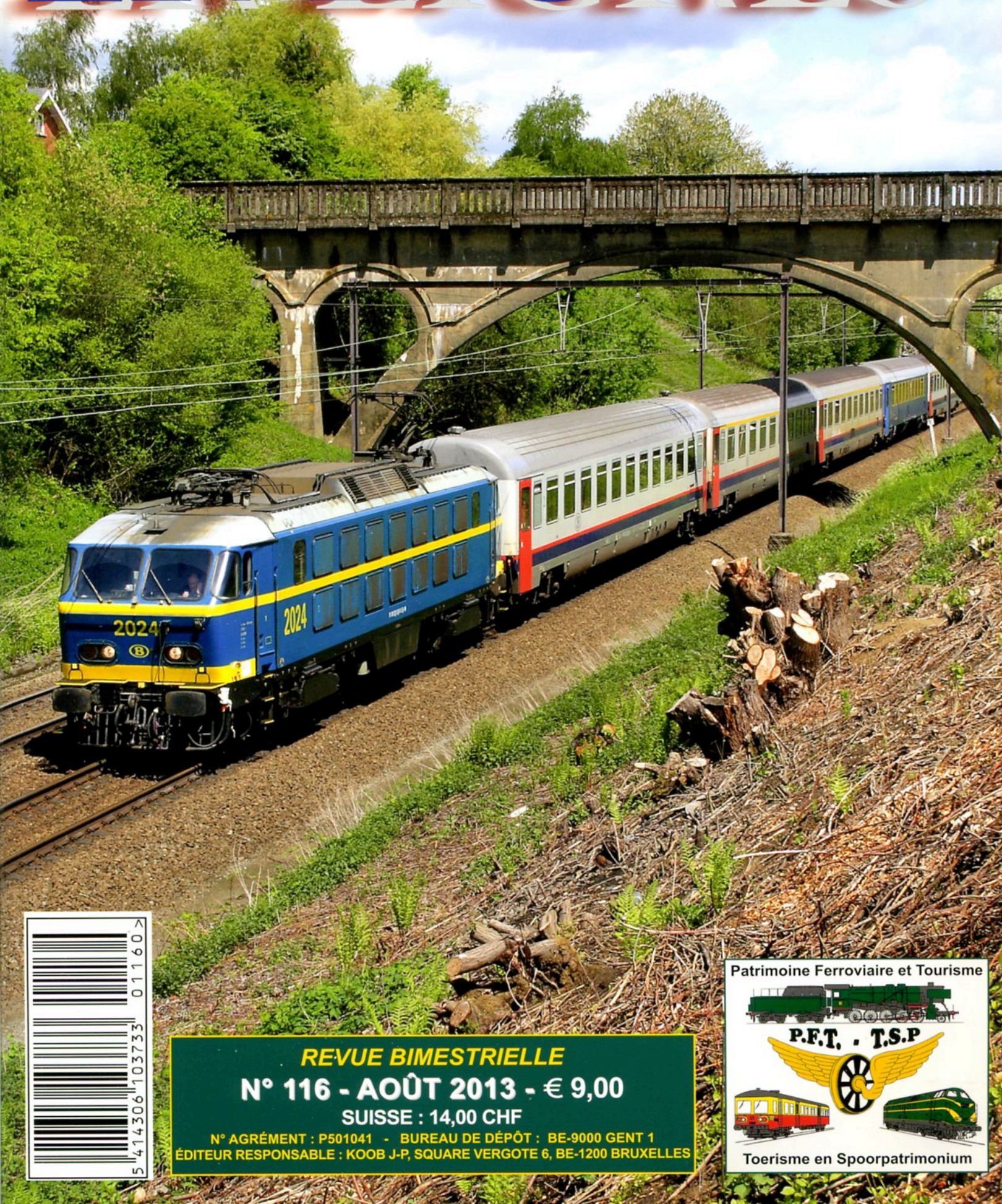


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 116 - AOÛT 2013 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉMENT : 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

Les deux événements majeurs de l'été sont maintenant dans leur phase finale de préparation : le festival de locomotives "Cockerill" et la venue de la locomotive "Thomas", vedette de dessins animés pour les plus petits. Ils se passent sur le Chemin de fer du Bocq, la ligne touristique que le PFT exploite entre Ciney et Purnode. C'est dire si elle revêt aujourd'hui un caractère majeur dans le développement de nos activités.

