 27-09-2012 RI  
4178: 11-02-2012 RI  
4180: 06-04-2012 RI  
4183: 31-08-2012 RI  
4185: 23-11-2012 RI  
4192: 20-12-2012 RI  
4193: 25-04-2012 RI  
4194: 25-10-2012 RI

#### MISES EN PARC

1201: 11-01-2013 FKR  
1202: 11-01-2013 FKR  
1204: 11-01-2013 FKR  
1205: 11-01-2013 FKR  
1206: 11-01-2013 FKR  
1207: 11-01-2013 FKR  
1208: 11-01-2013 FKR  
1209: 11-01-2013 FKR  
1210: 11-01-2013 FKR  
1211: 11-01-2013 FKR  
1212: 11-01-2013 FKR  
2006: 01-02-2013 MKM  
2012: 15-01-2013 FNND  
7709: 25-02-2012 FNND  
7710: 28-02-2012 FNND  
7728: 23-03-2012 FNND  
7729: 29-02-2012 FNND  
7730: 28-02-2012 FNND  
7743: 09-01-2013 FNND  
7747: 30-01-2013 FNND  
7748: 01-02-2013 FNND  
7784: 19-03-2012 FNND  
7785: 09-06-2012 FNND  
7787: 19-03-2012 FNND  
7788: 09-06-2012 FNND  
7790: 30-06-2012 FNND  
7791: 28-02-2012 FNND  
7792: 29-02-2012 FNND  
7793: 26-02-2012 FNND  
7794: 12-06-2012 FNND  
7795: 26-02-2012 FNND  
7796: 12-06-2012 FNND  
7797: 16-04-2012 FNND  
7798: 16-04-2012 FNND  
7799: 16-04-2012 FNND  
7800: 16-04-2012 FNND  
7801: 16-04-2012 FNND  
7802: 16-04-2012 FNND  
7811: 31-01-2013 FNND

7819: 01-02-2013 FNND  
7820: 23-01-2013 FNND

#### SORTIE DE PARC

7744: 11-01-2013 FNND

#### VENDU

8219: NMBS-Holding 21-12-2012

#### DÉMOLITIONS

158: Ecore, Aubange 02-2013  
162: Vymetal, Deerlijk 02-2013  
169: Vymetal, Deerlijk 02-2013  
171: Ecore, Aubange, 02-2013  
190: Casier, Deerlijk, 02-2013  
205: Vymetal, Deerlijk 02-2013  
239: Vymetal, Deerlijk 02-2013  
251: Vymetal, Deerlijk 02-2013  
~~258: Ecore, Aubange 02-2013~~  
262: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
263: Vymetal, Deerlijk, 02-2013  
2304: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
2306: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
2323: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
2328: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2327: Van Heyghen, Gent 12-2012  
2332: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
2339: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2342: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2344: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
2349: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2351: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2367: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2368: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2369: Keyser, Courcelles 01/02-2013  
2371: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2374: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2377: Van Heyghen, Gent 02-2013  
2604: Van Heyghen, Gent 12-2012  
2605: Van Heyghen, Gent 12-2012  
2622: Van Heyghen, Gent 12-2012  
2623: Van Heyghen, Gent 12-2012  
2611: Keyser, Courcelles 02-2013  
2619: Keyser, Courcelles 02-2013  
2620: Keyser, Courcelles 02-2013  
2625: Keyser, Courcelles 02-2013  
2626: Keyser, Courcelles 02-2013  
2628: Keyser, Courcelles 02-2013  
4501: Saint-Ghislain 02-2013  
5102: Recylux, Aubange 12-2012

5110: Keyser, Courcelles 02-2013  
5123: Thomas Meyer, LNC 01-2013  
5136: Recylux, Aubange 12-2012  
5138: Keyser, Courcelles 01-2013  
5141: Keyser, Courcelles 01-2013  
5143: Ecore, Aubange 02-2013  
5152: Recylux, Aubange 12-2012  
5154: Ecore, Aubange 02-2013  
5156: Keyser, Courcelles 02-2013  
5157: Ecore, Aubange 02-2013  
5158: Ecore, Aubange 02-2013  
5164: Recylux, Aubange 12-2012  
5168: Recylux, Aubange 12-2012  
5173: Keyser, Courcelles 02-2013  
5177: Recylux, Aubange 12-2012  
5181: Ecore, Aubange 02-2013  
6221: Recylux, Aubange 12-2012  
6240: Thomas Meyer, LNC 01-2013  
6277: Recylux, Aubange 12-2012  
6281: Recylux, Aubange 12-2012  
7310: Thomas Meyer, LNC 01-2013  
7311: Thomas Meyer, LNC 01-2013  
7314: Thomas Meyer, LNC 01-2013  
7322: Saint-Ghislain, 02-2013  
7323: Thomas Meyer, LNC 02-2013  
7327: Thomas Meyer, LNC 02-2013  
7328: Thomas Meyer, LNC 02-2013  
7333: Thomas Meyer, LNC 02-2013  
7343: Thomas Meyer, LNC 02-2012  
7346: Thomas Meyer, LNC 02-2013  
7385: Thomas Meyer, LNC 02-2013  
8439: Thomas Meyer, LNC 02-2013

#### ABRÉVIATIONS

Ecore : ferrailleur d'Aubange, anciennement RECYLUX jusqu'en janvier 2013, anciennement LUXFER  
FHS: Hasselt  
FKR: Mierelbeke  
FNND: Antwerpen-Noord  
FSD: Oostende  
FSR: Schaerbeek  
GCR: Charleroi-Sud  
GR: grande révision  
LNC: Monceau  
MKM: Stockem  
MOD: modernisée  
NK: Kinkempois  
RI: révision intermédiaire  
RI2: 2ème révision intermédiaire

Deux machines ont été mises en parc en ce début d'année; la 2012 à la suite d'une avarie grave et la 2006 à cause de problèmes récurrents.

## série 21

● Le roulement des locomotives de la série 21 s'est étoffé de six journées, passant à trente-sept jours. Il s'agit de trains de pointe auparavant prévus dans les roulements des 18 et des 27 :

- 7013 Merelbeke - Schaerbeek
- 8013 Schaerbeek - Gent-St-Pieters
- 7022 Aalst - Schaerbeek
- 8012 Schaerbeek - Gent-St-Pieters
- 7097 Dendermonde - Leuven
- 8386 Mechelen - Leuven
- 8397 Leuven - Dendermonde
- 7352 Landen - Bruxelles-Midi
- 8351 Bruxelles-Midi - Landen
- 7351 Landen - Bruxelles-Midi
- 8352 Bruxelles-Midi - Landen
- 7721 Châtelet - Schaerbeek
- 8720 Schaerbeek - Châtelet

## série 28

● La mise en place de la relation Bruxelles-Midi - Den Haag HS remplaçant les services Fyra (voir page 14) ne fut pas simple en ce qui concerne le matériel moteur. *SNCB-Technics* ne disposant que des 2801 à 2803, cinq machines supplémentaires, les 2835, 2836, 2838, 2839 et 2840, ont dû être fournies par *SNCB-Logistics* afin d'assurer tous les services de substitution prévus. En conséquence, le roulement F0, confié aux 28 lors du changement d'horaires du 9 décembre dernier, est assuré par des 13 depuis le mois de mars.

Ce même roulement F0, qui concerne principalement des trains de marchandises du trafic intérieur, s'est vu diminué



**PHOTO 114-05** *Devant la fiabilité médiocre des locomotives de la série 13 de B-Technics, les 20 interviennent régulièrement sur la ligne du Luxembourg. Le 25 janvier 2013, la 2004 passe au point d'arrêt de Viville en tête de l'IC-J 2135 Luxembourg - Bruxelles-Midi. Simon DE RIDDER.*

d'une journée, passant à 6 jours dont un de réserve.

## série 29 : le retour !

● Durant le mois de janvier, la décision a été prise de reprendre la location des 186 346 à 350 auprès d'*Alpha Trains* afin de pallier à l'utilisation de cinq 28 *SNCB-Logistics* sur les services de substitution des *Fyra*. Dès leur arrivée en Belgique le

15 février, les 2901 à 2905 ont été prises en charge par l'atelier d'Antwerpen-Noord qui a réapposé les numéros et installé les équipements spécifiques SNCB. Les machines ont été introduites dans le roulement des locomotives de la série 13 vers le nord de la France (graphique F4) et devraient être dotées d'un nouveau roulement propre lorsque vous lirez ces lignes.

**PHOTO 114-06** *En attendant des jours meilleurs, les locomotives des séries 11 et 12 ont été garées à l'atelier de Stockem. Simon DE RIDDER.*



# Trains de locomotives en tout genre!



**PHOTO 114-07** ↑ Le début de cette année a été marqué par la circulation d'un nombre impressionnant de trains de locomotives, du jamais vu! Le 15 février, ce fut le retour des cinq TRAXX de la série 29. Leur transfert d'Aachen West à Antwerpen-Noord fut assuré par la 2816. Le convoi est photographié à Linkhout (entre Hasselt et Diest) avec, dans l'ordre derrière la 2816, les 186 347 + 186 348 + 186 350 + 186 349 + 186 346. Johnny BRAUNS.

**PHOTO 114-08** ↓ Comme annoncé dans notre précédent EN LIGNES page 6, toutes les locomotives des séries 11 et 12, à l'exception des 1187 et 1203, ont bien été transférées à l'atelier de Stockem dans l'attente d'éventuels acquéreurs. Les 1187 et 1203 sont restées à Merelbeke afin de pouvoir effectuer des trains d'essais pour un éventuel candidat à leur rachat. Si plusieurs sociétés tchèques et slovaques ont déjà manifesté de l'intérêt pour les 12, dans la pratique, les choses ne bougent pas vite par manque de moyens financiers. C'est pour cette raison que les 1601 et 1605 acquises par la société slovaque LOCORAIL n'ont toujours pas quitté Gent-Zeehaven à destination de la Slovaquie, et c'est également pour des raisons financières qu'une des deux 18 rachetées par le même groupe a été démolie en janvier 2012 (la 1803) afin de disposer de liquidités. Le transfert des 11 s'est déroulé le 11 janvier; elles étaient tractées par les 2115 et 2145, en passage à Marloie. Derrière les deux 21 se trouvent, dans l'ordre, les 1192, 1191, 1186, 1188, 1183, 1189, 1190, 1195, 1182, 1181 et 1184. Maarten SCHOUBBEN.







**PHOTO 114-09** ↑ Les 11 locomotives de la série 12 ont été transférées de Merelbeke à Stockem le 18 janvier 2013, remorquées par les 2142 et 2105. Passage à Braibant, le long de la ligne 128. Christian AUQUIERE.

**PHOTO 114-10** ↓ Un autre train de locomotives a circulé le 10 janvier. Il s'agissait du transfert de 9 locotracteurs de la série Y7400 de la SNCF, de Jeumont à Saint-Ghislain. Ces machines sont en escale à Saint-Ghislain en attendant leur départ par bateau vers l'Algérie. Afin de prévenir tout acte de vandalisme, elles ont été garées dans l'atelier PFT. Le train spécial emmené par la 1327 passe à Jemappes. Christian AUQUIERE.





↑ **PHOTO 114-11**

Plusieurs autres trains de locomotives concernaient l'envoi de machines des séries 23 et 26 vers les chantiers de démolition. Le 17 février, un lot de six 26 a été transféré de Cuesmes à Monceau avec pour destination finale Keyser à Courcelles. Les 2619, 2626, 2625, 2611, 2620 et 2628 passent à Luttre derrière la 7832. Christian AUQUIERE.

← Depuis le 9 décembre 2012, le roulement F0, auparavant assuré par les 20, a été repris par les 28 libérées des IC Benelux. Le 19 janvier 2013, la 2836 remorque le train de brames 39741 Gent-Rodenhuize 13.39 - Clabecq-Marchandises 15.57. Passage du train en gare de Soignies. A la suite de la "résurrection" des IC Benelux, une partie du graphique F0 a été repris par la série 13 (voir série 13 page 6). Alain ELOOT.

**série 55**

● Lors de l'achat massif de locomotives effectué par TUC-Rail auprès de la SNCB au mois de septembre dernier, les cinq machines de la série 55 anciennement équipées de l'ATB (5507, 5517, 5523, 5526 et 5533) n'ont pas été acquises par la filiale de la SNCB. Ces engins sont depuis garés sans utilisation à Kinkempois et sont disponibles à la location.

**série 57**

● Depuis le mois de février, SNCB-Logistics et sa filiale OSR France assurent le trafic de ciment Calcia au départ d'Hav-

vinnes à destination de Gennevilliers en région parisienne (voir aussi à ce sujet la page 42). Ces trains étaient confiés depuis février 2009 à SNCF Fret qui les effectuait à l'aide de BB67400 (voir EN LIGNES 90 page 35).

Afin d'éviter des parcours à vide, la desserte, confiée aux locomotives de la série 57, est combinée avec le trafic de cailloux entre Havinnes et le port de Gent-Zeehaven. Malheureusement pour les photographes, ces trains circulent de nuit en Belgique. Voici leur horaire (abréviations : FGZH : Gent-Zeehaven, FHV : Havinnes, XFGEN : Gennevilliers) :

- 41819 ①④ XFGEN 15.49 – FHV 23.30
- 37914 ②⑤ FHV 01.40 – FGZH 03.27
- 39714 ③⑥ FGZH 00.10 – FHV 02.00
- 41808 ③⑥ FHV 04.10 – XFGEN 11.42

**série 73**

● Le ferrailage des 73 de la première tranche (7301 à 7335) s'est achevé au début de l'année. Il ne subsiste désormais plus que 6 machines de cette sous-série : les 7305, 7324, 7325 et 7331 (cette dernière conservée pour pièces de rechange) préservées par le PFT, la 7304 au CFV3V, et la 7309 au Train 1900 au Fond-de-Gras (G-D Luxembourg).

## série 77

● Lors des modifications des services le 4 février, les machines de la série 77/78 se sont vu confiées certains services de ligne supplémentaires. Par ailleurs, la relation entre Lage Zwaluwe et Virton (voir *EN LIGNES 113* page 10) circule maintenant deux fois par semaine. Voici la liste de ces trains (abréviations : ANGOL : Antwerpen-Angola, FNND : Antwerpen-Noord, LZR : Zeebrugge, MSM : Virton, XNZLW : Lage-Zwaluwe (NL) :

32181 ①-⑤ ANGOL 08.44 – LZR 11.35  
31281 ①-⑤ LZR 12.40 – ANGOL 15.49  
47601 ① FNND 17.31 – MSM 23.28  
47601 ③ XNZLW 14.22 – FNND  
15.20/17.33 – MSM 23.28  
47601 ⑤ XNZLW 14.22 – FNND 15.22  
49600 ③⑤ MSM 02.00 – FNND  
06.06/12.40 – XNZLW 13.34

## série 84

● Des 60 locomotives de la série 84 (non compris les 8461 à 8470 provenant de la transformation des 8526 à 8535), il ne subsiste plus que deux unités : la 8428 préservée par le PFT et la 8441 garée à l'atelier d'Antwerpen-Noord. Le ferrailage des 68 autres machines s'est achevé avec la démolition de la 8439 à Monceau en janvier 2013.

### Perspectives d'avenir

Dans son plan d'investissement pour la période 2013-2025, la SNCB a prévu un gros budget pour la commande de nouveau matériel roulant, dont :

- 55 locomotives électriques;
- 80 automotrices triples;
- 151 automotrices triples à double étage;
- 50 trains-trams;
- 49 voitures-pilotes.

On parle également de l'acquisition de 450 nouvelles voitures destinées à remplacer les M4 qui dépasseront les 40 ans d'âge en 2020.

Ce matériel sera équipé à la construction de l'ETCS et est appelé à remplacer le matériel ancien. Il est en effet plus économique d'acquérir du matériel neuf plutôt que d'investir des montants importants pour équiper l'ETCS sur du matériel dont la durée de vie résiduelle est limitée (séries 800, 900 et *Break* qui atteindront les 40 à 50 ans d'ici 2020).

### Les opérateurs en Belgique

Actuellement, 15 opérateurs ont une licence pour la Belgique, ce qui est extrêmement peu par rapport à nos voisins, en particulier en Allemagne où leur nombre atteint plusieurs centaines d'entreprises. Il s'agit de : SNCB, SNCB-Logistics, SNCF Fret, Crossrail Benelux N.V., Eurostar Limited, Captrain



↑ **PHOTO 114-12** Le ferrailage des 73 de la première tranche (7301 à 7335) s'est achevé le 4 février à Monceau, avec la démolition des 7310, 7314 et 7333. La 7346 (2ème tranche) faisait également partie du lot. Pierre HERBIET.



↑ Depuis le changement d'horaire du 9 décembre 2012, un couplage de 77 circule à nouveau aux Pays-Bas, pour la traction du train 47601/ 49600 Lage Zwaluwe - Virton et retour. L'origine de ce train est le zoning industriel de Moerdijk. De Moerdijk à Lage Zwaluwe il est transféré par DB Schenker. Le 2 janvier, le train 47601 tracté par les 7773 + 7781 passe à Nispén. Ralph van MEER.

Belgium, DB Schenker Rail Nederland N/V, European Rail Shuttel (ERS), Euro-Cargo Rail (ECR), Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, Rurtalbahn Nederland, Transport AG et un nouveau venu : PKP Cargo (la filiale fret des chemins de fer polonais). Ce dernier a obtenu son certificat de sécurité le 11 octobre 2012, mais n'a à ce jour encore assuré aucun train.

D'autres opérateurs ont introduit une demande de certification :

- *Thello* : a obtenu son certificat partie B le 19 février 2013 pour assurer des trains à grande vitesse entre Bruxelles Midi et la France via la ligne 1. Cette société italienne a été créée en 2011 par *Trenitalia* et *Veolia*. Depuis le 11 décembre 2011, *Thello* assure une rela-

tion de nuit entre Paris et Venezia, et depuis le 9 décembre 2012 entre Paris et Roma. C'est la première société privée opérant en France en trafic voyageurs;

- *Strukton Railinfra*, une société hollandaise de travaux de voie; demande introduite le 6 juin 2011, mais pour le moment sans suite;
- *Rail Connect*, une société belge désirant assurer des transports de voyageurs. Le service pourrait démarrer en décembre 2013;
- *CFL Cargo*;
- *RTS Rail Transport Services GmbH*, société autrichienne assurant notamment des trains de travaux;
- *LOCON Benelux B.V.* : demande introduite le 17 octobre 2012.

→ Le 18 février, la 8223 d'Infrabel, pourvue de lames chasse-neige, a effectué un parcours d'essai aller-retour entre le CLI de Ronet et Moustier. Passage à Franière. Guy SMETZ.



← Le 16 janvier, afin de prévenir la rouille sur les voies de la ligne industrielle 273 Balen Werkplaatsen - Lommel-Sibelco, la 6291 d'Infrabel a parcouru la ligne. Ce raccordement est utilisé pour le chargement de trains de sable. En raison des conditions hivernales, le chargement de sable a été interrompu durant plusieurs jours, rendant nécessaire un dérouillage préventif de la ligne. Notre photo montre le retour de la 6291 vers Balen. Elle franchit un passage à niveau pour promeneurs dans le bois de Lommel. Dennis VANSUMMEREN.

↓ Le 13 février 2013, les locomotives Rail Feeding 105 (ex. 7383 SNCB) et 107 (ex. 7378 SNCB) transfèrent une rame de charbon vide pour le compte de la société TX Logistik entre l'Amsterdamse Houtrakpolder et le nouveau site de chargement Rietlanden dans le Afrikahaven. A l'arrière-plan, on voit la 189 287 de TX Logistik qui a amené le train au départ de Werdohl Elverlingsen en Allemagne. Michel de ESCH.



→ Quatre anciennes locomotives de la série 80 de la SNCB dont les numéros ne sont pas identifiés sont basées à la gare de Ronco Scrivia (IT), sur la ligne Milano - Genova. Propriété de la société de travaux de voie SVECO, elles ont été spécialement équipées d'un dispositif pour absorber les gaz d'échappement de manière à pouvoir travailler sans danger dans les nombreux tunnels que comporte la ligne.

Cette photo montre deux des quatre ex. 80, photographiées à Ronco Scrivia le 2 novembre 2012.

Alessandro ALBE.

↓ Le 29 novembre 2012, la locomotive 28 de la société de travaux de voie CLF (Costruzioni Linee Ferroviarie Bologna) manoeuvre un train de travaux à La Spezia. Il s'agit de l'ex. 7506 de la SNCB. Pour rappel, la société CLF possède quatre autres locomotives ex. SNCB : les 7102 (CLF 24), 7103 (CLF 25), 7504 (CLF 26) et 7505 (CLF 27). Les cinq machines ont été acquises en 2003 (voir EN LIGNES 77 page 18). Ad VIJGE.