Même si vous ne participez pas à ces deux manifestations, profitez des beaux jours pour rendre visite à la "plus belle ligne ferroviaire de Belgique"; tous les week-ends, ce sont des autorails et des trains vapeur qui animent la vallée du Bocq. Votre venue est sans conteste la meilleure façon de soutenir les nombreux bénévoles qui font revivre la ligne 128.

Si maintenant vous préférez la lecture, découvrez nos dernières éditions. Il devrait y avoir au moins cinq nouveaux livres cette année !

Bonne lecture et... bonnes vacances !



PHOTO 116-01 Le 8 juin 2013, l'association anglaise Mercia Charters a rendu visite au Musée du Rail de Saint-Ghislain. A cette occasion, les participants ont pu effectuer un petit trajet à bord de la voiture TEE. PFT.

Petites annonces

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

RECHERCHE : bouton argenté ou doré (avec roue ailée) d'un uniforme de cheminot années 50 à 70; chef de gare, chef-garde, conducteur, contremaître, etc.
Faire offre à Philippe DUQUESNES.
☎ : 00.32.(0).491/22.15.01.

RECHERCHE : calendrier LOCO 2012 bon état. S'adresser à J.R. LEJEUNE par téléphone uniquement le lundi soir ;
☎ : 00.32.(0)368.50.16.

A VENDRE : collection de la revue "Continental Modeller", 13 années complètes de 1987 à 1999. S'adresser à J.R. LEJEUNE par téléphone uniquement le lundi soir ;
☎ : 00.32.(0)368.50.16

Rectifications

EN LIGNES 115

- **page 35** : la photo du bas montre le train P3751 Jeumont - Charleroi-Sud. En temps normal, ce train était composé de voitures K.
- **page 40** : dans la rubrique DB : c'est la **6514** qui a été détruite dans la collision de Barendrecht en 2009 et non la 6515. Les locomotives pouvant circuler en Belgique sont les 6505 à 6513, 6515, 6516, 6517 et 6518 à 6520.
- **page 42** : photo du bas : la seconde machine, remorquée comme véhicule est la **1606** et non la 1605 (cette dernière est ferrailée depuis plusieurs années). HUSA possède actuellement quatre 1600 : les 1606, 1609, 1619 et 1621.

PFT-agenda

- **samedi 7 et dimanche 8 septembre** : journées du Patrimoine – ouverture du Musée du rail de Saint-Ghislain; bourse d'échange le samedi 7 (la plus grande du pays).
- **samedi 14 et dimanche 15 septembre** : "Événement Thomas", la petite locomotive des dessins animés se rendra sur le Bocq à Spontin; voir encart central.
- **Tous les samedis, dimanches et jours fériés de juillet à septembre** : circulations touristiques sur la ligne 128; festival de locomotives Diesel les 17 et 18 août; tous renseignements sur www.cfboq.be et dans les pages centrales;
- **samedi 5 octobre** : voyage PFT.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Corentin CAUWELIER, Henri CHAUVEHEID, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roel DE SAEGHER, Andy ENGELEN, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Jiri Konecny, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Charles OCSINBERG, Roger PLETINCKX, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Thomas SZYMANOWSKI, Jean-Pierre TEUGELS, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Frans UYTTEBROECK, Claude VANDECASTELE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Denis VANSUMMEREN, Philippe VERELST, Eddy VERVOORT, Bram ZUIDWEG.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2013

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 38 (étranger : € 44) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2013". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 116-02 Le 11 mai, le PFT a organisé un train d'adieu aux locomotives de la série 20. Arrêt-photo entre Hennuyères et Braine-le-Comte, à hauteur du "pont des Soupirs". PFT.