## LE FYRA A VIRÉ AU FIASCO

Au moment où notre précédent *EN LIGNES* était sous presse, les NS et la SNCB ont décidé dans la matinée du 17 janvier 2013, de suspendre, jusqu'à nouvel avis, le service des trains à grande vitesse FYRA tant qu'il ne serait pas possible d'offrir un service fiable et sûr à la clientèle. Alors que les incidents, parfois très pénalisants pour la clientèle s'étaient déjà accumulés depuis le début du service le 9 décembre 2012, la situation a encore empiré le 13 janvier, lorsqu'une porte de la rame 4808 s'est déboîtée, heureusement sans se détacher totalement, lors de l'arrêt à Bruxelles-Central. La situation s'est complètement détériorée après les chutes de neige de la nuit du 14 au 15 janvier. Rapidement, des dégâts mécaniques multiples ont été constatés sous les caisses. Sur la rame 4812, l'inspection en atelier a montré qu'une tôle de protection d'un mécanisme d'embranchement avait été arrachée. Cette tôle a été retrouvée sur la ligne 4 durant la nuit du 17 au 18 janvier 2013. Ces événements ont amené le SSICF à interdire le 18 janvier 2013 les circulations commerciales des rames FYRA sur la ligne 4. Mais, comme mentionné plus haut, la SNCB et les NS avaient déjà arrêté les circulations commerciales depuis la veille.

La SNCB qui, pour rappel, a commandé 3 rames FYRA non encore réceptionnées, et les NS, qui ont commandé 16 rames dont 9 étaient réceptionnées au début de janvier 2013, ont mis en demeure Ansaldo-Breda de régler tous les problèmes techniques endéans trois mois, sans quoi le contrat pourrait être cassé.

Les problèmes sont à tout niveau : portes, freins, traction, informatique, aménagement intérieur, ... Le logiciel qui gère le système de sécurité ERTMS ne fonctionne pas correctement. Ce système nécessite une connexion constante au réseau GSM-R, ce qui n'est pas le cas, notamment au passage de la frontière, engendrant des freinages d'urgence.

Pour régler les problèmes, *AnsaldoBreda* a dépêché aux Pays-Bas une soixantaine de techniciens. La société se trouve ici à un tournant de son existence. En effet, les récriminations des différents clients s'accumulent depuis plusieurs années. Outre la SNCB et les NS avec les rames FYRA, on peut citer, par exemple, les chemins de fer norvégiens avec les automotrices BM72, les chemins de fer danois avec les rames IC2 et IC4 (voir *EN LIGNES* 113 page 12) et les trams de Göteborg en Suède (les 40 véhicules ont été retirés du service au début de février 2013 suite aux nombreux problèmes techniques et vices de construction).

Ces problèmes à répétition entraînent un déficit abyssal : plus d'un milliard d'euros de pertes cumulées pour les six dernières années. Pour ne rien arranger, la maison-mère d'*AnsaldoBreda*, à savoir le puissant holding italien *Finmeccanica*, est lui-même empêtré dans les déboires de projets dans lesquels il est impliqué dans les secteurs aéronautique et de défense, à savoir le Boeing 787 et l'hélicoptère NH90.

Alors qu'il a eu plus de 4 ans pour mettre les rames FYRA au point

(rappelons que la rame prototype est sortie d'usine en mars 2008), nous doutons qu'*Ansaldo-Breda* puisse régler en 3 mois toutes les anomalies évoquées ci-avant. C'est toute la conception de la rame qui a à revoir.

Devant cette situation, les SNCB et les NS ont dû prendre des mesures d'urgence pour remplacer les *Fyra*. Ils ont ainsi décidé de réactiver les anciennes rames *Benelux*. En attendant leur remise en marche, des navettes ont été instaurées dès le 21 janvier d'une part entre Antwerpen-Centraal et Roosendaal toutes les 2 heures sans arrêt intermédiaire et, d'autre part, entre Essen et Roosendaal toutes les heures.

Dès le 18 février, les anciennes rames *Benelux* ont été remises en service, mais uniquement entre Bruxelles-Midi et Den Haag (Antwerpen-Centraal - Den Haag les week-ends) avec une fréquence de 2 allers-retours par jour, augmentée à 8 allers-retours à partir du 11 mars (départ de Bruxelles-Midi toutes les 2 heures de 06.18 à 20.18 avec arrivée à Den Haag de 08.42 à 22.32; en sens inverse départ de Den Haag toutes les 2 heures de 07.29 à 21.29 avec arrivée à Bruxelles-Midi de 09.42 à 23.42). Les NS n'ont pu prolonger les trains jusqu'à Amsterdam, car il n'y a plus de sillons horaires disponibles vu l'intensité du trafic (les anciens sillons ayant été attribués à d'autres trains).

Pour assurer leur traction, la SNCB a repris en location auprès de *SNCB-Logistics* 5 TRAXX de la série 28 (2835, 2836, 2838, 2839 et 2840). En cascade, *SNCB Logistics* a dû reprendre la location des 5 TRAXX de la série 29 qui avaient été renvoyées en Allemagne (voir *EN LIGNES* 113 page 9). Celles-ci remplacent 5 locomotives de la série 13 pour la circulation vers la France (une location fort coûteuse, alors que les 12 machines de la série 12 ont été garées...), les 13 remplaçant à leur tour les 5 TRAXX louées à la SNCB.

Parallèlement à la remise en route des *Benelux*, des navettes sont toujours assurées du lundi au vendredi entre Antwerpen-Centraal et Roosendaal (sans arrêt intermédiaire, départ toutes les 2 heures de 06.38 à 20.38, avec arrivée à Roosendaal de 07.07 à 23.07; au départ de Roosendaal, toutes les 2 heures entre 07.53 et 21.53 avec arrivée à Antwerpen-Centraal de 08.21 à 22.21); et entre Essen et Roosendaal (départ de Essen toutes les heures de 09.03 à 21.03 avec arrivée à Roosendaal de 09.10 à 21.10, départ de Roosendaal de 08.50 à 20.50 avec arrivée à Essen de 08.57 à 20.57). Les week-ends, des navettes Antwerpen-Centraal - Roosendaal circulent toutes les 2 heures sans arrêt intermédiaire (départ Antwerpen-Centraal de 07.27 à 21.27, départ de Roosendaal de 08.04 à 22.04).

Même si les rames FYRA devaient être remises en service, nous doutons de leur fréquentation, car un des autres gros problèmes du FYRA est que le service offert ne convient pas du tout aux voyageurs pour 3 raisons : les tarifs beaucoup plus élevés, le manque de flexibilité lié à la réservation obligatoire et l'abandon de la desserte de Mechelen, Roosendaal, Dordrecht et Den Haag.

**Le 12 février, la 926 assure les navettes directes entre Antwerpen-Centraal et Roosendaal, ici au départ avec le train IC 18582 vers Antwerpen.** Michel de ESCH.



## Automotrices - autorails

### série 151-270

● La radiation massive prévue par la SNCB parmi les plus anciennes automotrices en service n'a finalement pas eu lieu, les problèmes rencontrés par les *Desiro* donnant un sursis supplémentaire aux automotrices des séries 62, 63 et 65. Parallèlement, la SNCB ne souhaitant plus engager de frais importants sur ce matériel, les rames victimes d'avaries graves sont retirées du service quasi immédiatement.

Depuis le début de l'année 2013, pas moins de cinq rames ont déjà été mises hors service, principalement à la suite de courts-circuits importants provoquant parfois des débuts d'incendie ; la 188 le 13 février à Lissewege, la 193 le 20 à Braine-le-Comte et la 201 à Bruxelles-Midi le 21 20 ont toutes trois subi une explosion dans leur armoire haute tension.

La 203 a elle été victime d'un déraillement à Leuven le 17 octobre 2012.

### série 08 Desiro

● La mise en service des automotrices *Desiro* continue de faire des vagues et les problèmes se succèdent. Depuis le mois de janvier, la SNCB a interrompu provisoirement les réceptions de rames en attendant la résolution par *Siemens* des différents problèmes apparus. Les rames déjà en service assurent tant bien que mal certains des trains prévus à leurs roulements.

Il fut bien avouer ici que tout le matériel moderne souffre d'un colossal manque de fiabilité principalement dû à leur sophistication beaucoup trop poussée et leur commande informatisée.

Sur les *Desiro*, le logiciel informatique ne fonctionne pas toujours bien. Il provoque entre autres, des freinages d'urgence intempestifs ou encore rend impossible le desserrage des freins. Une des solutions est de mettre l'engin hors service, d'attendre quelques minutes puis de le remettre en service, avec à la clé un beau retard. Les autres problèmes récurrents sont les portes, dont leurs moteurs sont trop faibles et de surcroît mal situés sous la caisse et sans protection. Dans les quais en courbe, il arrive souvent que les moteurs ne parviennent pas à fermer les portes, entraînant finalement leur panne.

Les pantographes n'aiment pas la neige. Au début du mois de janvier, lors des fortes chutes de neige, les *Desiro* étaient maintenues en service toute la nuit à Bertrix. Le lendemain matin, toutes les automotrices envoyées en ligne sont restées en détresse au passage des sas de commutation de tension 25 kV / 3 kV (Libramont, Autelbas et Dinant). En cause, le gel et le poids de la neige sur le panto 3 kV. Deux autorails de la série 41 durent être utilisés toute la journée pour aller rechercher toutes les *Desiro* abandonnées en pleine voie. Le service voyageurs fut remplacé par des... bus!



↑ PHOTO 114-13 La décoration de la deuxième automotrice de la série 900, la 916, a été modifiée par rapport à la 917. CW Mechelen, 8 mars 2013. Jan VANVLIET.

Contrairement aux rames *Fyra*, il s'agit ici de grosses maladies de jeunesse qui sont traitées par une opération de retrofit. Deux rames à la fois subissent cette opération, ce qui prendra au total environ 6 mois pour traiter la soixantaine de rames déjà livrées. En attendant, *Siemens* a déjà été contrainte de payer une amende de € 25 millions pour le retard dans leur mise en service.

### Pendolino

● Après la SNCF, ce sont les chemins de fer suisses qui auraient décidé d'abandonner le projet d'exploiter des relations entre Bruxelles - Luxembourg et la Suisse à l'aide de rames pendulaires. *Infrabel* aurait de ce fait renoncé à adapter la ligne du Luxembourg pour la circulation de rames pendulaires (on se demande bien ici quelles adaptations sont nécessaires, car l'avantage des automo-

trices pendulaires est justement de pouvoir circuler sur les lignes classiques à plus grande vitesse sans qu'aucune adaptation à la voie soit nécessaire). La SNCB, les CFL et les CFF recherchaient une solution alternative.

### Des ICE sur Paris - Bruxelles ?

● La DB envisage de lancer dès 2016 des ICE sur Paris - Bruxelles - Amsterdam / Köln, en concurrence directe donc avec les *Thalys*, qui détiennent actuellement le monopole sur Paris - Bruxelles - Amsterdam, mais avec tout bénéfice pour les voyageurs, puisqu'il s'en suivra une guerre des prix, et ce d'autant plus qu'il n'y aurait probablement pas de réservation obligatoire sur les ICE. La DB a commencé à discuter avec les gestionnaires ferroviaires français, belge et néerlandais pour l'obtention de sillons horaires.



↑ PHOTO 114-99 Les travaux de rénovation de la 843 avancent lentement. Au début du mois de mars les quatre voitures étaient peintes. CW Mechelen, 8 mars 2013. Jan VANVLIET.

# FERRAILLAGE DES DERNIERES 51



Après la mise hors service des dernières 51 le 14 juin 2003 (voir *EL* 58 p. 36), la plupart des locomotives furent garées dans le triage de Montzen. Vingt d'entr'elles ont eu la chance d'être rachetées par des sociétés privées, principalement en Italie, mais également en Belgique (5172 à Obourg) et en France (5101 et 5146 par *Seco-Rail*, utilisées en Algérie).

Faute de candidats acheteurs, les autres locomotives ont été envoyées par lot à la démolition. Au début de cette année, les toute dernières machines ont été démolies, si bien que sur les 93 unités construites, il n'en subsiste désormais plus que 28, dont 10 Belgique :

- 5117 (5161) : PFT
- 5120 : CFV3V
- 5128 : PFT
- 5131 : SNCB-Holding, Kinkempois pour pièces
- 5142 : SNCB-Holding, Kinkempois
- 5149 : PFT
- 5166 : SNCB-Holding
- 5172 : Rails & Traction International, louée à *Holcim* à Obourg
- 5178 : vendue à *Eposito*, se trouve toujours à Raeren
- 5180 : à vendre, repeinte en bleu
- 5183 : PFT
- 5186 : à vendre, repeinte en bleu

**PHOTO 114-14** ↑ Le 8 novembre 2011, au chantier de ferrailage LUXFER d'Aubange, la 5162 vit ses derniers instants. En quelques minutes seulement, l'énorme grue de démolition la réduira en miettes. Pierre HERBIET.



**PHOTO 114-15** ↑ Le 6 décembre 2004, les démolisseurs s'acharnent sur les 5184 et 5163. A gauche, ce qu'il reste de la 5317... Pierre HERBIET.



Les 18 autres machines sont les 5104, 5105, 5107, 5111, 5121, 5122, 5127, 5132, 5133, 5135, 5167, 5170, 5174, 5175, 5182 et 5185 utilisées en Italie par trois sociétés de travaux de voie (*Francesco Ventura, Salvatore Ventura et Esposito*), et les 5101 et 5146 de *Seco-Rail* se trouvant actuellement toujours en Algérie.

Le tableau ci-dessous donne pour chaque locomotive soit leur date et lieu de démolition (++) , soit leur statut actuel. Les machines subsistantes sont indiquées en gras.

**PHOTO 114-16** →

Le 7 février 2013, chez Keyser à Courcelles, ferrailage de la 5154.

Pierre HERBIET.



<b>5101</b>	<b>Seco-Rail (Algérie)</b>	<b>20-03-2008</b>	5148	++ Keyser, Courcelles	06-2012
5102	++ Recylux, Aubange	06-2012	<b>5149</b>	<b>PFT (en cours de restauration)</b>	<b>08-2006</b>
5103	++ Recylux, Aubange	11-2011	5150	++ Keyser, Courcelles	02-2012
<b>5104</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>14-09-2004</b>	5151	++ à Ronet	12-2012
<b>5105</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>21-09-2007</b>	5152	++ Recylux, Aubange	06-2012
5106	++ Recylux, Aubange	02-2011	5153	++ Ronet	01-2005
<b>5107</b>	<b>Salvatore Esposito (Italie)</b>	<b>22-06-2006</b>	5154	++ Recylux, Aubange	02-2013
5108	++ Recylux, Aubange	10-2010	5155	++ Antwerpen-Dam	05-2000
5109	++ Recylux, Aubange	10-2010	5156	++ Keyser, Courcelles	01-2013
5110	++ Keyser, Courcelles	02-2013	5157	++ Recylux, Aubange	12-2012
<b>5111</b>	<b>Salvatore Esposito (Italie)</b>	<b>11-03-2009</b>	5158	++ Recylux, Aubange	12-2012
5112	++ à Merelbeke	2004	5159	++ à Antwerpen-Dam	05-2000
5113	++ à Ronet	06-2003	5160	++ à Schaerbeek	03-2003
5114	++ à Schaerbeek	06-2006	<b>5161</b>	<b>à servi pour reconstruire la 5117 (PFT)</b>	
5115	++ à Ronet	01-2005	5162	++ Recylux, Aubange	08-11-2011
5116	++ à Merelbeke	2004	5163	++ Recylux, Ronet	12-2004
5117	++ à Schaerbeek	1984	5164	++ Recylux, Aubange	02-2012
5118	++ Recylux, Aubange	12-2010	5165	++ à Salzennes	1981
5119	++ à Ronet	12-2004	<b>5166</b>	<b>B-Holding, Antwerpen-Dam</b>	<b>12-12-2002</b>
<b>5120</b>	<b>CFV3V</b>	<b>26-09-2003</b>	<b>5167</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>06-08-2009</b>
<b>5121</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>21-09-2007</b>	5168	++ Recylux, Aubange	06-2012
<b>5122</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>01-12-2003</b>	5169	++ Anwerpen-Dam	2001
5123	++ Thomas Meyer à Monceau	01-2013	<b>5170</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>18-03-2010</b>
5124	++ à Merelbeke	2003	5171	++ à Antwerpen-Dam	05-2000
5125	++ Recylux, Aubange	11-2011	<b>5172</b>	<b>Rails &amp; Traction International (RT 200.072)</b>	
5126	++ Recylux, Aubange	02-2011		<b>24-06-2009, en leasing chez Holcim à Obourg</b>	
<b>5127</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>10-2004</b>	5173	++ Keyser, Courcelles	01-2013
<b>5128</b>	<b>PFT</b>	<b>08-2001</b>	<b>5174</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>06-08-2009</b>
5129	++ à Ronet	01-2005	<b>5175</b>	<b>Salvatore Esposito (Italie)</b>	<b>10-2004</b>
5130	++ à Antwerpen-Dam	10-2001	5176	++ à Salzennes	04-1979
<b>5131</b>	<b>B-Holding, pour pièces à Kinkempois</b>		5177	++ Recylux, Aubange	08-2012
<b>5132</b>	<b>Salvatore Esposito (Italie)</b>	<b>08-2005</b>	<b>5178</b>	<b>R &amp; T, Raeren, vendue à Esposito</b>	
<b>5133</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>10-2004</b>	5179	++ Recylux, Aubange	12-2012
5134	++ à Ronet	12-2004	<b>5180</b>	<b>à vendre à Antwerpen-Dam</b>	
<b>5135</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>01-12-2003</b>	5181	++ Recylux, Aubange	12-2012
5136	++ Recylux, Aubange	06-2012	<b>5182</b>	<b>Salvatore Esposito (Italie)</b>	<b>10-2004</b>
5137	++ à Ronet	11-1996	<b>5183</b>	<b>PFT</b>	<b>01-2002</b>
5138	++ Keyser, Courcelles	01-2013	5184	++ Recylux, Ronet	12-2004
5139	++ à Ronet	12-2002	<b>5185</b>	<b>Francesco Ventura (Italie)</b>	<b>18-03-2010</b>
5140	++ Recylux, à Ronet	01-2005	<b>5186</b>	<b>à vendre à Antwerpen-Dam</b>	
5141	++ à Keyser, Courcelles	01-2013	5187	++ à Ronet	04-1998
<b>5142</b>	<b>B-Holding, Kinkempois</b>	<b>21-07-2008</b>	5188	++ à Salzennes	1988
5143	++ Recylux, Aubange	12-2012	5189	++ à Hasselt	08-2000
5144	++ à Hasselt	08-2000	5190	++ à Salzennes	1985
5145	++ à Hasselt	03-2002	5191	++ à Salzennes	1984
<b>5146</b>	<b>Seco-Rail (Algérie)</b>	<b>20-03-2008</b>	5192	++ à Ronet	01-2005
5147	++ Keyser, Courcelles	29-02-2012	5193	++ à Ronet	01-2005



↑ PHOTO 114-17 Le 18 février 2011, dans le triage de Montzen, les 18 dernières locomotives de la série 51, ainsi que 2 de la série 62, attendent des jours meilleurs. Faute d'amateur, elles finiront toutes à la ferraille en 2012 et début 2013. Pierre HERBIET.

← PHOTO 114-18 Seules les 5180 et 5186 sont encore à vendre. Elles avaient été réservées par Ventura, mais n'avaient jamais été payées. Antwerpen-Noord, 24 mars 2012. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ PHOTO 114-19 La seule 51 utilisée en trafic commercial en Belgique est la 5172. Renommée RT200.072, elle est utilisée par la cimenterie Holcim à Obourg. La voici sur le raccordement de l'usine, en bordure du canal du Centre, le 6 octobre 2009. Pierre HERBIET.





**PHOTO 114-20** ↑

Quatre des sept 51 préservées en Belgique sont en état de marche, toutes restaurées dans la livrée verte "1970". Voici la 5183 du PFT lors de son premier voyage après sa restauration, en double traction avec la 5941, en gare de Neerpelt le 27 juin 2009. PFT.

**PHOTO 114-21** →

La 5120 du CFV3V à Treignes le 22 juillet 2012. Michel HANSENS.



**PHOTO 114-22** ↓

La 5166 de B-Holding, photographiée en compagnie de la 6041 à Jamagne, le 26 septembre 2009. Michel HANSENS.





↑ **PHOTO 114-23** *Le plus grand nombre de 51 se trouve en Italie, avec 16 unités, toutes utilisées sur des chantiers de voie. Le 2 octobre 2008, la 5133 appartenant à la société Francesco Ventura, longe la mer ionienne dans les environs de Roseto Capo Spulico. Michel HANSSSENS.*

↓ **PHOTO 114-24** *Les 5170 et 5185 évoluent à Paola, le long de la Riviera calabraise, le 21 avril 2010. Ces deux machines, ainsi que les 5167 et 5174 appartenant à Ventura, arborent une superbe livrée bleue réalisée par l'atelier d'Antwerpen-Noord avant leur départ pour l'Italie. Pierre HERBIET.*





↑ **PHOTO 114-25** Salvatore Esposito possède dans son parc cinq 51 : les 5107, 5111, 5132, 5175 et 5182. Le 26 septembre 2007, un train de ballast est encadré par les 5182 et 5132 à Canicatti, en Sicile. Michel HANSENS.

↓ **PHOTO 114-26** Les 5101 et 5146 de Seco-Rail ont choisi une destination encore plus exotique : l'Algérie. En 2008 et 2009, elles furent utilisées sur un important chantier de renouvellement des voies sur la ligne Béjaïa - Beni Maçour (88 km). Le 29 mai 2008, elles remorquaient un lourd train de ballast à la sortie du tunnel de Seddouk. La 5101 se trouve en queue de la rame. Pierre HERBIET.



### 2348

**Livraison à la SNCB :** 04-08-1956

**Numérotation :** 123.048 : 04-08-1956  
2348 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 04-08-1956,  
⇒ Stockem : 01-10-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 15-06-1957,  
⇒ Stockem : 29-09-1957, ⇒ Bruxelles-Midi : 17-01-1958,  
⇒ Ronet : 01-01-1974, ⇒ Stockem : 01-10-1981,  
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,  
⇒ Antw. Dam/Noord : 28-01-2001

**Mise hors exploitation :** 24-01-2012

**PHOTO 114-27** *Schaerbeek, 29 décembre 1977.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2350

**Livraison à la SNCB :** 14-08-1956

**Numérotation :** 123.050 : 14-08-1956  
2350 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 14-08-1956,  
⇒ Stockem : 01-10-1956, ⇒ Bruxelles-Midi : 12-06-1957,  
⇒ Stockem : 29-09-1957, ⇒ Bruxelles-Midi : 17-01-1958,  
⇒ Ronet : 01-01-1974, ⇒ Stockem : 01-10-1981,  
⇒ Ronet : 01-06-1984, ⇒ Merelbeke : 01-02-1994,  
⇒ Antw. Dam/Noord : 28-01-2001

**Mise hors exploitation :** 15-12-2011

**PHOTO 114-28** *Etterbeek, 21 décembre 2009.* JL VDH.



### 2352

**Livraison à la SNCB :** 24-08-1956

**Numérotation :** 123.052 : 24-08-1956  
2352 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 24-08-1956,  
⇒ Ronet : 23-10-1956, ⇒ Stockem : 25-04-1957,  
⇒ Bruxelles-Midi : 17-01-1958, ⇒ Ronet : 01-01-1974,  
⇒ Stockem : 01-10-1980, ⇒ Ronet : 01-06-1984,  
⇒ Oostende : 31-01-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord : 07-01-2002

**Mise hors exploitation :** 15-12-2011

**PHOTO 114-29** *Ham-sur-Sambre, 15 mai 1980.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2363

**Livraison à la SNCB :** 21-01-1957

**Numérotation :** 123.063 : 21-01-1957  
2363 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 21-01-1957,  
⇒ Ronet : 30-03-1957, ⇒ Stockem : 25-04-1957,  
⇒ Bruxelles-Midi : 12-06-1957, ⇒ Ronet : 23-02-1976,  
⇒ Stockem : 01-10-1981, ⇒ Ronet : 01-06-1984,  
⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antw. Dam/Noord : 07-01-2001

**Mise hors exploitation :** 11-12-2011

**PHOTO 114-30** *Epegem, 17-01-1984.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2601

**Livraison à la SNCB :** 16-06-1964  
**Numérotation :** 126.001 : 16-06-1964  
2601 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Ronet : 16-06-1964  
⇒ Stockem : 03-06-1984,  
⇒ Monceau : 27-09-1993,  
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

**Mise hors exploitation :** 15-12-2011

**PHOTO 114-31** 2601 + 2003, Marloie, 20 octobre 1982.  
Pierre HERBIET.



## 2602

**Livraison à la SNCB :** 14-07-1964  
**Numérotation :** 126.002 : 14-07-1964  
2602 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Ronet : 14-07-1964,  
⇒ Stockem : 03-06-1984,  
⇒ Monceau : 27-09-1993,  
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

**Mise hors exploitation :** 11-12-2011

**PHOTO 114-32** Couillet, 7 novembre 2006.  
Pierre HERBIET.



## 2603

**Livraison à la SNCB :** 17-07-1964  
**Numérotation :** 126.003 : 17-07-1964  
2603 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Ronet : 17-07-1964,  
⇒ Stockem : 03-06-1984,  
⇒ Monceau : 27-09-1993,  
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

**Mise hors exploitation :** 13-12-2011

**PHOTO 114-33** 2603 + 5935, Moensberg, 4 octobre 1984.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2604

**Livraison à la SNCB :** 24-08-1964  
**Numérotation :** 126.004 : 24-08-1964  
2604 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 24-08-1964,  
⇒ Stockem : 03-06-1984,  
⇒ Monceau : 27-09-1993,  
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

**Mise hors exploitation :** 11-12-2011

**PHOTO 114-34** 2604 + 2375,  
Rhode-Saint-Genèse, 17 janvier 1981.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Voitures

### type M2

La toute dernière voiture du type M2, la 00501 de WMS (Wagon Maintenance Service) a été mise hors service par le PV 12-010 du 21 décembre 2012. Rappelons qu'elle était utilisée pour transporter le personnel de l'Atelier Central de Cuesmes au départ de Mons (une navette le matin et une autre en fin d'après-midi). Ce service pour le personnel fut définitivement supprimé le 11 décembre 2011. Elle avait été renumérotée 00501 (60 88 99-38 501-7) le 1er août 2008 (ex. 42.329).

### type M5 : fin de modernisation

Les quatre dernières voitures à double étage du type M5 sont sorties de modernisation de l'Atelier Central de Cuesmes en décembre 2012. Il s'agit des voitures BDx 59.961 (04-12-2012), By 52.594 (18-12-2012), By 52.596 (19-12-2012) et By 52.551 (21-12-2012).

La modernisation des 130 voitures M5 avait débuté en 2008 (voir *EN LIGNES* 87 page 24 et *EN LIGNES* 91 page 36). Les premières voitures rénovées sont sorties en mars 2009. La première rame réversible formée au début d'avril 2009 avait effectué un parcours d'essai le 7 avril. Le premier train commercial fut assuré le 24 avril entre Leuven et Mouscron (train P8514).

La dernière rame non modernisée avait été arrêtée le 22 juillet 2011, mettant simultanément fin à la décoration bordeaux sur les voitures du parc commercial.

Aujourd'hui, les M5 forment 13 rames affectées à Forest-Voitures (VR) et à



**PHOTO 114-35** ↑ La voiture M2 n° 00501 à Mons, le 23 décembre 2011. Son ancien numéro 42.329 est toujours visible sur la paroi d'about. Serge MARTIN.

Schaerbeek (SR). Voici leur roulement :

**VR26** (6 B + 1 AB + 1 BDx)  
7302 Genk - Bruxelles-Midi  
8300 Bruxelles-Midi - Genk

**VR27** (8 B + 1 AB + 1 BDx, utilisée sans réversibilité)  
7405 Huy - Bruxelles-Midi  
8405 Bruxelles-Midi - Huy

**VR28** (7 B + 1 AB + 1 BDx, utilisée sans réversibilité)  
7600 Jemelle - Bruxelles-Midi  
8602 Bruxelles-Midi - Jemelle

**VR29** (7 B + 1 AB + 1 BDx)  
7306 Tongeren - Bruxelles-Midi  
8305 Bruxelles-Midi - Tongeren

**VR30** (4 B + 1 AB + 1 BDx)  
3306 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3327 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
3309 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3330 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
3312 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3333 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi

3315 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3336 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
8527 Bruxelles-Nord - Geraardsbergen

**VR31** (4 B + 1 AB + 1 BDx)  
7572 Geraardsbergen - Bruxelles-Midi  
3307 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3328 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
3317 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3338 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
3319 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3340 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi

**VR32** (4 B + 1 AB + 1 BDx)  
7574 Geraardsbergen - Bruxelles-Midi  
3308 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3329 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
3313 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3334 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
3316 Bruxelles-Midi - Antw.-Centraal  
3337 Antw.-Centraal - Bruxelles-Midi  
8574 Bruxelles-Nord - Geraardsbergen

**VR33** (7 B + 1 AB + 1 BD, utilisée sans réversibilité)  
7602 Arlon - Bruxelles-Midi  
8600 Bruxelles-Midi - Arlon

**SR26** (6 B + 2 AB + 1 BDx)  
7512 Mouscron - Schaerbeek  
8512 Schaerbeek - Mouscron

**SR27** (7 B + 1 AB + 1 BDx)  
7905 Oudenaarde - Schaerbeek  
8906 Schaerbeek - Oudenaarde

### ← PHOTO 114-36

Le 29 août 2012, passage à Anderlecht du train P8906 Schaerbeek - Oudenaarde, composé de voitures du type M5 modernisées. A l'avant-plan, il ne s'agit pas d'un canal, mais bien de l'assiette pour les deux voies supplémentaires de la ligne 50A ! Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**SR28** (7B + 2 AB + 1 BDx)  
7903 Oudenaarde - Schaerbeek  
8904 Schaerbeek - Oudenaarde

**SR29** (6 B + 2 AB + 1 BDx)  
7904 Oudenaarde - Schaerbeek  
8903 Schaerbeek - Oudenaarde

**SR30** (5 B + 1 AB + BDx)  
7515 Mouscron - Leuven  
8514 Leuven - Mouscron

### voitures-dortoirs 00206-00209

Les quatre voitures-dortoirs 00206 à 00209 ont été mises hors service par le PV 13-099 du 30 janvier 2013. Il s'agissait de quatre anciennes remorques d'automotrices de 1935 transformées en voitures-dortoirs pour le personnel d'*Infrabel*. Elles étaient utilisées dans le train de renouvellement des voies P93 (voir détails dans le *EN LIGNES 107* page 33).

Le parc de voitures de la SNCB comprend au 1er février 2013 un total de 1537 voitures ordinaires (I6, I10, I11, M4, M5, M6 et bar) et 39 voitures spéciales, soit au total 1576 unités (contre 1599 au 1er janvier 2012 - voir *EN LIGNES 107* page 18).

### Photo page 26 du EL 113

A la page 26, dans la légende de la photo de la chaîne de montage des locomotives électriques du type 123 (série 23) à Nivelles, on parle "d'une voiture Inox du type AB30 pour la CIWL". A l'époque, il s'agissait bien sûr des voitures-lits type P, lesquelles furent transformées en AB30 en 1992-1993 (voir photo ci-contre).



### A propos du wagon de l'Oubli (EN LIGNES 113 page 23)

Michel THIRY nous prie de rectifier les informations parues dans *EN LIGNES 112* concernant ce wagon.

Il s'agit d'un wagon couvert de 15 tonnes construit par *Anglo-Belge* à La Croyère en 1911, faisant partie de la série 152.795 à 153.690 (996 unités produites à partir de 1909). Le 9 janvier 1964, il fut déclassé en wagon de service et renuméroté 191.349. Il reçut plus tard les numéros UIC 30 88 948 2203-7 puis 30 88 949 107-9. Il a d'abord été affecté à la gare de Liège-Vivegnis en local vestiaire pour le service Matériel, puis à l'atelier de Kinkempois comme annexe au wagon-atelier.

Le PV 78 du 6 décembre 1985 le dégrada comme "gros outillage" avec le numéro 948/172.

En juin 1992, il fut repéré pour servir de figuration lors d'événements concernant des convois de déportés. En mars 1994, il est transféré de Kinkempois à Leuven où il a participé au tournage d'une émission "Jours de Guerre" produite par la RTBF.



**PHOTO 114-37** ↓ Le 25 janvier 2013, la 1346 a remorqué un train spécial à destination de Sierre en Suisse. Son itinéraire fut tracé via "l'Athus-Meuse" et la photo est prise dans la courbe à la sortie de la gare de Beauraing. La rame était composée de 15 voitures de la société Euro-Express. Jean-Yves LAMBIET.

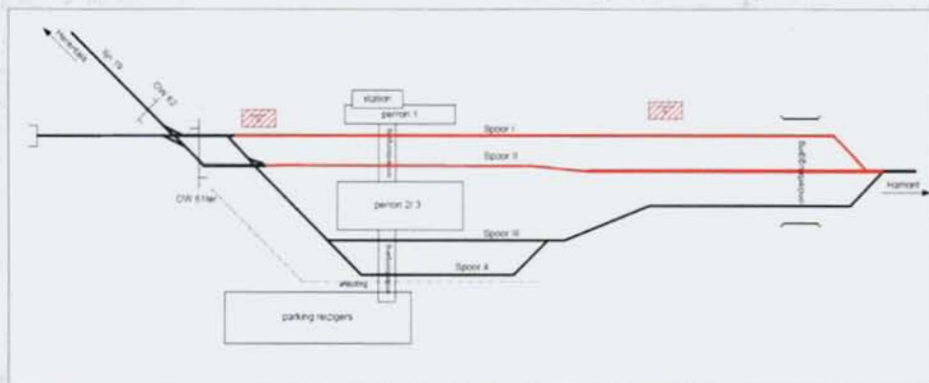
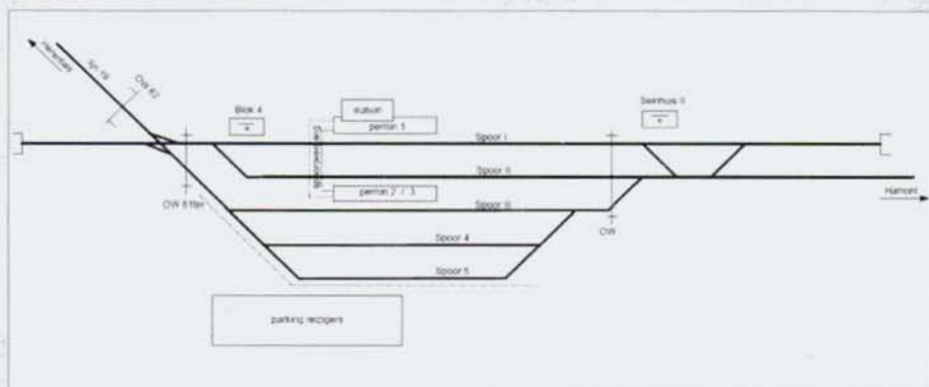


### Grands travaux à Neerpelt

De gros travaux ont été entrepris en gare de Neerpelt le 14 janvier. Les installations seront, comme partout sur le réseau, simplifiées à outrance. Il ne subsistera à terme plus que trois voies à quai et une voie de garage de 750 m de longueur. Le quai central (voies 2 et 3) sera élargi et les deux cabines de signalisation *Saxby*, les dernières sur le réseau, seront désaffectées. Un passage sous voies sera construit; il sera équipé d'un ascenseur et donnera accès au parking situé de l'autre côté de la gare. Le passage à niveau côté Hamont sera remplacé par un tunnel, tandis que celui du côté Mol sera supprimé. La terminaison des travaux est prévue pour la fin de 2014.

↓ Le 16 janvier, un train de travaux tracté par la 6295 opère au démontage du faisceau marchandises. Rails et traverses sont chargés sur les wagons.

Dennis VANSUMMEREN.



### Le gros oeuvre du tunnel de Liefkenshoek est terminé

Le tunnel ferroviaire qui doit relier les installations de la Rive Gauche de l'Escaut à la Rive Droite dans le port d'Antwerpen est creusé. *Infrabel* a entamé les travaux de superstructure (pose des voies, des caténaires et de la signalisation). Le tunnel doit être mis en service d'ici un an, pour l'été 2014.

Longue de 16,2 km, la liaison du Liefkenshoek permettra d'accroître la capacité du trafic marchandises et d'accélérer

le flux du trafic entre les deux rives. Actuellement, les trains devant relier le triage d'Antwerpen-Noord aux installations de la Rive Gauche doivent effectuer un long détour par Antwerpen-Schijnpoort, Berchem et le tunnel Kennedy pour atteindre Kallo.

### L'aéroport de Charleroi connecté en 2020 ?

Le projet de liaison ferroviaire vers l'aéroport de Charleroi (Brussels South Charleroi Airport) a été corrigé afin de diminuer

son coût.

Avec un prix estimé à 600 millions d'euros, le projet initial d'une gare souterraine a été abandonné pour laisser place à une gare de surface qui serait installée en bordure de l'autoroute E42, dite "autoroute de Wallonie".

Un système de "people mover" reliera la gare à l'aéroport. Le coût est ici estimé entre 330 et 440 millions d'euros suivant le mode de financement qui sera choisi. Le projet est inscrit dans le plan pluriannuel d'investissement. On peut espérer voir sa concrétisation pour 2020.

## La courbe Ter Doest en service

La nouvelle courbe "Ter Doest" (Ligne 51B/1) permettant de relier la ligne 51A vers Zeebrugge à la ligne 51B vers Knokke a été mise en service le 5 novembre 2012 (voir à ce sujet *EN LIGNES* 105 page 30). Cette courbe de 1,7 km permet dorénavant aux locomotives à vide ou aux trains de marchandises de relier la gare de formation de Zeebrugge aux faisceaux "Pelikaan" et "Ramskapelle". Auparavant, les trains étaient obligés de se rendre à Brugge et d'y effectuer un changement de front.

Le 2 décembre 2012, le nouveau pont au-dessus du Waggelwaterbrug a été mis en service. Dans une phase ultérieure, un troisième tablier sera installé pour la mise à trois voies de la ligne 51 entre Brugge et la bifurcation de Dudzele.

Enfin, depuis le 9 décembre 2012, une nouvelle courbe reliant les faisceaux "Pelikaan" et Ramskapelle" a été mise en service. Auparavant, les trains de marchandises ou locomotives à vide devaient emprunter la ligne 51B pour effectuer cette manoeuvre.

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre de la modernisation des installations du port Zeebrugge, de l'augmentation de sa capacité et d'une meilleure flexibilité. L'investissement s'élève à € 9 millions pour la courbe Ter Doest, € 10 millions pour le nouveau pont du Waggelwaterbrug et € 3 millions pour la courbe de raccord entre les faisceaux Pelikaan et Ramskapelle.

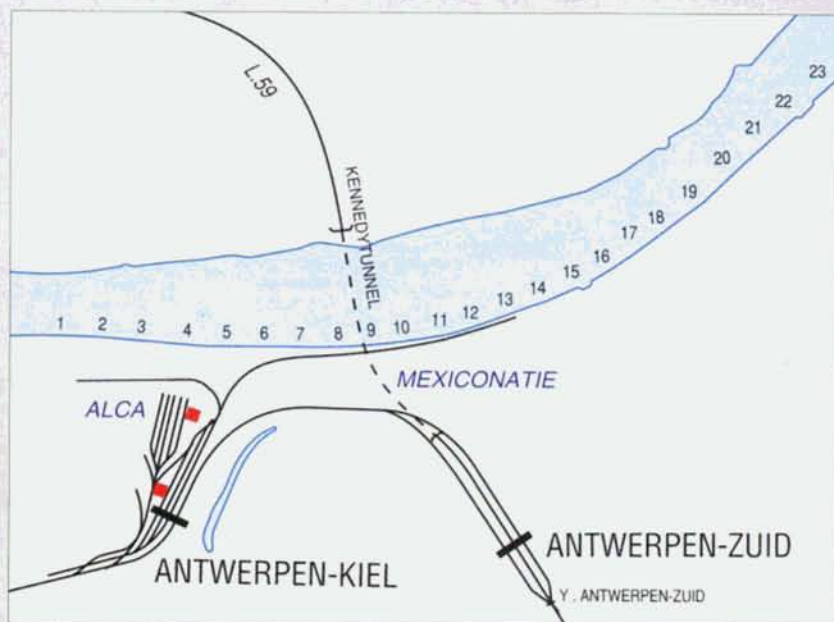


**PHOTO 114-38** ↓ Le nouveau pont du Waggelwaterbrug a été mis en service le 9 décembre 2012. Il a été construit parallèlement à l'ancien ouvrage, à sa droite en direction de Zeebrugge. Le 2 décembre 1994, la 6302 franchit l'ancien pont en direction de Brugge. Voir à ce sujet *EN LIGNES* 103 page 19. Jean-Luc VANDERHAESEN.



### Port d'Antwerpen : Mexiconatie hors service

De nouveau, un petit morceau du réseau est abandonné. Il s'agit du dernier tronçon de la ligne qui desservait les anciens quais en bordure de l'Escaut (quai 9 à 13) à Antwerpen, mis hors service depuis la fin de 2012. *Mexiconatie* a déménagé vers le port même, au quai 321 (près de la section Alaska). Le dernier trafic était assuré par *Captrain* et concernait le transport de tubes de Pont-à-Mousson (FR) pour Saint-Gobain.



#### PHOTO 114-39 →

Le 14 juillet 2010, la 6603 de *Captrain* évolue dans la section *Mexiconatie* avec une rame vide ayant servi au transport de tubes.  
Kristof AVONDS.

#### PHOTO 114-40 ↓

La 6603 évolue vers la section *Mexiconatie*. Ce raccordement était accessible depuis la gare d'Antwerpen-Kiel. Dans le passé cette ligne rejoignait le Meir, au cœur de l'ancien port. Au fil du temps, elle a progressivement été raccourcie avec la désaffectation de cette partie du port, dont les parties les plus pittoresques ont pratiquement disparu.  
Kristof AVONDS.