EN LIGNES 116 - août 2013

sommaire



4

Le PFT fête ses 25 ans



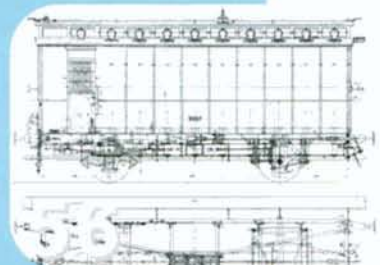
26

Les locomotives de la série 23 - IV



48

La débâcle du FYRA



56

Les voitures cellulaires



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

4 le PFT fête ses 25 ans

9 le matériel moteur du PFT

17 Actualité belge

17 statistiques - locomotives

23 automotrices - TGV

24 voitures

26 La série 23 - IV

44 divers

48 la débâcle du FYRA

50 Privés

52 Touristiques

53 Actualité étrangère

53 Allemagne

54 Pays-Bas - Australie

55 France

56 Les voitures cellulaires

60 Curiosité ferroviaire

62 Hier - aujourd'hui

63 Les plus beaux sites

64 Nées en Belgique

66 Il y a ...

COUVERTURE ARRIÈRE

En haut - **PHOTO 116-03** La rame 4002 pour Eurostar a été acheminée à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi par la PB 13 de Crossrail. Schulen, 25 juin. Andy ENGELEN.

Au milieu - Le 19 juin, la 217 002 (ex. DB) de Bahn Touristik Express a remorqué au départ de Nürnberg les 1901 + 1902 + 1861 + 1877 vers le centre d'essai de Velim en Tchéquie pour tester le nouveau logiciel F. Passage à Sulzbach Rosenberg. Thomas SZYMANOWSKI.

En bas - Le 2 mai, la 9802 de LOCON (ex. 6325 SNCB) remorque un train d'autos Cobelfret vers le port de Sloehaven, près de Vlissingen. Bram ZUIDWEG.

LE PFT FÊTE SES 25 ANS

1988 - 2013



PHOTO 116-04 En 25 ans, le PFT a développé une des plus importantes collections privées de matériel en Europe. Plusieurs pièces uniques la composent comme, sur cette photo les 1805 et 2551. Les voici en compagnie des 1504 et 1608 à Saint-Ghislain, à l'occasion de la visite de l'association anglaise Mercia Charters le 8 juin 2013. PFT.

Déjà 5 ans que nous avons fêté les vingt ans du PFT, relatés dans le numéro 86 de votre revue.

Beaucoup d'eau a encore coulé sous les ponts, tant l'actualité ne cesse de bouger et d'évoluer. La SNCB-Holding est devenue notre partenaire privilégié pour l'organisation de nos voyages ainsi que pour les conventions d'occupation de deux de nos sites d'exploitation. Sans compter la participation effective du PFT dans la gestion de matériel historique que cette même Holding met à disposition des associations touristiques.

Depuis 5 ans, l'association est devenue encore plus mature ; elle ne cesse d'évoluer, avec l'extension vers Bauche du Chemin de fer du Bocq, la location de l'ancien atelier de traction de Saint-Ghislain, le sort malheureusement incertain du site de Schaarbeek.

Pour les nombreux lecteurs qui nous ont rejoints depuis ce fameux numéro 86, il est sans doute essentiel de rappeler en quelques lignes l'histoire du PFT.

Les débuts

Au début des années '1980, quelques "fous du rail" - encore bien jeunes - intéressés par la chose ferroviaire et plus particulièrement par la sauvegarde de matériel radié se rassemblent, dans le but de faire autre chose que de simples photos ou mener des discussions de salon.

En 1984, trois de ces passionnés décident de sauvegarder l'autorail 4906 qui vient d'être retiré du service à Montzen. Il est acheminé, remis en état dans l'atelier d'Haine-St.-Pierre, encore en activité à l'époque, et restauré dans sa version des années '1950, en deux tons de verts, avec son ancien numéro 553.29. Il prend alors du service sur la ligne Mariembourg - Treignes, exploitée par le CFV3V. Devant le succès de cette restauration,

quatre autres amateurs acquièrent en juin 1986 l'autorail 4618, du dépôt d'Haine-St.-Pierre. Il est restauré à l'atelier de Bruxelles-Midi, présenté en version verte des années '1960, et renuméroté 554.18.

En 1987, deux autres véhicules sont acquis ou en voie de l'être : la remorque à deux essieux 732.10 et l'autorail 4333.