## Jonction Nord-Midi

Avec ses 1200 trains par jour (96 par heure en pointe), la Jonction Nord-Midi de Bruxelles est complètement saturée. Dans son plan d'investissement 2013-2025, le Groupe SNCB ne prévoit pas d'augmenter sa capacité, si ce n'est par certains travaux qui optimiseront son exploitation.

En 2008, *Infrabel* a lancé des études pour trouver une solution à cette problématique. Nous avons déjà parlé du projet de doublement de la Jonction dans le *EL 105* page 32, qui permettrait le passage de 140 trains par heure (la SNCB estime à 137 le nombre de trains par heure qui circuleront dans la Jonction à l'horizon 2030). Le coût de ce projet atteint des sommets : plus de € 5 milliards !

Une autre étude se base sur une exploitation alternative de la Jonction, avec limitation partielle ou complète des trains à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi. Deux options ont été examinées; dans la première, la totalité de la Jonction ne serait utilisée que pour des navettes entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. Dans la seconde, deux pertuis seraient utilisés pour assurer les navettes, tandis que le troisième pertuis serait emprunté pour des trains directs. Ces deux concepts nécessiteraient la refonte complète des grilles des deux gares d'about, ainsi que l'augmentation du nombre de voies de 12 à 24 à Bruxelles Nord, ce qui semble très difficile sinon impossible tant financièrement qu'environnementalement. D'après des experts étrangers indépendants, ces concepts ne sont pas réalisables à court terme, et seraient même des solutions impraticables qui ne feraient que déplacer la



### Electrification de la ligne 15

*L'électrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol progresse rapidement. La mise en place des poteaux supports de caténaire ont dépassé la gare de Geel. Johnny BRAUNS, 13 janvier 2013.*

problématique de la saturation vers les gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord; sans compter le fait que les voyageurs transitant par Bruxelles devraient changer 2 fois de train. Impensable!

### SNCB Logistics à vendre

On sait que la filiale marchandises de la SNCB - *SNCB Logistics* (ex. B-Cargo) - se porte très mal et accumule les pertes depuis plusieurs années malgré les nombreux plans d'assainissement mis en oeuvre et qui ne parviennent pas à inverser le courant. Ce n'est maintenant plus un secret, la SNCB est en pourparlers depuis plusieurs mois avec la *Deutsche Bahn* (DB AG) pour la vente complète ou partielle de sa filiale *SNCB Logistics*.

Plusieurs pistes sont à l'étude : soit la DB prend une participation minoritaire de façon à apporter de l'argent frais, soit elle acquiert la totalité de la filiale. Une autre piste serait la création en commun d'une nouvelle société qui reprendrait en partie ou en totalité les activités.

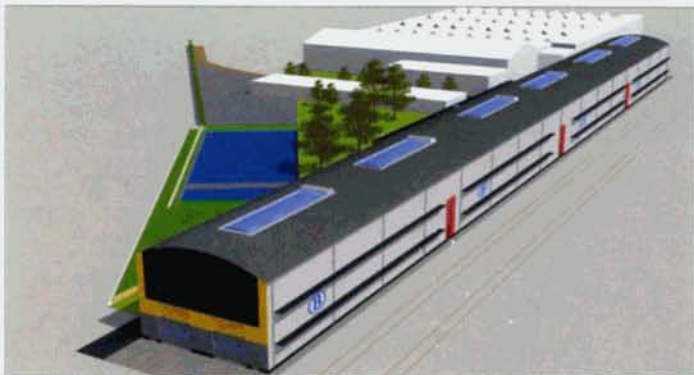
### Augmentation des tarifs

Comme de coutume chaque année, la SNCB a adapté ses tarifs le 1er février 2013, avec une augmentation modérée, d'une moyenne de 1,8 %. Ainsi, les billets ordinaires augmentent de 3,06%, et les Cartes trains de 1,32 %. Par contre, le prix des Rail Pass, Go Pass 10 et Key Card reste inchangé.

## Un nouveau hall d'entretien à Hasselt

La construction d'un nouvel atelier pour l'entretien des voitures du type M6 à Hasselt a débuté en février. Le hall se composera de deux voies de 194 m de longueur, de quoi accueillir deux rames de 5 voitures. L'atelier sera doté des équipements les plus modernes, avec des plates-formes surélevées afin d'accéder aux nombreux équipements techniques disposés sur la toiture des M6. Avec ce nouvel atelier, on pourra entretenir entièrement une rame de 5 voitures en cinq jours sans la mettre hors service. L'entretien se fera en effet durant la nuit, à raison d'une voiture par nuit, sans devoir la retirer de la rame.

Le nouveau hall, qui sera opérationnel en 2015, sera construit parallèlement à l'atelier de traction, lequel sera par la même occasion modernisé et les voies intérieures prolongées.



*Vue d'artiste du nouveau hall d'entretien de Hasselt. Son esthétique ne passera pas inaperçue : il aura en effet l'aspect d'une rame de voitures M6 ! Il sera construit entre la ligne 35 dont les deux voies sont visibles à droite, et l'atelier de traction à gauche.*



*Les travaux ont débuté en février par le démontage des voies et de l'ancien stand à gasoil. Après assainissement du terrain, la construction du bâtiment pourra commencer. Johnny BRAUNS, 13 février 2013.*



**PHOTO 114-41 NB** Le 13 février 1963, arrivée à Jemelle de l'international 37 Bruxelles-Midi - Roma. Cet express marquait l'arrêt à Jemelle de 09.05 à 09.07. Il est tracté par la 123.062 du dépôt de Bruxelles-Midi, desservie par un conducteur de Schaerbeek jusqu'à Luxembourg. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT..

## La série 23 (2e partie)

### Années 1960

A partir de la fin des années 1950, les roulements des 123 ne cesseront d'augmenter pour atteindre 76 journées au milieu des années 1960.

En ce qui concerne leur entretien, après de nombreux échanges réalisés entre les dépôts de Bruxelles-Midi, Ronet, Stockem et Kinkempois, la répartition sera la suivante au 15 janvier 1962 :

- 123.001 à 019 : Ronet
- 123.020 à 047 : Stockem
- 123.048 à 082 : Bruxelles-Midi

Jusqu'à la fin des années 1960, des échanges de locomotives auront encore lieu entre ces trois établissements :

Au 27-09-1964

- 123.001 à 015 : Ronet
- 123.016 : Stockem
- 123.017 : Bruxelles-Midi
- 123.018 à 042 : Stockem
- 123.043 à 082 : Bruxelles-Midi

Au 30-05-1965

- 123.001 à 013 : Ronet
- 123.014 à 016 : Stockem
- 123.017 : Bruxelles-Midi

- 123.018 à 040 : Stockem
- 123.041 à 082 : Bruxelles-Midi

Au 22-05-1966

- 123.001 à 013 : Ronet
- 123.014 à 040 : Stockem
- 123.041 à 082 : Bruxelles-Midi

Au 28-05-1967

- 123.001 à 011 : Ronet
- 123.012 à 036 : Stockem
- 123.037 à 082 : Bruxelles-Midi

Au 22-05-1968

- 123.001 à 011 : Ronet
- 123.012 à 034 : Stockem
- 123.035 à 082 : Bruxelles-Midi

Avec l'arrivée des nouvelles locomotives du type 126.1 de série (les 126.101 à 126.115, de 1969 à 1970 (futurs 2606 à 2620) et des 2621 à 2635 de 1970 à 1972), Ronet perdra l'entretien des 123 au profit de toutes les 126, y compris des 5 prototypes (126.001 à 005) arrivés en 1964. Dès le 1er juin 1970, les 123 seront partagées entre les ateliers de Stockem (123.001 à 034) et Bruxelles-Midi (123.035 à 082).

A noter que la 123.083 n'apparaît plus,

du fait qu'elle a été renumérotée 124.001 le 16 décembre 1958, après modification de la suspension de ses moteurs de traction et de la transmission pour des essais à grande vitesse.

Dans les années 1960, le rayon d'action des 123 s'élargit grâce à l'électrification des lignes Namur - Charleroi (mai 1959), Bruxelles - Mons - Quévry (mars à septembre 1963), Charleroi - Jeumont (janvier 1965), Liège - Aachen Hbf (mai 1966) et Liège - Namur (septembre 1970). Elles seront dès lors visibles en plus des services précédents, en tête de trains de marchandises d'Antwerpen et de Schaerbeek vers Quévry, de Kinkempois et de Ronet vers Charleroi et Jeumont, de trains d'heure de pointe de Bruxelles vers Mons et Quévry, et vers Welkenraedt, et de trains internationaux jusqu'à Aachen Hbf.

Avec l'arrivée des 35 locomotives du type 126 / série 26, les 123 partageront leurs services avec les nouvelles venues. Souvent même, elles remorqueront ensemble, en double traction et plus tard en unité multiple, des trains de marchandises ou même de lourds trains internationaux de voyageurs.



**PHOTO 114-42** Dans les années 1960, passage à Boitsfort du direct 430 Bruxelles-Midi - Luxembourg, remorqué par une 123 non identifiée. Photo Jean-Pierre VAN HOOF, collection PFT.

Avec l'électrification de la ligne 37 le 18 mai 1966, les 123 étendirent leur terrain d'action jusqu'à Aachen Hbf. Voici la 123.071 du dépôt de Bruxelles-Midi qui vient de se mettre en tête de l'Express 182 Köln - Paris-Nord. Une locomotive Diesel prendra sa relève à Liège-Guillemins jusqu'à Jeumont. Photo J.E. DE KOK, collection E. ELENBAAS, date inconnue (entre 1966 et 1970).





**PHOTO 114-43 NB** ↑ Le 22 juin 1968, le 134 "Italia Express" Roma - Bruxelles-Midi traverse à pleine vitesse la gare de Nannine. Le numéro de la locomotive n'a pu être identifié. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

↓ Dans les années 1960, arrivée à Bruxelles-Nord du même train, tracté en double traction. La 123.031 mène la marche. Daniel THIELEMANS.

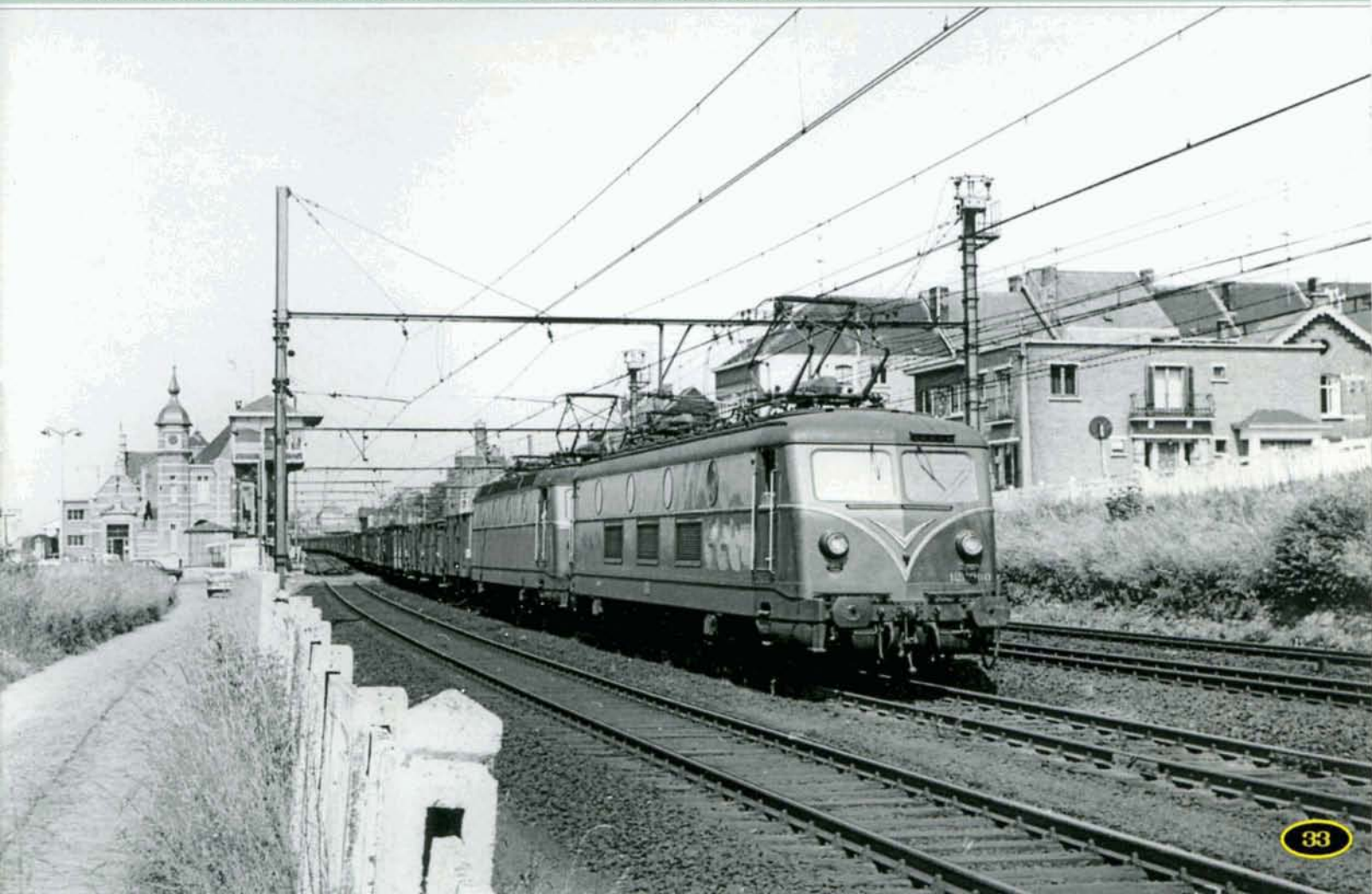






**PHOTO 114-44 NB** La ligne Bruxelles - Mons fut mise sous tension le 25 mai 1963. Cette électrification fut prolongée jusqu'à Quévry le 9 septembre 1963 et Saint-Ghislain le 25 novembre de la même année. Les 123 trouvèrent dès ce moment un nouveau terrain d'action, non seulement en trafic marchandises, mais également voyageurs. Le 13 août 1965, une 123 non identifiée remorque une rame de tombereaux vides vers Bruxelles. Le train vient de passer la gare de Braine-le-Comte et se dirige vers Hennyères.  
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Dans les années '1960, un train de charbon remorqué par une locomotive du type 122 allégé en tête par la 123.060 du dépôt de Bruxelles-Midi, quitte Halle en direction de Saint-Ghislain. Daniel THIELEMANS.





← Dès l'électrification de la ligne du Luxembourg, tous les trains internationaux furent assurés par les 123, souvent en double traction. Les Trains-Autos apparus en 1958 sur la ligne du Luxembourg furent également confiés aux 123. Le 17 mai 1963, passage à Libramont du TA 45 Schaerbeek - Avignon. Le numéro de la locomotive n'est pas lisible.

A partir des années '1960, les 123 perdront progressivement leur décoration d'origine à deux tons de vert pour revêtir la livrée uniforme vert foncé.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

#### ↓ PHOTO 114-45

Dès l'électrification complète de la dorsale wallonne entre Liège et Charleroi, les 123 se sont vues engagées sur des semi-directs. Le 31 août 1972, passage à Marche-les-Dames du semi-direct 3113 Liège-Guillemins - Charleroi - Mons. A Charleroi, une locomotive Diesel prendra la relève jusqu'à Mons. Depuis le 1er janvier 1971, la 123.020 est renumérotée 2320.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



## Années 1970

Le 27 septembre 1970, Stockem céda toutes ses 123 à Ronet (123.001 à 034). En compensation, Stockem reçut les automotrices doubles 228.237 à 270.

Le 1er janvier 1971, le type 123 devint la série 23, avec les numéros 2301 à 2382; tandis que la 124.001, ex. 123.083, est renumérotée 2401.

Le 31 décembre 1974, les 2341 à 2360 furent mutées de Bruxelles-Midi vers Ronet. Elles seront rejointes par les 2361 à 2368 le 19 janvier 1976, sauf la 2363 mutée quelques jours plus tard le 23 février.

Entretemps, le 1er mars 1974, la 2401 sera remise au type et renumérotée 2383, toujours attachée à Bruxelles-Midi.

Les années '1970 furent surtout marquées pour les 23 par la mise en service des 25 locomotives de la série 20 entre 1975 et 1978. Les nouvelles venues respirèrent à leur actif les trains internationaux sur la ligne du Luxembourg, mais également des trains de voyageurs nationaux et marchandises.

Au service d'été du 20 septembre 1976, les roulements des 23 comprenaient un total de 68 journées, réparties dans quatre graphiques :

- **Ronet** (27 jours, desservis par les conducteurs des dépôts de Ronet, Namur, Jemelle, Stockem et Arlon). Elles circulaient essentiellement en trafic marchandises sur la ligne du



**PHOTO 114-46** Lors de la renumérotation du parc moteur appliquée le 1er janvier 1971, les 123 sont renumérotées dans la série 23. Passage à Ottignies de la 2316 en direction de Namur. Photo Julien CASIER, collection PFT.

Luxembourg, de (et vice-versa) Stockem vers Jemelle, Marloie, Ciney, Namur, Ronet, Schaerbeek, Vilvoorde; de Schaerbeek à Marloie; de Ronet vers Schaerbeek, Vilvoorde, Muizen, Jeumont, Erquelines, Châtelet, Luttre. Elles remorquaient plusieurs GV (Grande Vitesse = trains de messageries et colis) de et vers Bruxelles-Tour et Taxis à Namur, et de Namur à Arlon. En trafic voyageurs, elles étaient engagées sur la ligne Namur - Bruxelles, avec un parcours prolongé jusqu'à

Halle; également entre Charleroi et Huy, et Huy - Namur. Les trains internationaux sont tous repris par les 20 (lorsqu'elles ne sont pas en panne...).

- **Schaerbeek** (14 jours). Trains de marchandises, dont de nombreux trains de minerais, de et vers Schaerbeek (ou Vilvoorde et Muizen) vers Ronet, Namur, Ciney, Stockem, Zeebrugge, Essen, Monceau, Châtelet, Ottignies, Antwerpen (-Schijnpoort, -Noord, -Stocatra) et Kinkempois.

**PHOTO 114-47** En 1974, un train de marchandises tracté en double traction par la 2341 et une 26 aborde les installations de la gare de Longlier-Neufchâteau. Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT.



En trafic voyageurs, elles remorquaient des directs sur l'axe Charleroi - Bruxelles - Antwerpen, des trains d'heure de pointe de Bruxelles vers Leuven, Soignies, Charleroi, Châtelet, Namur, Denderleeuw, Aalst et Landen.

- **Antwerpen-Schijnpoort** (15 jours). Trains de marchandises au départ d'Antwerpen (-Noord, -Stocatra, -Schijnpoort) vers Schaerbeek, Monceau, Charleroi-Sud-Quai, Essen, Roosendaal, Ottignies, Marloie, Voroux, Kinkempois, Quévy, et Clabecq. En service voyageurs, elles ne circulaient que sur l'axe Antwerpen - Bruxelles - Charleroi.

- **Liège** (12 jours), desservis par les conducteurs de Liège et Welkenraedt. En trafic marchandises, elles circulaient sur des relations Schaerbeek - Leuven, Leuven - Liège, Schaerbeek - Saint-Ghislain, Schaerbeek - Quévy, Voroux - Leuven, Welkenraedt - Kinkempois (un train de nuit). Elles assuraient des GV au départ de Liège de et vers Bruxelles-Midi, Schaerbeek, Verviers et Welkenraedt.

En trafic voyageurs, elles étaient surtout actives en trafic international entre Aachen Hbf vers Liège (Express 232, 243, 246, 247, TEE 32/33, 40/41), vers



**PHOTO 114-48** En 1971, les 123 sont renumérotées dans la série 23. La 2361 à Bruxelles-Nord. Photo Julien CASIER, collection PFT.

Bruxelles (TEE 21, TPJ (Trains de Permissionnaires Journaliers) 254 et 255), vers Oostende (Express 225, 320, 325) et des trains d'heure de pointe entre Welkenraedt et Bruxelles.

Une journée était réservée pour assurer des allèges sur les plans inclinés de Liège.

Dans la pratique, il arrivait fréquemment

que des 22 et 25 (sauf dans le roulement de Ronet) et des 26 assuraient des services des 23 et vice-versa.

## Années 1980

Un vaste plan d'électrification est mis en oeuvre de la fin des années '1970 jusqu'au milieu des années '1980.

**PHOTO 114-49** En été 1975, après avoir assuré l'Express 247 entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf, la 2335 attend dans le faisceau de garage l'arrivée de l'Express 246 qu'elle mènera jusqu'à Liège. A sa gauche est garée la 112 504 de la DB, en version TEE (mise en service en 1962, elle sera renumérotée 114 504 le 1er janvier 1988 et 110 504 le 4 novembre 1994). La 2335 subira sa seconde Révision Générale du 30 juillet au 9 septembre 1976 à l'Atelier Central de Mechelen. Elle ressortira toujours en vert, équipée des doubles phares rouge-blanc, mais toujours sans les câblots d'unité multiple. Photo Julien CASIER, collection PFT.



Parmi ces lignes, plusieurs seront dès leur mise sous tension parcourues par les 23 :

- L117 Braine-le-Comte - Luttre (27-05-1979);
- L116/118 : Manage - Mons (28-09-1980);
- L15/16 (Antwerpen) - Lier - Leuven (04-01-1981);
- L35 Aarschot - Hasselt (31-05-1981);
- L34/24 Tongeren - Liers / Visé (23-05-1982);
- L24 Visé - Montzen (26-05-1984);
- L40 : Liège - Visé (25-09-1985).

Durant la même période sont mises en service deux nouvelles séries de locomotives électriques : les 2701 à 2760 de 1981 à 1984, et les 2101 à 2160 de 1985 à 1986, ce qui aura un impact important sur l'utilisation des 23.

Côté affectation, on assiste le 1er octobre 1981 au retour des 2339 à 2368 à Stockem, Ronet conservant les 2301 à 2338 et Bruxelles-Midi les 2369 à 2383.

Nouveau remue-ménage le 10 janvier 1983, avec le départ de toutes les 23 de Ronet vers Bruxelles-Midi (2301 à 2338) et Stockem (2339 à 2368).

Nous donnons ci-après un aperçu des services assurés par les 23 au 23 mai 1982. Elles tournaient alors dans trois gra-



**PHOTO 114-50** En 1976, la 2348 quitte Bruxelles-Midi en tête d'un train d'heure de pointe pour Mons. Photo Julien CASIER, collection PFT.

phiques : Ronet, Stockem et Antwerpen-Schijnpoort, avec un total de 60 journées.

- **Ronet** (26 journées, assurées par les conducteurs de Ronet, Schaerbeek, Monceau, Charleroi, Mons, Saint-Ghislain, Braine-le-Comte, Tournai, Liège). En trafic marchandises, elles circulent sur la ligne du Luxembourg, de Stockem à Schaerbeek, Vilvoorde et

Leuven. Au départ de Schaerbeek, elles rayonnent vers Kinkempois, Clabecq, Quévy, Saint-Ghislain, et Feluy-Zoning. Sur la dorsale wallonne, elles remorquent des trains de Ronet, Châtelet et Charleroi-Sud-Quai vers Erquennes et Jeumont; et de Châtelet vers Saint-Ghislain.

Des grandes gares d'Antwerpen, elles se dirigent vers Monceau et Clabecq.

**PHOTO 114-51** Le 20 octobre 1982, la 2312 en tête d'une rame de minerai vide en provenance de Clabecq attend à Lembeek l'ouverture du signal pour s'engager sur la ligne 96 en direction de Halle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# La série 23

Elles assurent également des trains de Roosendaal et Essen vers Quévy et Saint-Ghislain.

En trafic voyageurs, elles profitent de l'électrification complète de la dorsale wallonne et assurent un bon nombre de semi-directs entre Liers et Mouscron, ou sur une partie du trajet. Aux heures de pointes, elles remorquent des trains de Bruxelles vers Mons, Saint-Ghislain, Denderleeuw, et de Charleroi à Namur. Elles remorquent également l'Express 288 (Amsterdam - Paris) entre Antwerpen-Centraal et Quévy, et le 1181 (Vintimiglia - Bruxelles-Midi) de Quévy à Bruxelles-Midi.

- **Stockem** (26 journées, desservies par les conducteurs de Stockem, Arlon, Jemelle, Namur, Ronet et Schaerbeek). Le plus gros de leurs services concernent des trains de marchandises sur la ligne de Luxembourg, de Stockem à Ronet, Schaerbeek, Vilvoorde, Leuven et Antwerpen. Elles relient également Ronet à Monceau, Schaerbeek, Jemelle, Vilvoorde et Antwerpen. Des GV figurent toujours à leur actif, de Bruxelles-T.T. à Namur et Arlon. En service voyageurs, elles assurent plusieurs trains de Bruxelles à Namur, Ottignies à Namur, Bruxelles - Aalst, un aller-retour de Bruxelles à Arlon. Elles remorquent également les Express 143/148 "Le Schuman" de Bruxelles-Midi à Luxembourg.
- **Antwerpen-Schijnpoort** (12 journées, desservies uniquement par les



**PHOTO 114-52** Les 23 assuraient un bon nombre de semi-directs parcourant la dorsale wallonne de Liège à Charleroi, Mouscron et Mouscron. Le 12 novembre 1982, le semi-direct 3162 Mons - Liers vient franchir le tunnel de Sclaigneaux. Pierre HERBIET.

conducteurs de Schijnpoort).

En trafic fret, elles rayonnent au départ du port d'Antwerpen vers Kinkempois, Clabecq, Charleroi-Sud-Quai, Monceau, Châtelet, essentiellement avec des trains de minerai. Elles assurent aussi des trains de Roosendaal et Essen vers Schaerbeek, Charleroi et Châtelet.

En trafic voyageurs, un bon nombre de directs entre Charleroi et Antwerpen leur est confié. Un train d'heure de pointe entre Antwerpen et Aarschot ap-

paraît à leur actif. Elles apparaissent également en trafic international en tête du 289 (Amsterdam - Paris) entre Antwerpen-Centraal et Bruxelles-Midi et du 1182 (Amsterdam - Paris) entre Roosendaal et Bruxelles-Midi.

Dans les années '1970, la nouvelle décoration jaune est apparue sur les 23 dès 1976. Nous y reviendrons en détail plus tard. En outre, elles seront progressivement pourvues des doubles phares rouge-blanc et des câblots pour la marche en unité multiple.

*A suivre...*

**PHOTO 114-53** Le graphique d'Antwerpen-Schijnpoort comprenait la remorque d'un grand nombre de trains de minerai. Le 5 décembre 1983, passage à Epepegem d'un train à destination de Monceau. A Vilvoorde, une locomotive d'allège assistera la 2382 pour gravir la ligne 124 (Bruxelles - Charleroi) qui comporte plusieurs sections en rampe de 16%. Pierre HERBIET.





**PHOTO 114-54** ↑ Le 17 décembre 1981, la 2339 remorquait l'Express 143 "Le Schuman" Bruxelles-Midi - Luxembourg, en passage à la bifurcation de Louvain-la-Neuve, à la sortie d'Ottignies. La rame est composée, dans l'ordre, de deux voitures du type I4 de 1<sup>e</sup> classe, d'une voiture-buffet du type I2 et de deux voitures du type K3 (2<sup>e</sup> classe). Pierre HERBIET.

**PHOTO 114-55** ↓ La traction des trains de minerai était le menu préféré des 23. Le 24 mars 1982, une rame à destination des hauts fourneaux des Usines Gustave Boël à La Louvière attend, peu avant la gare d'Obaix-Buzet, de prendre la contre-voie afin de pouvoir accéder au faisceau marchandises de la gare de Luttre. Une locomotive Diesel de la série 62 d'Haine-Saint-Pierre prendra ensuite le relais jusqu'à La Louvière-Gare Industrielle. Depuis Antwerpen-Stocatra, le train était remorqué par la 2224. A Vilvoorde, la 2370 a été placée en tête pour l'alléger jusqu'à Luttre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Parcours d'homologation pour les TRAXX DE

Durant le mois de janvier 2013, deux locomotives Diesel du type TRAXX DE de *Bombardier*, appartenant à la société de leasing *Akiem*, filiale de la SNCF, ont procédé à des parcours d'essai en vue d'obtenir leur homologation pour le réseau belge.

Les deux locomotives, les 76002 et 76101, sont arrivées en Belgique le 11 janvier, remorquées d'Aachen West à Schaerbeek par la Class 66 n° 6601 de *Captrain*.

Le 14 janvier, elles furent placées en queue d'une rame d'essai composée de 5 voitures-couchettes du type I5 et deux fourgons Dms, et transférées de Schaerbeek à Bertrix par la 1346. Les 15 et 16 janvier, elles effectuèrent des parcours d'essai de compatibilité électromagnétique au site des Epioux, entre Florenville et Bertrix, la 1346 restant accouplée en queue côté Florenville.

Le 18 janvier, les deux TRAXX DE devaient effectuer trois allers-retours entre Bertrix et Dinant. Seul le premier fut réalisé, après quoi les machines ont rejoint Kinkempois via Libramont et la ligne 43.

**PHOTO 114-58** ↓ C'est dans la neige que se sont déroulés les parcours entre Florenville et Bertrix les 15 et 16 janvier. Le 15 janvier, le train d'essai passe à Lacuisine en direction des Epioux, remorqué par la 76002. *Maarten SCHOUBBEN.*



**PHOTO 114-56** ↑ Les deux TRAXX remorquées par la 6601 de *Captrain*, sont garées à Montzen lors de leur transfert d'Aachen West à Schaerbeek le 11 janvier 2013.

**PHOTO 114-57** ↓ Passage à Pécrot de la rame d'essai se rendant de Schaerbeek à Bertrix le 14 janvier 2013. *Photos : Maarten SCHOUBBEN.*





La semaine suivante, des essais de transition de signalisation lors de passages de frontières ont été réalisés. La 76101 fut testée entre Visé et Maastricht tandis que la 76002 le fut entre Montzen et Aachen West.

On se souviendra que la 76002 avait déjà été soumise à des essais en Belgique, au Bois du Coucou entre Silly et Ath, en février 2010 (voir *EL 96* page 39 et *EL 97* page 39). Elle était alors peinte dans les couleurs de *Fret SNCF*. Ce fut également la 6601 de *Captrain* qui assura un de ces transferts. A ce moment, la 6601 arborait également une autre décoration !

Initialement, la SNCF avait commandé 35 TRAXX DE + 45 en option pour le trafic marchandises avec le *Benelux*. Vu la perte énorme du trafic, la commande fut d'abord gelée puis transférée à *Akiem*. Les 15 premières locomotives seront livrées en 2013, dont 4 (série 76000) autorisées pour la circulation en France, Belgique et Pays-Bas, et 11 (série 76100) pour utilisation en Belgique, Pays-Bas et Allemagne.



## 2012 : une bonne année pour OSR France

En 2012, et malgré le mauvais contexte économique, *OSR France* a triplé son trafic. En 2012, en moyenne quatorze trains complets étaient remorqués chaque semaine, et quelque 4800 wagons isolés ont été acheminés sur l'année.

L'année 2013 s'annonce encore meilleure et sera marquée par une consolidation des activités et un chiffre d'affaires qui dépassera les € 10 millions, avec un probable petit bénéfice à la clé. De nouveaux contrats ont été conclus, notamment avec *Ciment Calcia*, société pour laquelle *OSR* remorque chaque semaine un train entre la carrière d'Havennes et Gennevilliers.

Depuis début janvier, *OSR* assure un à deux trains supplémentaires de méthane pour le compte de *Total Pétrochimie* entre Le Havre et la raffinerie de Grandpuits, et de fuel lourd de Grandpuits à Rouen.

Depuis mars 2013, *OSR* remorque une fois par semaine un train de produits chimiques entre Dunkerque et Couvrot (Châlons-en-Champagne).

Le hub de Tergnier a repris les activités d'Aulnoye. La desserte des clients de la région d'Aulnoye s'effectue maintenant en majorité au départ de Tergnier.

*OSR France* dispose actuellement de 85 salariés. Son parc de traction se compose de 7 locomotives Diesel de la série 75000 louées à *Akiem* (voir EN LIGNES 113 page 41), les 75007, 75008, 75010, 75012, 75013, 75014 et 75015). Le leasing des G1206 de *Vossloh* a cessé.



**PHOTO 114-59** ↑ Les deux TRAXX accouplées en unité multiple lors de leur départ de Dinant vers Bertrix le 18 janvier 2013. A droite, le 4184 vient d'assurer le train L 6080 Libramont - Dinant en remplacement d'une automotrice Desiro, tandis qu'une automotrice Break ralliera Bruxelles-Midi. Christian AUQUIERE.



Dans notre précédent numéro page 40, la photo publiée en haut n'était pas la bonne. Elle montre un parcours d'étude de ligne pour les conducteurs de Railtraxx / Europorte en vue d'assurer le nouveau trafic de céréales vers la Mouterij Albert NV à Ruisbroek. Le 20 décembre 2012, l'Euro 4000 n° 4013 d'Europorte arrive à Boom. Maarten SCHOUBBEN. La photo correcte se rapportant à la légende est publiée ci-dessus.

↓ **PHOTO 114-60** Le 5 février 2013, l'usine BASF d'Antwerpen a réceptionné une nouvelle locomotive de manoeuvre. Il s'agit d'une machine du type G6 de *Vossloh* portant le numéro de construction 5001862 / 2010 et le numéro NEV 98 80 0650 104-9 D - VL. Baptisée "Manfred", elle a débuté sa carrière le 6 octobre 2010 à l'usine BASF de Ludwigshafen avant d'être transférée au siège d'Antwerpen. Les G6 sont équipées d'un moteur Diesel Cummins QSK23 de 670 kW et d'une transmission hydraulique. Leur masse totale est très élevée : 67,5 t. Elles peuvent circuler à 30, 60 et 80 km/h. Les premières G6 sont apparues en 2009. Passage de la G6 à Linkhout (entre Hasselt et Diest), remorquée d'Aachen West à Antwerpen par la V267 de *Rurtalbahn*. Johnny BRAUNS.



## DB Schenker Nederland

Depuis le 28 décembre, *DB Schenker Nederland* assure pour *Arcelor-Mittal* le trafic de coke entre la cokerie de Seraing et Bremen auparavant confié à *Captrain* (voir *EN LIGNES 107* page 42). L'itinéraire emprunté a été modifié, le train ne transitant plus par Aachen-West mais via Visé, Sittard, Roermond et Venlo.

Le 8 avril, c'est le trafic de chaux entre Jemelle et Beverwijk qui est passé entre les mains de l'opérateur. Ce train sert à acheminer entre Kinkempois et Sittard, et inversement, des wagons en provenance d'Hermalle-sous-Huy et de l'usine *Segal* embranchée sur la ligne 285. L'opérateur se charge aussi de ces deux dessertes au départ de Kinkempois.

Vous trouverez ci-dessous les horaires théoriques des trains circulant de jour :

48551 ⑦ XNSTD 11.30 - NSR 12.32

48644 ①-⑤ LJ 17.06 - MML 17.18/18.37 - NK 19.48/21.53 - XNSTD 22.54

48644 ⑥ LJ 17.06 - MML 17.18/18.37 - NK 19.49

48644 ⑦ NK 09.51 - XNSTD 10.54

48663 ⑦ XNSTD 12.33 - NK 13.31/14.45 - LJ 16.12

60400 ①-⑤ NK 07.42 - NH 08.06

60400 ⑥ NK 07.46 - NH 08.10

60401 ①-⑥ NH 09.16 - NK 09.42

60402 ①-⑤ NK 10.40 - SEGAL 11.08

60403 ①-⑤ SEGAL 12.30 - NK 12.59



↑ *DB Schenker* a repris à *Captrain* le trafic de coke circulant entre Seraing et Bremen *Stahlwerke*. Le train n'est plus tracé via Montzen et Aachen West, mais via Maastricht et Venlo. Il circule le jeudi de Seraing (départ 03.44) vers Bremen, et le dimanche en sens inverse (Bremen *Stahlwerke* 20.00 - Sittard 10.44/11.30 - Visé frontière passage à 12.04, Seraing 12.32). Le dimanche 6 janvier 2013, la rame vide 48551 (Bremen - Seraing) passe à Cheratte. Michel de ESCH.

60600 ①-⑥ LJ 15.54 - MML 16.06

La filiale néerlandaise de *DB Schenker* est aussi très active dans la région de Gent et plus particulièrement entre Gent-Zeehaven et l'enclave de Terneuzen :

47525 ①③⑤ XDEWE 08.50 - FES 12.16 - FGZH 14.31

47526 ①③⑤ FGZH 15.23 - FES 17.34 - XDEWE 21.31

49641 ①③⑤ XNTNZ 09.00 - FGZH 10.16

48604 ①③⑤ FGZH 16.45 - XNTNZ 19.25

48602 ①-⑤ FGZH 10.58 - XNSLU 12.30

48603 ①-⑤ XNSLU 13.30 - FGZH 15.36

Abréviations :

FES : Essen, FGZH : Gent-Zeehaven, LJ : Jemelle; MML : Marloie, NH : Hermalle-sous-Huy, NK : Kinkempois, NSR : Seraing, SEGAL : Racc. Segal, XDEWE : Wesel (D), XNSLU : Sluiskil DOW (NL), XNSTD : Sittard (NL), XNTNZ : Terneuzen (NL).

↓ **PHOTO 114-61** Depuis le 4 mars, *Crossrail* assure des trains entre Genk et l'Allemagne avec la *TRAXX 186 150* (auparavant utilisée par *Captrain*). Avant cela, elle a effectué à partir du 24 février des parcours d'écolage, ici en gare de Hasselt. Johnny BRAUNS.





## Fret SNCF

Depuis le 14 février 2013, SNCF-Fret et sa filiale Captrain assurent une fois par semaine un nouveau trafic de lingots d'aluminium entre Dunkerque et Nivenheim, dans la banlieue de Dusseldorf. C'est une BB36000 qui emmène le train de Dunkerque à Kinkempois, où il est repris par une Class 66 Captrain jusque sa

destination finale. Voici les horaires théoriques de ces parcours :

48863 Ⓞ XXBLA 17.04 – NK 20.58  
 48515 Ⓞ NK 11.50 – XDKAW 13.15  
 48514 Ⓞ XDKAW 18.00 – NK 19.08  
 48864 Ⓞ NK 19.04 – XXBLA 23.36

### Abréviations :

NK : Kinkempois, XDKAW : Aachen-West (DE); XXBLA : Blandain-frontière.

↑ La 36023 remorque le premier train de lingots d'aluminium 48863 Dunkerque - Kinkempois où elle sera remplacée par une Class 66 de Captrain. Passage au point d'arrêt de Maffle le 14 février 2013. Corentin CAUWELIER.

↓ Le 22 février 2013, la 6601 de Captrain assure le train de lingots d'aluminium 48515 (Dunkerque) - Kinkempois - Nivenheim, en passage à Remersdael. Michel de ESCH.



### La 29.013 en retubage

Durant le mois d'avril 2013, la 29.013 sera entièrement retubée à l'atelier de Brugge.

Les travaux, qui ont duré deux semaines, ont été menés à bien par les spécialistes de la firme "London & North Western Railway Heritage Company Ltd" de Crewe Works et les techniciens de la SNCB. Les premiers font partie d'une entreprise quasi aussi vieille que les chemins de fer eux-mêmes, puisqu'elle existe depuis 1840. Elle avait déjà travaillé en Belgique pour la réparation du parc ferroviaire après ... la première guerre mondiale !

L'entretien plus classique, les roues, les freins, la transmission,... a été mené à bien par le personnel du Groupe SNCB.

Durant les travaux, les experts de Crewe ont constaté pas mal de défauts de construction à la chaudière, laquelle avait été construite par l'atelier de Meiningen en 2003 (voir EN LIGNES 59 pages 52 à 55).



### Luxembourg : la renaissance de la 3608

Le 9 février, les membres de l'association "1604 Classics" ont terminé les travaux de peinture sur la locomotive musée "BB 3608" du Service des Sites et Monuments (SSMN). Après 8 ans de travaux de restauration, cet engin est aujourd'hui un des rares exemplaires de la grande famille des locomotives monophasées en 50Hz se trouvant en état d'origine et en état de marche. Nos remerciements vont envers le SSMN pour le financement de ce projet, les CFL pour leur aide ponctuelle et leur savoir-faire lors de la remise en état de marche, ainsi qu'à CFL-Cargo pour la mise à disposition de leur cabine à peinture et de leur infrastructure. Après assemblage de toutes les pièces, les travaux de finition seront terminés vers la fin mars. L'équipe "1604 Classics".

### Pays-Bas : le ZLSM sauvé

Le Zuid Limburger Stoomtrein Maatschappij a eu fort chaud l'année passée, en proie à de graves difficultés financières. C'est grâce à l'aide de la Province Limburg et des communes concernées que le ZLSM a évité de justesse la faillite. Le 26 décembre 2012, le "Kerst Expres" ("Express de Noël") en provenance de Valkenburg arrive à Schin op Geul. La rame, composée intégralement d'anciennes voitures SNCB des types K1 et K3, est remorquée par la 1D n°1040 (ex. Chemins de fer suédois). Michel de ESCH.





### L'AR. 86 en balade hivernale

Le samedi 19 janvier 2013, quelques membres actifs de l'ASVi se sont aventurés sur la section de Thuin à Biesme-sous-Thuin (ancienne ligne 109), le temps d'immortaliser l'autorail AR. 86 dans un décor enneigé et digne des Ardennes belges.

↑ La photo montre l'AR. 86 se dirigeant vers Biesme-sous-Thuin et franchissant le pont au-dessus de la Biesmelle et du Chemin de l'Ermitage, un peu avant l'évitement du Haut-Marteau. Marc PETIT.

↓ Retour de Biesme-sous-Thuin, l'AR. 86 a quitté le Bois du Grand Bon Dieu et se dirige vers Thuin-Ouest. Marc PETIT.