Et arriva l'année 1988... Le 14 mai, les futurs membres fondateurs du PFT organisent leur premier voyage : un adieu inoubliable aux locomotives du type 204 et aux voitures internationales du type 11. Le succès est au rendez-vous ! C'est vrai qu'on propose aux participants un programme de choix, avec des arrêts-photos dans les plus beaux sites et une organisation sans faille. De plus, les deux locomotives sont repeintes pour l'occasion dans la livrée "type 204".

La naissance du PFT

L'acquisition de matériel roulant et l'organisation de voyages nécessitent alors plus qu'une "association de fait". Il va falloir gérer, restaurer et exploiter ce patrimoine, financer de nouvelles acquisitions, organiser de nouveaux voyages, bref, officialiser l'activité en créant une structure juridique appropriée. Les statuts sont publiés au *Moniteur Belge* le 11 août 1988 : l'association portera le nom "Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl - Toeristisch Spoor Patrimonium vzw", en abrégé PFT-TSP. Ces trois mots décrivent à eux seuls l'objet social.

On démarre

Les activités se développent tout azimut ; les bénévoles organisent des

voyages pour amateurs ou grand public qui attirent de plus en plus de fervents. La raison probable est que l'amateur ou le public reçoit ce qu'il demande ou ce qu'il attend : les programmes des activités sont détaillés, les "endroits-photos" sont choisis en fonction de l'angle du soleil, et sont nettoyés, le matériel roulant est choisi en fonction du sujet, etc. Avec l'acquisition de la voiture-buffet, on offre même un "plus" : la préparation de "lunch-packets".

Au fil des ans et des acquisitions, on retrouve de plus en plus en tête des trains spéciaux le matériel appartenant à l'association, restauré et autorisé à circuler sur le réseau national.

Les diverses activités

Les voyages et manifestations

Une des activités principales du PFT a toujours été les voyages ; quelques-uns sont restés mémorables - les sorties sur la *Vennbahn* -, d'autres ont eu un succès plus mitigé, d'autres encore ont été modifiés en dernière minute ou même supprimés, comme celui qui porte le numéro 152 ! Oui, 152 voyages pour amateurs organisés en 25 ans ! Ça fait 6 par an, toujours

avec un thème et en essayant d'assouvir au mieux les attentes des ferroviathes...

Le PFT a organisé de nombreux adieux, que ce soit au matériel (automotrices *Marelli*, *Budd*, postales et classiques, locomotives séries 12, 15, 16, 18, 20, 22, 23, 26, 28, 51, 59, 80, 83, 84, 85, 91, voitures M2, M3, I1, I4, remorques 734, autorails, ...) ou à des lignes ferrées (*Vennbahn*, 63, 77, 85, 86, 98, 109, 141, 154, 163, ...). Mais il a également été le premier à circuler sur les lignes 1, 147 et une partie de la 25N !

Le PFT a aussi organisé plusieurs voyages inoubliables à l'étranger : Pologne (2 fois), Maroc (2 fois), Chine (2 fois), Ukraine (2 fois), Russie, Pays-Baltes (Biélorussie, Estonie, Lituanie et Lettonie), Danemark, Hongrie et Cuba.

Outre les voyages pour amateurs, le PFT affrète de nombreux trains pour groupes, écoles, entreprises, ... Ces affrètements sont au moins aussi nombreux que les voyages pour amateurs; il faut encore ajouter les innombrables parcours nécessaires à l'exploitation de la ligne touristique 128, ce qui porte à environ vingt-cinq à trente le nombre de circulations organisées tous les ans.

La collaboration avec le Groupe SNCB est

également importante. Le PFT participe fréquemment à des journées d'animation en gare soit par l'organisation de trains spéciaux, soit par l'exposition de matériel historique : Braine-le-Comte et Mons en 1991, Ath en 1992, Charleroi-Monceau-Châtelet en 1993, festival vapeur à Trois-Ponts en 1996 et 1999, les 75 ans de la SNCB en 2001, journées du Patrimoine en 2002, Ath en 2012, Tournai en 2013, etc. En soutien à cette collaboration, *Infrabel* applique depuis juillet 2011 une redevance kilométrique symbolique. Ce geste est la preuve qu'il existe, même au plus haut niveau du Groupe SNCB, un intérêt certain pour les parcours historiques.

Le PFT prête fréquemment son concours aux autres associations d'amateurs ou gestionnaires de lignes touristiques ; ce fut le cas avec la *Vennbahn*, et ce l'est encore pour le SCM (Stoomcentrum Maldegem), SDP (Stoomtrein Dendermonde-Puurs), le GTF, Febeilrail, *Mercia Charters*, etc.

Le Chemin de fer du Bocq

Dès le début, le PFT s'est mis à la recherche d'une ligne touristique à exploiter. Après que la piste "ligne 106" Clabecq - Ecaussinnes fut abandonnée, le PFT a circulé pendant une saison entre Maredsous et Falaën (ligne 150, dite "de la Mollignée"), en collaboration avec le TTMM.

PHOTO 116-05 Au début de 1989, le PFT organisa son quatrième périple : "un voyage d'hiver". Pour l'occasion, la 6244 de Saint-Ghislain fut repeinte dans sa version d'origine. Ce voyage devait se dérouler sous la neige et trois dates avaient été retenues. Faute de neige, il fut mis en marche à la troisième date proposée, le 11 mars, ... sous un soleil d'été ! Arrêt-photo à Vonêche. PFT.





PHOTO 116-06 Sommes-nous dans le sud de la France, dans les Cévennes? Non, tout simplement dans la vallée du Bocq, à moins de 100 km de Bruxelles. Quand nous vous disions que la ligne 128 est la plus belle du réseau. Au site de Purnode, on peut admirer dans l'alignement droit pas moins de trois tunnels. A la sortie du dernier (tunnel de Purnode), la ligne effectue une courbe et franchit le Bocq sur un magnifique viaduc. Le 4602 y prend la pose le 24 juin 2007. PFT.

La faillite du TTMM entraîna l'abandon du projet touristique.

En 1992, le PFT organisa un week-end de circulations sur la ligne 128 Ciney -Yvoir, parcourable à l'époque entre Ciney et Spontin-Sources. La demande d'exploitation touristique arriva à la SNCB au moment où venait d'avoir lieu la catastrophe du *Trimbleu*, en région liégeoise, ce qui bloqua l'autorisation jusqu'en 2004, année de la signature officielle de la convention avec la SNCB. Jusque là, les circulations devaient se faire sous les conditions imposées par la SNCB, ce qui limitait d'office des parcours et les investissements nécessaires au maintien de la ligne. Pourtant, en 2000, avec l'accord tacite de la SNCB, la ligne est rendue parcourable jusque Dorinne-Durnal.

Dès 2007, la voie est prolongée jusque Purnode; elle traverse la partie la plus sauvage de la région grâce à une succession de ponts et de tunnels.

En 2008, la convention est adaptée et la concession prolongée de Purnode à l'entrée du tunnel d'Yvoir.

Chaque année, le PFT organise sur le Chemin de fer du Bocq un week-end particulier où sont mis à l'honneur le matériel appartenant à l'association, des locomotives appartenant à d'autres lignes touristiques ou opérateurs (*Crossrail*, *B-Holding*, *SCM*, *Fonds-de-Gras*, etc.). Ces rassemblements permettent au PFT de faire découvrir à un large public les charmes de la Vallée du Bocq et aux autres intervenants de laisser circuler sur la "plus belle ligne de Belgique" leur plus beau matériel.

Les publications

Tous les deux mois sortent de presse les périodiques *EN LIGNES* et *OP DE BAAN*, conçus, rédigés et traduits par des équipes de bénévoles.

Ces deux revues sont distribuées par abonnement et dans les librairies belges et en Suisse romande.

On y trouve des articles sur l'évolution de l'association, des articles de fond sur une matière ferroviaire et une large actualité belge et étrangère.

Les documents repris dans ces revues proviennent des archives et de la photo-

thèque du PFT, toutes deux alimentées par des collections privées que le PFT a héritées ou achetées (Dedoncker, Kerr, Dosogne, Dagant, Hennequin, ...) ou que les photographes amateurs alimentent. Notre photothèque compte plusieurs millions de clichés, de toutes les époques. C'est ainsi que sont mis en valeur des documents rares au lieu de rester au fond d'un tiroir...