## Suède

### La fin pour les Ma

Entre 1953 et 1960, 41 locomotives Co'Co' pour trains de marchandises lourds ont été livrées aux Chemins de fer nationaux suédois *Statens Järnvägar* (SJ) et à la société privée *Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar* (TGOJ), basée à Eskilstuna. Construites par ASEA, les Ma disposaient de 3960 kW et pouvaient circuler à 105 km/h. Réputées robustes et fiables, elles sont restées près de 60 ans en service.

Les 32 locomotives des SJ furent commandées pour la remorque des trains de voyageurs et de marchandises sur les lignes électrifiées du centre et du nord de la Suède, alors que les 9 Ma du TGOJ avaient été acquises pour le trafic de minerai entre Grängesberg et Oxelösund, la principale source de trafic du TGOJ jusqu'à la crise de la sidérurgie dans les années '70. Outre la livrée et les marquages, les locomotives des deux compagnies se différenciaient par la forme des fenêtres latérales : circulaires pour les Ma du TGOJ, rectangulaires pour celles des SJ.



**PHOTO 114-62** Le 10 mai 2010, la Ma 93 (Asea n° 1495, livrée en 1959 aux SJ) du TGOJ attend son prochain service à Hällefors. Philippe DE GIETER.

Lors de leur livraison, les Ma avaient une livrée vert foncé au TGOJ et marron aux SJ. Dans les années '60, les locomotives du TGOJ furent repeintes en orange et blanc, puis bleu et vert dans les années '90, selon deux dessins différents. Quelques locomotives reprises aux SJ conserveront leur livrée marron jusqu'à la fin, mais la plupart seront repeintes aux

couleurs du TGOJ.

En 1991, les SJ ont radié les Ma de leurs effectifs et vendirent un lot de 25 locomotives au TGOJ, où une douzaine furent remises en service. Cela ne signifiait pas la fin de l'utilisation des Ma par les SJ, puisque leur division marchandise prit des Ma du TGOJ en location.

**PHOTO 114-63** Le 30 juin 1982, échange de traction dans la gare-frontière suédoise de Storlien, entre la Ma 831 (Asea 1322/1953) des SJ et la Di3 623 des NSB (Chemins de fer Norvégiens). Pierre HERBIET.



En 1995, par exemple, 11 locomotives étaient utilisées par les SJ. Et le 14 octobre 2010, lors de l'incorporation du TGOJ dans *Green Cargo* (le nom utilisé pour désigner la division marchandises des SJ depuis sa transformation en société indépendante en 2001), les 24 locomotives encore aux effectifs changent une nouvelle fois de propriétaire. *Green Cargo* eut encore besoin des Ma pendant quelques mois, pour compenser l'indisponibilité de quelques locomotives Rc2 immobilisées pour modernisation, ce qui permit à 8 locomotives d'être encore utilisées jusqu'en 2012 en service marchandises entre Eskilstuna

et Helsingborg, entre Eskilstuna et Skelleftehamns Övre, et autour de Borlänge. Les dernières ont été arrêtées en décembre 2012.

Selon une bonne habitude suédoise, plusieurs locomotives seront conservées : la 401 au *Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum*, un musée situé dans l'ancienne gare minière de Grängesberg et dédié au TGOJ, la 403 par le *Bergslagens Järnvägssällskap* à Göteborg, la 408 à la *Föreningen Sörmlands Veteranjärnväg* à Oxelösund, la 828 ex-SJ par *Kalmar Veterantåg* et la 966 ex-SJ au *Sveriges Järn-*

*vägsmuseum* à Gävle. Mais ce n'est pas tout : trois locomotives ex-SJ circulent encore en service commercial; *Railcare* possède la 882 tandis que les 825 et 827 ont été acquises en 2009 par la société *Netrail*, qui souhaite même en acheter deux autres (les 405 et 409 TGOJ). *Netrail*, qui loue les locomotives à d'autres opérateurs, a ajouté sa contribution à la diversité des livrées portées par les Ma : la 825 circule dans une livrée à deux tons de bleu (pour *CFL Cargo Sverige*), et la 827 en gris et bleu (actuellement louée par *Rushrail*).



**PHOTO 114-64** Le 13 mai 2010, la Ma 825 (Asea 1316/1953) appartenant à la société Netlog, remorque un train spécial de voyageurs entre Nässjö et Angelholm. Passage à Bladinge, sur la ligne Stockholm - Malmö. Philippe DE GIETER.

## Uruguay

### Un touristique vapeur

Après la mise hors service de la 1C n° 120 (voie métrique) des Chemins de fer de l'Etat uruguayen, "l'Association uruguayenne des Amis du Rail" l'a acquise et l'a entièrement restaurée et remise en état de marche. Cette machine plus que centenaire fut construite par *Beyer Peacock* (n° 5400) à Manchester en 1910. Elle remorque deux voitures à voyageurs de construction néerlandaise et un fourgon à bagages sur une ancienne ligne désaffectée qui traverse la banlieue industrielle de Montevideo. Le paysage n'est pas touristique mais les passagers abondent car les bureaux de voyage inscrivent ce trajet d'environ 45 minutes dans leur visite de la ville.

La 120 prête au départ à Montevideo le 19 novembre 2012. Carla PIRNAY.



## Portugal

### Trois séries disparaissent

Trois séries de locomotives ont quitté la scène ferroviaire portugaise en 2012 : les Diesel série 1550 et les électriques séries 2600 et 2620.

#### Série 1550

En 1973, pour éliminer les dernières locomotives à vapeur sur le réseau portugais à voie large (1668 mm), la société canadienne *Montreal Locomotives Works* (MLW) a livré une série de 20 locomotives Diesel à transmission électrique type MX-620. Ces locomotives Co'Co' d'une puissance de 1251 kW pouvaient circuler à 120 km/h. Elles étaient équipées d'un moteur 12 cylindres *Alco* type 251C3 et se distinguaient par leur faible charge à l'essieu (15,1 tonnes).

En début de carrière, toute la série était utilisée sur la ligne Beira Baixa, entre Entrocamento et Guarda via Castelo Branco. Elles furent aussi utilisées sur la ligne Beira Alta, entre Figueira da Foz et Vilar Formoso, jusqu'à l'électrification en 1998, après quoi on les retrouva sur l'ensemble du réseau, même si on ne les rencontra que rarement au nord de En-



Le 30 août 2008, arrivée à Entrocamento d'un train de marchandises remorqué par deux locomotives de la série 1550. En tête, la 1565. Thierry COCHIN.

troncamento. Elles ont remorqué tous les types de trains, y compris des trains express internationaux entre Valencia de Alcantara et Lisboa jusqu'en 1985.

La 1561 fut la première locomotive radiée, suite à un accident survenu sur la ligne de Sines le 14 mai 2003, et les dernières, affectées à la division marchandise 'CP Carga' furent arrêtées en 2012.

#### Séries 2600 et 2620

Entre mai et octobre 1974, 12 locomotives électriques 25 kV 50Hz ont été livrées aux Chemins de fer portugais par le "Groupement 50Hz" (Alstom, MTE, Jeumont-Schneider et BBC).

De construction typiquement française et numérotées 2601 à 2612, elles avaient une caisse basée sur le design de la

**PHOTO 114-65** Sur la ligne Entrocamento - Lisboa, passage à Virtude d'un IC Rapido remorqué par la 2623.

Yves STEENEBRUGGEN, 11 décembre 2004.





BB15000 SNCF, mais le concept technique était celui de la BB17000 SNCF. Les bogies monomoteurs étaient équipés d'un moteur *Alstom* TAB-660 A1 de 1435kW. Elles furent les premières locomotives aptes à circuler à 160km/h au Portugal, mais le rapport d'engrenage pouvait être choisi en fonction du service à assurer, la vitesse maximale pouvant être réduite à 100km/h au profit de l'effort de traction.

Un second lot comportant 9 locomotives, fut construit sous licence par *Sorefame* à Lisboa et livré en 1987, avec les numéros 2621 à 2629.

Les 2600/2620 ont assuré la majeure partie de leur activité sur l'axe Lisboa - Porto, en tête de trains de voyageurs express et interrégionaux. Leur rayon d'action s'étendit au fil de l'électrification des lignes Beira Baixa, d'abord jusque Abrantes, puis jusque Castelo Branco, et Linha do Sul, jusque Faro.

Elles furent cependant rapidement jugées trop peu puissantes pour la ligne vers Faro et furent échangées en 2008 contre des 5600 (type *EuroSprinter* de *Siemens*) de l'activité marchandises *CP Carga*. Les machines cédées à *CP Carga* ont vu leurs rapports de boîte bloqués sur le mode 100 km/h, leur équipement de chauffage des rames démonté, et elles furent équipées pour la circula-



Le 2 septembre 2008, passage à Golega d'un train de conteneurs tracté en unité multiple par deux 2600; la 2610 mène la marche. Thierry COCHIN.

tion en unité multiple. Elles furent utilisées pour les trains de marchandises internationaux sur la ligne de Beira Alta en attendant l'arrivée des nouvelles locomotives de la série 4700 livrées par *Siemens* en 2009.

Au fur et à mesure de l'arrivée des nouvelles locomotives *EuroSprinter* de la

série 4700 (semblables aux 18 de la SNCB) et de la baisse du trafic, les 2600/2620 Cargo furent éliminées et les derniers services furent assurés au printemps 2011, tandis que les dernières locomotives de l'activité voyageurs longue distance ont circulé jusqu'en 2012.

## Allemagne

### Les "Talent 2" en service

Après plusieurs mois de retard à la suite de problèmes techniques, les nouvelles automotrices "Talent 2" de *Bombardier*, de la série 442/443 de la DB, sont réellement entrées en service le 9 décembre 2012.

Suivant la version, elles sont composées de 2, 3, 4 ou 5 caisses, et disposent d'une puissance de 1010, 2020, 3030 ou 4040 kW. Les bogies, sauf ceux d'extrémité, sont communs à deux voitures. Toutes peuvent atteindre 160 km/h.

Actuellement, 214 rames sont utilisées et affectées sur le Stadtbahn Berlin et Bran-

denburg (48), au S-Bahn de Nürnberg (42), au E-Netz Franken (22), sur le Mittelhessen-Express (22), à la Moselbahn entre Koblenz et Trier (13), au Rhein-Sieg Express RE9 Aachen - Siegen (15), sur la Saxonie-Linie Dresden - Leipzig (8), et entre Cottbus et Leipzig (6).

Le 31 décembre 2012, la société allemande *Abellio Rail* a commandé à *Bom-*

*bardier* 35 rames du type *Talent 2*, dont 20 rames à trois caisses et 15 rames à cinq voitures. Elles sont destinées aux réseaux Saale-Thüringen-Südharz (régions de Nordhausen, Halle (Saale), Erfurt et Saalfeld).

La *Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft* (SWEG) a aussi commandé deux rames pour la ligne Bad Krozingen-Münstertal, en Forêt Noire.

**PHOTO 114-66** Le 19 décembre, un *RegioExpress* RE9 en provenance de Siegen et assuré par une automotrice *Talent 2* à quatre caisses, vient d'arriver à Aachen Hbf. En tête, la voiture motrice 442 262. La numérotation des rames quadruples est la suivante : 442.200 + 443.200 + 443.700 + 442.700. A droite, l'IR-q 5031 Aachen Hbf - Liège-G. est au départ. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# FRANCE : la déferlante des "Privés"



*Nouvelle venue sur le réseau français, cette Class 77 VFLI emmène sa charge de granulats depuis Gudmont (au nord de Chaumont) vers Montereau via la Grande Ceinture parisienne. Le train 444742 du 6 janvier 2012 est photographié à Dormans. Gilbert LAURENT.*

En ces temps agités où le monde ferroviaire est en ébullition, le thème de l'évolution du fret et de sa privatisation rampante fait régulièrement l'actualité. Il faut dire qu'après s'être particulièrement distingué en freinant des quatre fers, ce pays est devenu le terrain de chasse favori des EFA (entreprises ferroviaires alternatives), à tel point que leur nombre frise aujourd'hui la vingtaine ! Un cataclysme culturel qui s'ajoute au séisme économique que représente l'effondrement des volumes transportés : après avoir rebondi à 58 milliards de t-k (tonnes-kilomètres) en 2000 (pour mémoire cependant bien loin des 74 mil-

liards de 1974), le fret hexagonal est passé sous le seuil de 40 milliards en 2008 avant de toucher le fond en 2010 avec 30 milliards... pour finalement redresser légèrement la barre à 34 milliards en 2011. Un revirement bienvenu dont le mérite ne revient pas à Fret SNCF qui a simplement stoppé sa dégringolade en 2011, mais à ses concurrentes dont la part de marché a atteint 29 % (soit 10 milliards de t-k), et ce après avoir atteint 15 % en 2009 puis 21 % en 2010. Soit une progression de près de 100 % (de 15 à 29 %) sur deux ans. Sachant de surcroît que 2012 devrait résolument confirmer cette tendance. Le tout

avec des écarts importants d'une ligne à une autre et d'un site à l'autre, comme le montre l'analyse des flux au travers des nœuds ferroviaires qui suivent, nœuds choisis pour leur relative proximité avec la Belgique. État des lieux à l'automne 2012...

Dans le complexe de Charleville-Mohon qui voit défiler une quarantaine de trains de fret en service de base et une trentaine en moyenne hebdomadaire, un sur quatre échappe à Fret SNCF. Au premier rang des "rebelles" avec un train privé sur deux, se détache ECR (filiale de DB Schenker) qui véhicule des produits sidérurgiques entre Calais et la Lorraine (Ebange), des automobiles fabriquées en Franche-Comté (Montbéliard) pour l'Angleterre, ainsi que des convois du combiné du courant Angleterre - Suisse entre Calais et Basel. Dans le rôle de challenger se présente VFLI (filiale de SNCF Géodis) qui tire des trains de céréales entre la Champagne et Lille, suivie de Colas-Rail (filiale du géant du BTP Bouygues) qui alimente en granulats les plates-formes de Reims et Châlons-en-Champagne depuis le site d'Anor. En queue de peloton se présente CFL-Cargo avec des convois de ferraille tirés entre la Lorraine (Hagondange) et Lumes (près de Mohon).



*Avec en toile de fond la cathédrale de Laon, le 460010 VFLI emmène vers Le Havre sa cargaison de bioéthanol en provenance de la distillerie Cristanol de Bazancourt (au nord de Reims) le 21 mars 2011. Gilbert LAURENT.*



**Livraison Akiem typique pour cette UM de 75000 qui effectue une liaison Mézy-sur-Marne – Lille-Délivrance pour le compte de VFLI. Train 60375 du 15 mars 2011 à Dormans. Gilbert LAURENT.**

Précision : à l'exception des convois du combiné ECR confiés à des Traxx, la quasi-totalité des circulations font appel à des locomotives Diesel, principalement des G1206 en UM (Colas), des Class 66 et 77 (ECR), et des 75000 Akiem (VFLI). Sans quitter l'artère Nord-Est, voici le carrefour d'Aulnoye qui affiche une cinquantaine de mouvements fret en moyenne avec pointes à 70. Avec une représentation des EFA supérieure à la précédente puisqu'elle atteint 40 % du total, et une répartition du gâteau entre les prétendantes notoirement différentes. Les convois belges y tiennent la corde avec une petite dizaine de mouvements quotidiens (soit 40 % des convois non SNCF), ce qui résulte à la fois des flux

échangés entre la Belgique et Tergnier, et dans une moindre mesure de la présence d'OSR sur place. Sachant que la filiale de SNCF-Logistics rayonne autour d'Aulnoye avec ses G1206 et G2000 vers Calais, Hénin-Beaumont, Sin-le-Noble (Douai), Valenciennes, et Hautmont, pour un total d'une vingtaine de mouvements en cumul hebdomadaire (activité reportée sur Tergnier en 2013, voir page 42).

Sur les talons de la SNCF, revoilà ECR dont les couleurs sont principalement portées par les convois transitant par l'artère Nord-Est évoqués plus haut, mais également par des trafics diffus dont une bonne part sont articulés sur Fourmies. Sachant en outre qu'ECR, très agressif

sur les trafics locaux (Valenciennes, Berlaimont...), ne cache pas sa volonté de mordre sur le pré carré d'OSR.

Suit Colas-Rail qui assure 15 % du trafic non SNCF, trafic essentiellement constitué de granulats extraits à Anor et dirigés vers la région lilloise (Santes), la base de Chaulnes sur la LGV Nord-Europe, et l'Île-de-France (Creil, Valenton, Gennevilliers...).

Enfin, Europorte (filiale d'Eurotunnel) complète le tableau avec une douzaine de mouvements par semaine transitant par Quévy comprenant des trains entiers en provenance du port de Rouen et le rapatriement de rames vides depuis l'Île-de-France (Le Plessis-Belleville) vers Lessines.

**Dans le même site, le 41217 du 29 mars 2011 emporte son chargement de pin des Landes vers l'Allemagne alors qu'il croise le 47248, son alter-ego dans sa version rame vide. Gilbert LAURENT.**





**Un convoi Colas dans toute sa splendeur, avec cette UM de G1206 qui rapatrie une rame vide entre Le Bourget et Anor, en marche 61205, le 22 avril 2010. Gilbert LAURENT.**

Autre carrefour d'importance avec Ternier, où l'activité est impactée depuis de longs mois à hauteur de quinze à vingt trains par jour par les travaux effectués au nord de Busigny. Particularité du site : un convoi sur quatre circule sous pavillon belge, soit une quinzaine de mouvements par jour en moyenne et une vingtaine hors pause dominicale.

Comme par ailleurs près d'un train sur deux ne circule pas sous la houlette de *Fret SNCF*, il en résulte que la SNCB est titulaire à elle seule de la moitié des trains non SNCF. Il est vrai que ce site constitue la principale tête de pont d'*OSR-France* et que ses convois rayonnent tous azimuts vers Nesle, les silos de l'Amiénois et la zone portuaire

du Havre à l'ouest, l'industrielle vallée de l'Aisne et le site pétrochimique de Grandpuits au sud, la Champagne et le hub de Léroville à l'est. Autant de destinations qui font traditionnellement appel à la série 57 et depuis octobre 2012 aux 75000 *Akiem*. À quoi il faut ajouter les prestations de la série 13 qui effectue des rotations vers Monceau avec du lotissement et vers La Louvière, Monceau, Schaerbeek, Aalst et Antwerpen avec des trains de céréales et de produits sidérurgiques.

Loin derrière la SNCB arrive ECR qui aligne son armada de Class 66 et 77 et détient 10 % du fret total, soit une demi-douzaine de trains par jour avec pointes à dix.

Au premier rang : un trafic de granulats provenant des carrières du Boulonnais (Caffiers, Marquise) et dirigé vers l'Île-de-France (Longueil-Sainte-Marie, Mitry-Claye), complété par des trafics d'eau minérale issus des massifs vosgiens,

**Omniprésentes Class 66 : l'une des 57 unités présentes sur le sol français tire un convoi ECR en provenance d'Allemagne via Forbach en suivant les méandres de la Marne.**

*Gilbert LAURENT, 20 mai 2010.*



alpins et auvergnats à destination du Royaume-Uni via Calais.

Troisième larron en importance, *Europorte* tire à l'aide de ses Euro 4000, d'une part des rames de granulats depuis le secteur de Tergnier (Montescourt) vers la Belgique ainsi que de Lessines vers la vallée de l'Aisne (Longueil-Sainte Marie) et l'Île-de-France (Le Plessis-Belleville). Autant de trains généralement tracés via Lille dans le sens nord-sud et via Quévy en sens inverse qui sont venus gonfler les flux initiés en leur temps par *Veolia* avec des G2000 dont celui de céréales entre Vitry-le-François et Antwerpen.

Enfin, dans un mouchoir de poche et avec un cumul de 15 % des convois non SNCF, *Colas-Rail* et *VFLI* ferment la marche.

↗ *Trafic international pour la 1756 ex-Veolia en charge du 47910 Lessines – Le Plessis-Belleville via Baisieux et Busigny, au passage dans le secteur de Verberie le 21 mai 2010.* Gilbert LAURENT.

→ *Trafic de ciment avec ce 60333 Dunkerque – Le Havre qui vient de franchir Brauté-Beuzeville sur la ligne Paris – Le Havre le 28 juillet 2009.* Gilbert LAURENT.

↓ *Photographiée sur l'axe Lorraine – Bourgogne, cette 37000 VFLI emmène vers Lyon-Guillotière le 47284 en provenance d'Allemagne via Forbach. Bari-sy-la-Côte, 6 septembre 2012.* Gilbert LAURENT.



Le premier au titre des trains déjà cités pour leur passage à Aulnoye, mais pas seulement : ce spécialiste du granulat qui possède son propre parc de wagons-trémies cherche à diversifier ses activités afin d'améliorer la productivité de ses locomotives et tire ainsi en sous-traitance des convois de céréales (Nogent-sur-Seine), de sable (Montargis)...

De son côté, VFLI assure également un trafic de granulats au départ de la Champagne (Gudmont) vers la vallée de la Seine (Gaillon) à l'aide de Class 77, ainsi que des trafics variés d'origines multiples à l'aide 75000 *Akiem* qui ont tous en commun d'aboutir en région lilloise.

À 80 kilomètres de là trône le couple Amiens-Longueau. Un ensemble qui récupère une quinzaine de trains détournés pour cause de travaux persistants à l'ouest (sur Paris - Le Havre) comme à l'est (au nord de Busigny) et au sein duquel les chiffres atteignent ainsi des sommets. En terme de trafic total d'abord : cette étoile à cinq branches est irriguée par 75 trains de fret en moyenne et une centaine certains jours. Même démesure quant à la répartition entre entreprises ferroviaires : au grand désespoir des cheminots du cru, plus de la moitié de ces trains (environ 55 %) est le fait des concurrentes de *Fret SNCF*. Résultat : c'est couramment une bonne cinquantaine de trains non SNCF qui traversent les installations de Longueau en pleine semaine, dont tout un panel de convois du combiné. Une manne qui suscite bien des convoitises et que se partagent VFLI (Marseille - Dourges),



*Belle rame (vide) pour cette Class 66 qui vient de traverser Tergnier avec en ligne de mire les carrières du Boulonnais. Train 61132 Longueuil-Ste.Marie – Caffiers du 22 avril 2011. Gilbert LAURENT.*

*SNCB-Logistics* (Anvers - Valenton - Madrid), *ECR* (Perpignan - Dourges et Cerbère - Calais), ainsi que *Europorte* (Valenton - Dunkerque). C'est ainsi que, circulations SNCF comprises, c'est en moyenne une douzaine de convois du combiné et une bonne quinzaine certains jours qui traversent le complexe de Longueau.

Plus généralement et tous trafics confondus, c'est encore *ECR* qui se taille la part du lion avec un train sur quatre et 40 % des trains non SNCF. Ce qui résulte de la convergence d'une multitude de flux croisés : eau minérale pour le Royaume-Uni, granulats dirigés vers les "au-delà"

de Tergnier mais aussi à destination de la Picardie (Creil, Beauvais, Grandvilliers), de l'Île-de-France (Valenton, Gousainville) et de la Normandie (Sotteville, Elbeuf) ; ces activités de base étant complétées par des trafics diffus parmi lesquels prospère un courant entre Valenciennes et le port de Rouen. Le tout pouvant dépasser 20 mouvements par jour et mettant principalement à l'honneur les Class 66 et 77.

Suit VFLI qui traite 15 % du total en jouant à fond la carte céréalière et tire ainsi vers la région lilloise (Haubourdin) une dizaine de trains avec pointes à 15 aux origines multiples (Picardie, Champagne, Centre, Bresse...).

*Image typique d'un train ECR "fourre-tout" avec ce 44214 Lérrouville – Perpignan vu dans le secteur de Neufchâteau (FR) le 6 septembre 2012. Gilbert LAURENT.*





↑ 22 mars 2012 : apparition rarissime d'une Traxx rouge en tête du 41211, l'un des mouvements ECR assurant la relation Bayonne (près d'Irù) – Allemagne via Forbach. Gilbert LAURENT.

→ En provenance de l'usine alsacienne d'embouteillage d'Obernai, l'une des G1206 Europorte est en route pour la verrerie de Gironcourt dans les Vosges. Train 60360 du 6 septembre 2012 entre Toul et Neufchâteau. Gilbert LAURENT.

↓ La Belgique n'est plus très loin pour ce 48703 La Baraque – Lessines via Quévy qui franchit le viaduc de St.Bénin le 5 juin 2010. Gilbert LAURENT.



Avec 15 % des convois non SNCF et pour des trafics déjà cités (combiné et dessertes OSR depuis Tergnier) se présente ensuite *SNCB-Logistics*, talonnée par *Europorte* qui tire avec ses *Prima E 37500* et *Euro 4000* un convoi non SNCF sur dix. Point fort : les axes Dunkerque - Le Havre et Rouen - Belgique via Quévy. Enfin et en queue de peloton, *Colas* est représentée par des convois reliant Anor et l'Île-de-France au prix d'un large détour afin d'éviter un rebroussement à Aulnoye, ce trafic de base étant complété depuis décembre 2011 par des convois d'automobiles du groupe PSA tirés vers Calais depuis Achères (dans l'ouest parisien), une prestation effectuée dans le prolongement de celle fournie par ECR au départ de la Franche-Comté.

Bien que limité géographiquement, ce bref tour d'horizon permet néanmoins de mesurer à quel point la privatisation du rail français va bon train, notamment par voie de filialisation, l'exemple le plus frappant étant fourni par cette émanation de *SNCF Géodis* qu'est *VFLI*. Le résultat peut d'ailleurs dépasser les proportions constatées ci-dessus au point de placer *Fret SNCF* en position ultra minoritaire. Comme sur Hazebrouck - Calais, ligne qui constitue à la fois l'une des deux voies d'accès aux carrières du Boulonnais et surtout l'unique passage vers le lien fixe transmanche. Un exemple pas très flatteur pour l'entreprise historique : parmi la



**Après déchargement sur la base LGV de Chaulnes (entre Amiens et Tergnier), retour vers Anor pour cette rame Colas dans le sillon "de dernière minute" 459569 du 19 avril 2011.** Gilbert LAURENT.

douzaine de trains qui la fréquente (de 6 à 15 selon le jour), sa part, avec un train par jour en moyenne (parfois trois, mais souvent aucun) n'atteint pas 10 % du total. Cependant qu'avec 80 %, ECR impose sa loi, notamment en monopolisant les trafics de granulats et tout en occupant une position dominante sur le créneau du combiné avec des flux orientés vers l'Espagne (via Cerbère) et l'Italie (via Basel). Sachant que la seconde place du podium est occupée par *SNCB-Logistics* qui aligne une douzaine de trains par semaine, pour partie par le biais d'OSR

(desserte de Calais depuis Aulnoye) et surtout est titulaire de quatre rotations hebdomadaires du combiné entre l'Angleterre (Manchester) et l'Allemagne (Duisbourg) via Mouscron et Montzen. Bref et au final, voilà amplement de quoi avoir le moral dans les chaussettes chez *Fret SNCF*. D'autant que 2013 ne se présente pas sous les meilleurs auspices : à Longueau et pour ne citer que ce seul cas, la part de trafic du transporteur historique ne devrait plus compter que pour un tiers...

Gilbert LAURENT.

**Immortalisée le 2 septembre 2011 dans la courbe de la BK 110 de la ligne Paris - Strasbourg, cette Euro 4000 est en route pour la cimenterie lorraine de Xeulley en marche 62323.** Gilbert LAURENT.





## France

### Les 16000 nous ont quitté

Les 6 dernières locomotives de la série BB16000 SNCF (voir *EN LIGNES 96*, pages 50-54) ont finalement été radiées le 31 décembre 2012. Les dernières circulations avaient eu lieu le 10 décembre. La 16020 est conservée pour la *Cité du Train* (musée de Mulhouse), à l'ancien dépôt de Mohon.

**PHOTO 114-67** ↗ Le 5 juin 1982, passage à Creil d'un rapide Paris - Lille. La BB 16056 est toujours en couleur d'origine mais a été équipée de feux rouges. Mise en service le 3 novembre 1962 à La Chapelle, elle a été radiée en mai 2011 à Achères. Julien CASIER.



**PHOTO 114-68** Le 7 juillet 2004, la 16033 en livrée "multiservices" remorque le rapide 2125 Lille - Charleville, en passage au Quesnoy. Cette locomotive, qui entama sa vie au dépôt de Strasbourg le 3 octobre 1959, fut radiée à Achères le 1er décembre 2008. Yves STEENEBRUGGEN.

## TELEX....

### Danemark

● Le 18 décembre 2012, après un an de discussion, les DSB et *AnsaldoBreda* se sont mis d'accord sur un calendrier de livraison pour les IC2 et IC4, qui ont été commandés en 2000, et auraient dû entrer en service en 2003.

*AnsaldoBreda* doit livrer tous les IC4 avant septembre 2013 et tous les IC2 avant octobre 2013. Les DSB pourront annuler la commande de tous les trains non livrés à ces dates. Il reste 22 IC4 et 14 IC2 non acceptés par les DSB. *AnsaldoBreda* indique que 70 des 83 autorails commandés ont été livrés, mais seulement 20 sont en service.

### Autriche

● Le Conseil d'Administration des ÖBB a autorisé, le 30 janvier 2013, la commande de 100 automotrices *Siemens* du type *Desiro ML* à 3 caisses. Livrées à partir de fin 2015, elles seront réparties en deux sous-séries : 30 pour le S-Bahn (RER) de Wien pourvues de six portes par côté et offrant 244 places assises, et 70 pour les services régionaux (35 en Niederösterreich, 18 en Steiermark et 17 en Oberösterreich) qui n'auront que 4 portes par côté, avec une capacité de 259 voyageurs assis. La commande a une valeur de € 550 millions.

### Royaume-Uni

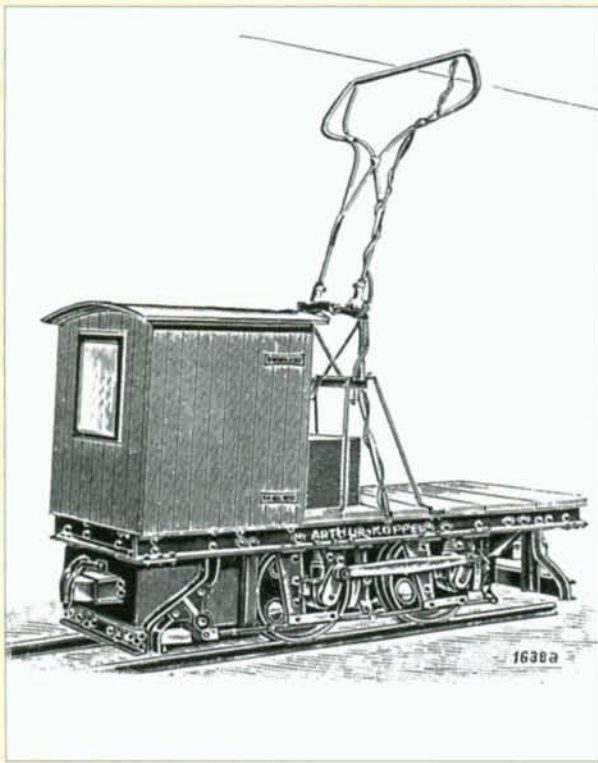
● Quinze locomotives Bo'Bo' *Eurolight UK* ont été commandées en janvier 2012 par la société privée britannique *Direct Rail Ser-*

*vices* (DRS) et la société de leasing *Beacon Rail*, pour une valeur de l'ordre de € 70 millions. Elles seront construites par *Vossloh* à Albuixech, en Espagne. Elles seront équipées d'un moteur 16 cylindres *Caterpillar* C175 et pourront circuler à 160 km/h. DRS a révélé début février le design de ces engins et leur classification dans le système unifié britannique : Class 68.



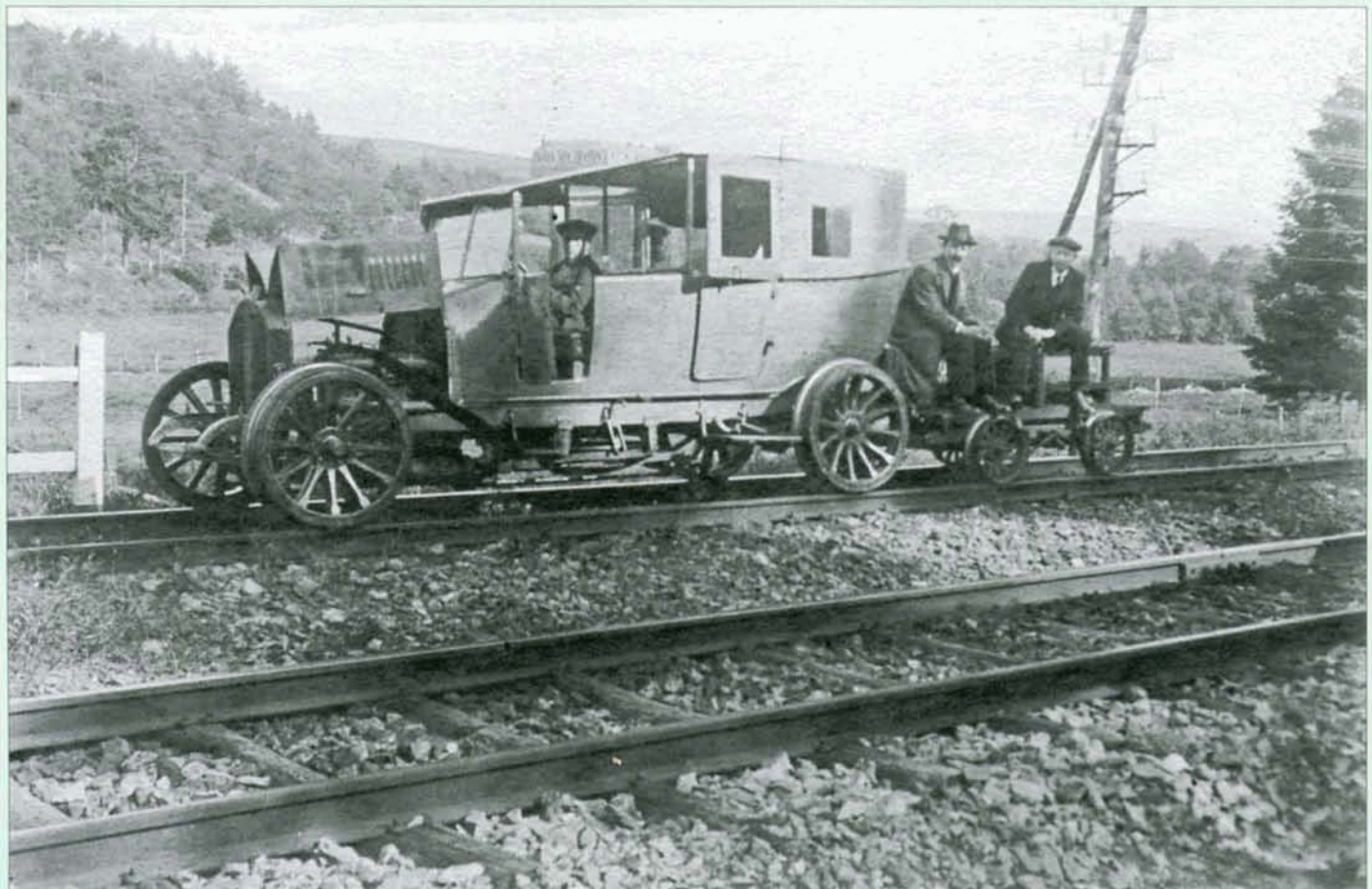
## Un train électrique à Oostende

Dans le *EN LIGNES 108* pages 64-65, nous avons évoqué un chemin de fer industriel qui a opéré à Oostende en 1903 pour la construction du jardin du *Royal Palace Hôtel*. Dans des catalogues d'*Arthur Koppel*, nous avons trouvé deux nouveaux documents illustrant ce chemin de fer. Le premier, ci-dessous, montre une vue du chantier. Sur le second document, à gauche, on voit un gros plan d'une des deux locomotives utilisées.



## Un énigmatique véhicule sur rail...

Dans notre photothèque, nous avons trouvé ce document mystérieux montrant un véhicule routier adapté pour circuler sur le réseau ferré, qui semble être une espèce de camionnette pour le transport de voyageurs. Nous sommes juste l'après de la Première Guerre mondiale. La photo a été réalisée à Rendeux entre Vielsalm et Trois-Ponts, le 24 mai 1920. Il pourrait s'agir d'un parcours d'inspection de l'armée belge qui disposait de voitures sur rail pour contrôler les lignes avant leur remise en service. Un lecteur aurait-il des informations complémentaires sur cet engin ?



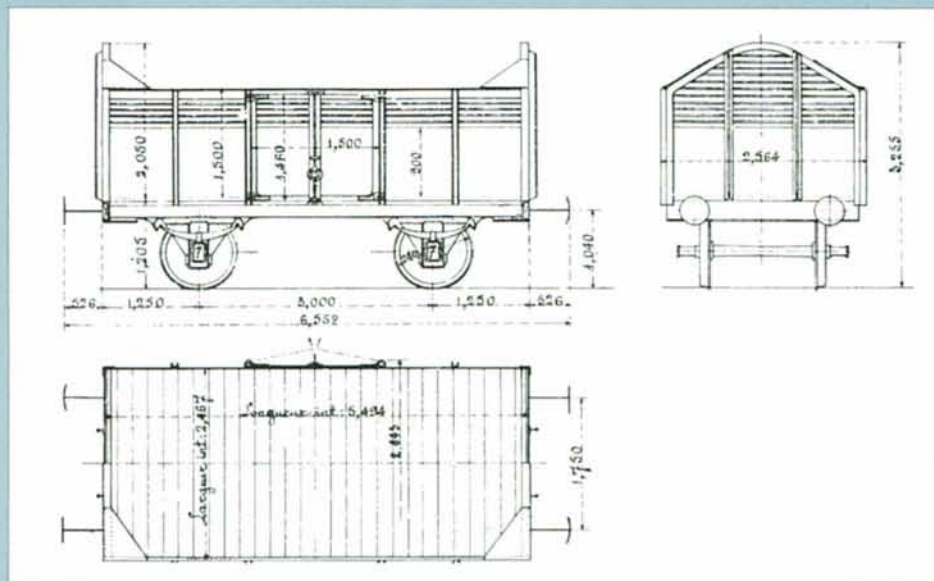
Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

# Wagons tombereaux 85544 à 85993

A partir de 1873, l'*Etat Belge* mit en service une série de 450 wagons pour le transport de coke, laine et minerai. La caisse de ces tombereaux était surhaussée et la partie supérieure grillagée. Les abouts de la caisse avaient une forme arrondie.

D'une masse vide moyenne de 7,325 t, ces véhicules pouvaient transporter un chargement de 12 t. Certains wagons étaient équipés d'un frein "américain", lequel était actionné par un serre-frein qui prenait place dans une guérite.

Ils furent numérotés dans la série 85544 à 85993. Plus tard, ils seront classés dans le type 1000a qui regroupait une grande quantité de tombereaux divers.



## Wagons Etat Belge 85544 à 85993

Effectif :	450
Année de construction :	1873
N° Etat Belge :	85544 à 85993
Masse à vide :	7,325 t
Charge :	12 t
Longueur totale :	6,552 m
Largeur caisse :	2,564 m
Empattement total :	3,000 m
Volume :	20,331 m <sup>3</sup>

**PHOTO 114-69 NB** Le wagon 85625 était équipé d'un frein "américain". Ce frein était actionné depuis la guérite dans laquelle prenait place un serre-frein. On remarquera les blocs de freins en bois et la forme particulière de la guérite en "guitare".  
Photo René DESCLÉE, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



## Hier



La ligne 130A fut ouverte le 6 novembre 1854 par le "Chemin de Fer de Charleroi à la frontière de France", société reprise par le Nord-Belge en 1854. La gare de Marchienne-Zone était dans le passé très importante et comportait, outre une gare de formation, un atelier de locomotives très important (Saint-Martin), un atelier de wagons et de nombreux raccordements, dont celui vers un site sidérurgique de Thy-Monceau-Marcinelle, des charbonnages et des usines. Au début des années '1900, un train tracté par la 2B2t n° 56 du Nord-Belge marque l'arrêt en gare de Marchienne-Zone. Collection PFT.

PHOTO 114-70 ↓ Aujourd'hui, la gare de Marchienne-Zone est réduite à un simple point d'arrêt, dans un état de délabrement et de vandalisme avancé. Des énormes installations de la gare, il ne subsiste que deux voies de garage et des chancres où la végétation reprend ses droits. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 11 octobre 2012.

## Aujourd'hui





## Les plus beaux sites de Belgique

Hombourg

24

Nous voici à nouveau sur la ligne 24 (Tongeren) - Glons - Montzen. Juste avant d'arriver à Montzen, la ligne traverse le tunnel de La Galoppe, long de 795 m, établi entre Remersdael et Hombourg. Dès la sortie de l'ouvrage, la ligne aborde les installations de la gare de Montzen.

↑ **PHOTO 114-71** Le 22 novembre 2012, un train de pétrole remorqué par les 2813 et 2815 débouche du tunnel de La Galoppe. Michel HANSENS.

↓ **PHOTO 114-72** Le 8 décembre 2012, arrivé à Montzen du train 43713 Genk-Goederen - Novara (IT) tracté par la PB15 de Crossrail. Maarten SCHOUBBEN.



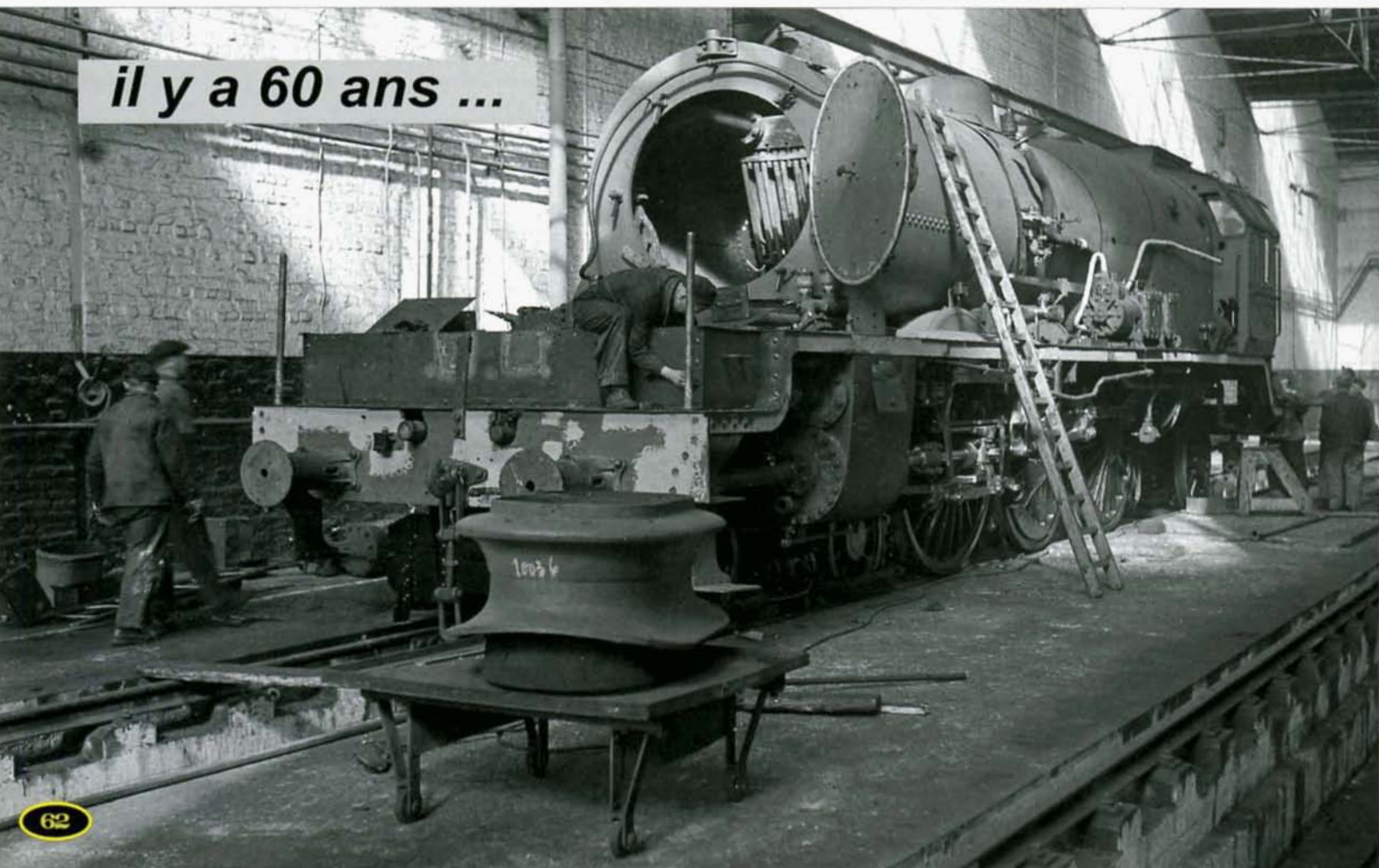
**il y a 70 ans ...**



**PHOTO 114-73 NB** A partir de 1942, la Deutsche Reichsbahn commanda à l'industrie belge 200 locomotives du type BR 50 simplifié, désignées 50 ÜK (Übergangskriegsausführung - exécution transitoire de guerre), et numérotées 50 1972 à 2171 ÜK. Le 15 avril 1943, la 50 2157 ÜK construite par Energie à Marcinelle (n° 396), attend son départ pour l'Allemagne. Pour son voyage à destination de l'atelier central de Schwerte, les bielles motrices ont été démontées. Energie a construit 16 machines de ce type, les 50 2156 à 2171 ÜK. Cette locomotive fut rendue à la Belgique en 1951 mais ne fut pas remise en service. Vendue au ferrailleur Schrottgrosshandlung Günther und Lochte à Dusseldorf pour le compte des Etablissements Jean Mergen à Luxembourg, elle retourna en Allemagne en janvier 1955 pour y être démolie. Photo ÉNERGIE, collection PFT.

**PHOTO 114-74 NB** Le 18 avril 1953, la 10.036 du dépôt de Liège subit une révision moyenne à l'Atelier Central de Salzinnes. A sa sortie de révision, elle rejoindra le dépôt de Kinkempois. Construite par FUF, elle fut réceptionnée le 15 janvier 1913 au dépôt de Bruxelles-Nord et fut réformée le 12 mai 1955 à Kinkempois. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.

**il y a 60 ans ...**



*il y a 50 ans ...*



**PHOTO 114-75 NB** Dans le cadre de l'électrification de l'artère internationale Bruxelles - Paris, un nouveau tracé fut établi entre Cuesmes et Frameries (ligne 96). Le 11 avril 1963, un train de travaux opère sur ce tronçon, à mi-chemin entre Cuesmes et Frameries. Il est tracté par la 29.090 du dépôt de Bruxelles-Midi. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT

**PHOTO 114-76** Le 15 mars 1983, le train du VSOE (Venise Simplon Orient Express) fut affrété par le Diners Club International pour fêter à Venise son 25e anniversaire. La rame était composée de 17 voitures ex. CIWLT. Arrivée à vide dans l'après-midi à Forest-Voitures, la rame fut amenée en fin d'après-midi à quai à Bruxelles-Midi par la 2913. C'est la 2001 qui la remorquera jusqu'à Luxembourg. Après des années de garage à l'extérieur à l'Atelier Central de Mechelen, la 2913, très abimée, sera sous peu conservée par le PFT. Pierre HERBIET.

*il y a 30 ans ...*



## FRANCE : Dt La Meuse Compagnie des Mines de Houille de Béthune

La Compagnie des Mines de Houille de Béthune commanda en 1912 deux Dt de 60 t à La Meuse. Elles furent suivies par 7 autres locomotives identiques livrées entre 1922 et 1930. Ces engins reçurent des numéros compris entre 22 et 32, et étaient affectés à Bully-les Mines. Lors de la nationalisation intervenue le 17 mai 1946, la Compagnie fut incorporée dans les Houillères du Bassin Nord-Pas-de-Calais (HBNPC), groupe de Béthune.



n° 22 : La Meuse 2414/1912  
n° 23 : La Meuse 2415/1912  
n° 26 : La Meuse 3014/1922  
n° 27 : La Meuse 3028/1924  
n° 28 : La Meuse 3142/1924  
n° 29 : La Meuse 3272/1927  
n° 30 : La Meuse 3302/1929  
n° 31 : La Meuse 3303/1929  
n° 32 : La Meuse 3369/1930

Les n° 22, 26 et 29 furent renumérotées plus tard 62, 63 et 61 et affectées au dépôt de Noeux, toujours dans le Groupe de Béthune.

### PHOTO 114-77

La n° 23 (La Meuse 2415/1912).  
Photo LA MEUSE, collection PFT.

## CHINE : Ct Tubize Chemin de fer Pékin - Hankow

En 1898, deux locomotives-tenders à trois essieux furent construites par Tubize pour le chemin de fer Beijing (Pékin) - Hankow, en Chine. Ces machines étaient pratiquement identiques à celles du type 51 de l'Etat Belge. En 1905, trois locomotives supplémentaires furent commandées. Ces cinq machines portèrent les numéros de construction suivants : 1171 / 1898, 1172 / 1898, 1470 / 1905, 1471 / 1905, 1472 / 1905.

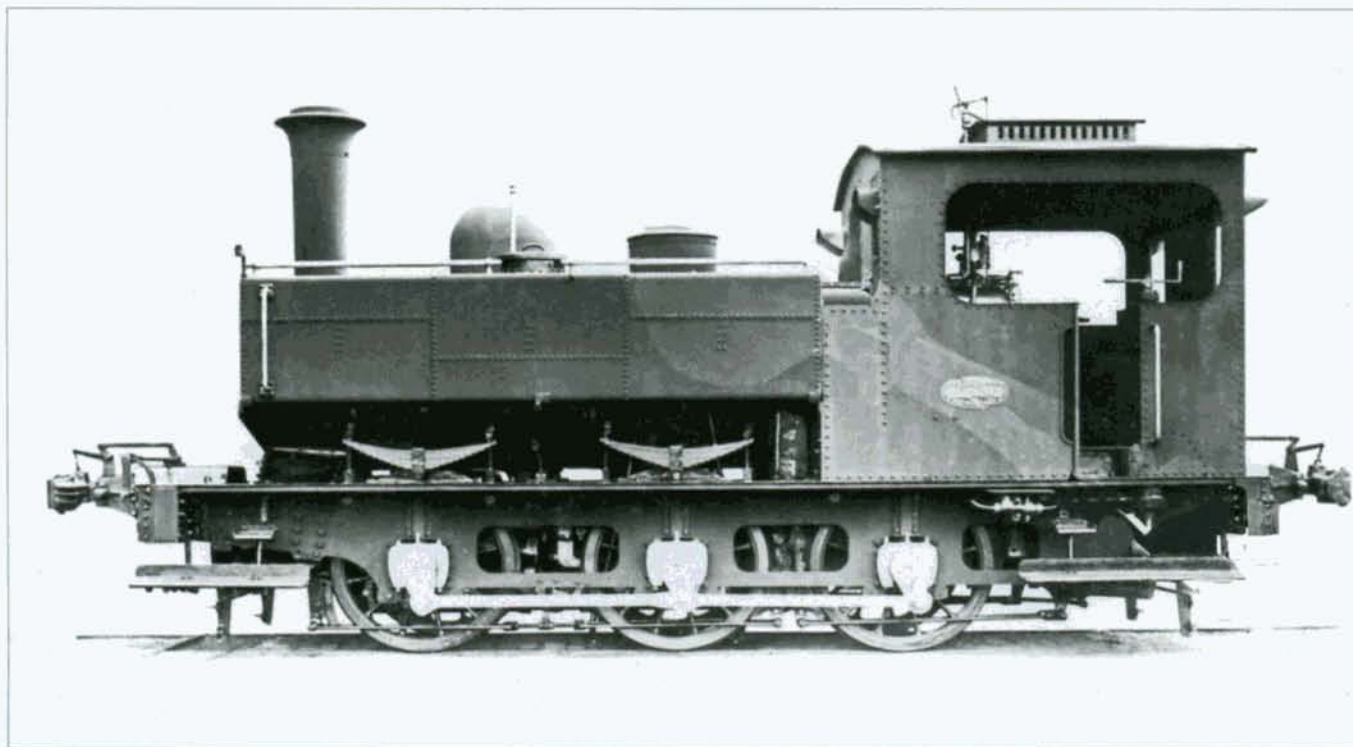


PHOTO 114-78 La dernière des cinq locomotives livrées au Beijing - Hankow, la 1472. On remarquera la présence d'un atelage automatique en usage en Chine et l'absence de ce fait d'organes de chocs. Photo TUBIZE, collection PFT.



## WAGONS-TRÉMIES

### Dortmund-Hörder Hüttenverein A.G.

Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles ont construit de nombreux véhicules, parmi lesquels des wagons-trémies. Nous publions sur cette page deux exemples de ces véhicules. Le premier est un wagon destiné au transport de pierre calcaire, construit avant 1938 pour le groupe sidérurgique *Dortmund-Hörder Hüttenverein*. D'une capacité de 30 m<sup>3</sup>, ces wagons pouvaient transporter 50 t. Leur masse à vide était de 24,98 t pour une longueur totale de 14,650 m.



**PHOTO 114-79** Le wagon immatriculé Essen 510 495 P (pour privé) à la Deutsche Reichsbahn.  
Photo AMN Nivelles, collection PFT.

### Société Anonyme des Forges et Usines de La Providence

Le second wagon a été commandé par la *Société Anonyme des Forges et Usines de La Providence* à Marchienne-au-Pont. Cette série était destinée au transport de minerai lorrain. Leur capacité était de 40 m<sup>3</sup>. En charge, ces wagons ne pouvaient circuler que sur certaines lignes (au départ de Boulogny, Villerot, Baroncourt, Longuyon et Conflans) et entrer en Belgique par le point frontière d'Ecouviez/Lamorteau. Nous ignorons leur nombre et date de construction.

**PHOTO 114-80** Cette série était immatriculée en France. Le wagon présenté portait le numéro privé SVywf 7547xxxP et avait Boulogny comme gare d'attache. Photo AMN Nivelles, collection PFT.



De l'ancienne gare de Tervuren (ligne 160 Etterbeek - Tervuren), il ne subsiste plus que la halle à marchandises, laquelle a été transformée en taverne (le "bar popular") il y a déjà de nombreuses années. En bordure de la halle se trouvent trois anciens véhicules de la SNCB, laissés à l'abandon. Il s'agit du fourgon RIC 17104, radié le 29 octobre 1996, d'un wagon fermé utilisé jusqu'en 1997 comme véhicule de service (948/225) et du châssis d'un wagon non identifié.

Le fourgon 17104 avait été acheminé de Schaerbeek à Tervuren le 11 juillet 1997 (voir *EL 32* p. 26-27) et placé dans la halle où il a servi de buvette. Aujourd'hui, il est garé à l'extérieur, sur un coupon de voie. Construit par la *Compagnie Centrale de Construction* à Haine-Saint-Pierre, il avait été mis en service en août 1938, alors numéroté 14158. C'est en 1956 qu'il fut renuméroté 17104 (UIC 51 88 95 40 917-6). A de nombreuses reprises il avait été utilisé par le PFT lors des tout premiers voyages. Aujourd'hui, le *Bar Popular* est fermé.

## Belgique

### Tervuren : "Bar Popular"



↑ ↓ Après la fermeture du "Bar Popular", le fourgon 17104 a été garé à l'extérieur, sur un coupon de voie en bordure du hangar. Tervuren, 28 novembre 2012. Laurent HUBERT.



↑ Le châssis du wagon inconnu. Tervuren, 28 novembre 2012. Laurent HUBERT.



↑ Le wagon de service 948/225, du type Glms. Tervuren, 28 novembre 2012. Laurent HUBERT.

## Histoire : note sur la fourniture d'autorails à l'Etat Belge dans le cadre des réparations de guerre

Dans l'ensemble des dossiers de réparation de guerre consultés, l'un de ceux-ci est particulièrement intéressant car il constitue une étape inconnue dans le début de la motorisation Diesel des chemins de fer belges.

Le dossier BW 13 contient un contrat passé entre l'Etat Belge et la *Hannoversche Waggonfabrik* (HAWA) à Hannover-Linde le 1er juillet 1925, en vue de la fourniture de cinq autorails à essence du type HAWA Triebwagen T D 12 b2, d'un poids de 33 t, équipés de deux moteurs *Daimler* de 100 CV.

Ces autorails devaient offrir 66 places assises, dont 16 en 2e classe et 50 en 3e classe, et +/- 25 places debout.

Le prix par unité était de l'ordre de 385.000 FB.

Outre les spécifications HAWA, l'Etat Belge imposa les siennes :

- les deux moteurs devaient pouvoir être actionnés séparément ou simultanément. Un poste de conduite à chaque extrémité avec commande de 4 vitesses;
- réservoir de capacité suffisante pour effectuer 200 km sans ravitaillement;
- dimensions suivant le plan 300805 du 7 mai 1925 (longueur totale 18,800 m, longueur de la caisse 17,500 m, hauteur totale 3,748 m, largeur maximum 2,855 m);
- charpente en chêne;
- revêtement intérieur en acajou pour la 2e classe et en pitchpin pour la 3e classe;
- peinture extérieure : brun.

Les roues auraient eu un diamètre de 1,000 m et l'empattement entre axes des bogies aurait été de 11,700 m.

Il avait été prévu que les essais de réception aient lieu sur des lignes de la région de Walcourt :

- Thuillies - Berzée - Laneffe (L111);
- Walcourt - Fraire - Florennes (L135);
- Florennes - Philippeville - Senzeilles (L136B).

L'autorail, chargé à raison de 65 kilos par place assise et tractant deux remorques du type tramway avec un poids ne dépassant pas 12 t, devait parcourir la section Thuillies - Laneffe en 25 minutes (avec arrêts intermédiaires) dans les deux sens (au lieu de 31 minutes pour les meilleurs trains). Une tolérance de 10% était admise.

La consommation ne pouvait dépasser :

- 20 kilos de benzol + tolérance de 20% entre Thuillies et Laneffe;
- 15 kilos de benzol + tolérance de 20% entre Laneffe et Thuillies.

La ligne Walcourt - Florennes - Senzeilles (38,4 km) devait être parcourue en 70 minutes dans les deux sens (au lieu de 100 minutes avec changement de front à Florennes), dans les mêmes conditions que ci-dessus, avec une consommation de 50 kilos de benzol + 20% dans le sens Walcourt - Senzeilles, et 40 kilos + 20% dans le sens Senzeilles - Walcourt.

Le premier autorail devait être fourni à la frontière belge dans les 6 mois de l'approbation du contrat, chacun des 4 autorails restants étant livré de 15 en 15 jours après le délai de 6 mois. Le fournisseur enverra à ses frais le personnel pour effectuer les essais de réception définitive et pour donner au personnel d'entretien et de conduite les instructions nécessaires. Les autorails auraient été affectés à la remise de Walcourt.

Le prix était fixé à 377.300 FB x 5 = 1.886.500 FB. Les paiements étaient basés sur le cours de 470 FB = 100 Mark Or.

Ils devaient être échelonnés comme suit :

- 1/6 à la notification de l'approbation du contrat;
- 1/6 au début de juillet 1925;
- 1/3 lors de la réception à l'usine;
- 1/3 lors de la réception définitive sous déduction de 15% à titre de garantie qui ne sera liquidée qu'après six mois d'utilisation.

Le contrat fut approuvé par la Commission des Réparations le 15 juillet 1925 sous le n° 40/111.

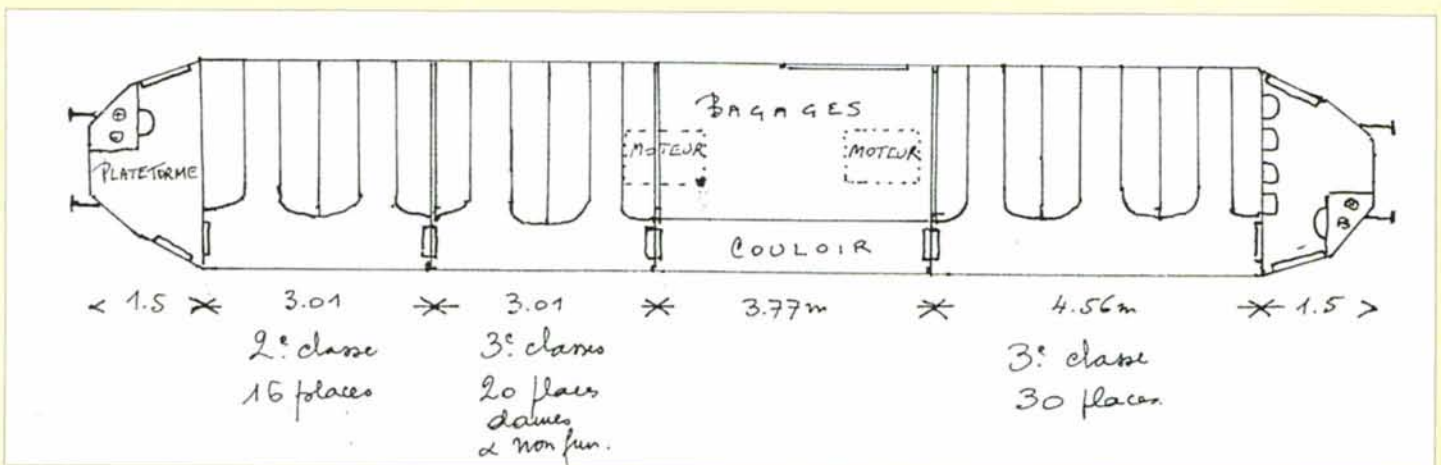
Hélas, à la suite de grosses difficultés financières, la société HAWA fut mise sous gestion judiciaire en date du 12 septembre 1925 alors que l'Etat Belge avait déjà payé les deux premières échéances, soit 133.794 Mark Or.

La HAWA, par sa lettre du 16 décembre 1925, fit connaître l'impossibilité d'exécuter le contrat et fit des propositions de transactions pour le remboursement, comprenant notamment l'attribution d'actions de la nouvelle société HAWA à concurrence de 53.300 Reich Mark à l'Etat Belge.

Il n'a pas été impossible de déterminer ce que la SNCB décida ultérieurement en ce qui concerne cette participation dans le capital de la société HAWA !

Cette ébauche de la diésélisation des lignes secondaires de l'Entre-Sambre-et-Meuse restera sans suite jusqu'à la livraison des autorails *Brossel* en 1939.

Maurice HENNEQUIN.



Croquis de l'Etat Belge de la Direction M (Matériel) n°41825. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