Outre les deux périodiques, le PFT édite des livres à caractère ferroviaire, qui traitent aussi bien d'Histoire que de matériel roulant. Il sort des éditions entre trois et six publications par an !

A ce jour, outre *EN LIGNES* et *OP DE BAAN*, le PFT a publié plus d'une cinquantaine d'ouvrage, dont certains sont d'ailleurs épuisés depuis longtemps.

Les publications (revues et livres) sont imprimées à Oostakker, près de Gand, chez *Geers-Offset*. La collaboration sans faille entre cet imprimeur et le PFT permet de présenter au public et amateurs des documents de grande qualité à un prix abordable.

Le musée du rail

L'impressionnante collection de matériel et objets divers a rapidement nécessité un abri qui pourrait être utilisé à long terme.

En 1998, l'opportunité se présente : l'ancien atelier des wagons de la SNCB à Saint-Ghislain est désaffecté. Le PFT en sollicite l'occupation et un premier bail de neuf ans est conclu. Il sera transformé en bail de 27 ans à son échéance en 2007.

Le bâtiment est adapté à son rôle de futur "musée" : bétonnage des sols, démolition des structures inutiles, remplacement de la toiture, aménagement des locaux, sécurisation, etc.

L'étage du bâtiment principal est occupé par la section "Modélisme", où plusieurs réseaux miniatures sont en construction ou opérationnels.

Situé à quelques centaines de mètres de l'atelier des wagons, l'atelier de traction de Saint-Ghislain est occupé depuis 2011 par le PFT; on y accueillera l'activité de réparation, d'entretien et de restauration des véhicules qui seront exposés au musée du rail, mis en circulation sur le réseau ou sur le *Chemin de fer du Bocq*.

Le matériel

La collection privée de matériel préservé par le PFT est, paraît-il, la deuxième en importance en Europe. C'est vrai qu'elle est impressionnante et compte de nombreuses pièces devenues uniques. On y compte 4 locomotives à vapeur (64.169, 26.101, une *Bt La Meuse* et une *Cockerrill* à chaudière verticale), 9 locomotives électriques, 3 automotrices électriques; 27 locomotives Diesel, 9 autorails accompagnés de deux remorques (732.10 et 734.05), 15 voitures (types K, M1, M2, I1, I2, I5, TEE) et du matériel divers d'entretien de la voie et de ses abords, et même un autorail pour l'entretien des caténaires ! En outre, plusieurs engins ont été acquis pour servir de banque de pièces pour le maintien en bon état de marche des autres.

A noter qu'une partie de ce matériel n'a pas été financée par le PFT même, mais bien par des personnes privées soucieuses de préserver notre patrimoine ferroviaire.

Le musée abrite également une locomotive allemande, propriété de l'armée belge, qui ne trouvait plus sa place dans les collections militaires.

La pièce la plus ancienne est une grue de 5 tonnes construite en 1903. Son moteur à vapeur d'origine a toutefois été remplacé par un Diesel.

Certains véhicules sont autorisés à circuler sur le réseau *Infrabel*; pour ce faire, ils doivent subir une série de tests et de contrôles, validés en fin de processus par le *SPF Mobilité*.

Nous donnons un aperçu de notre matériel dans les pages qui suivent. Le point rouge signifie qu'il s'agit d'une pièce unique.

Les acteurs de l'ombre

Ce sont ceux que l'on ne voit pas et qui sont absolument nécessaires au bon fonctionnement d'une association aux si multiples facettes : le trésorier, qui s'occupe de la comptabilité et de l'envoi des commandes, le rédacteur en chef, qui gère la rédaction des revues et des publications (mise en page, traduction, etc.), les responsables du matériel, qui organisent sa préparation, son entretien et les visites techniques d'homologation, et tous les bénévoles qui œuvrent lors des portes ouvertes ou des circulations touristiques sur le *Chemin de fer du Bocq*.

Toutes ces tâches occupent la plus grande partie des heures (pour ne pas dire la totalité) de loisirs des responsables parce que toute l'équipe est bénévole.

PHOTO 116-07 Le Musée du rail de Saint-Ghislain abrite de nombreuses pièces uniques, comme la 2629 et la 2201, qui sont également les seules survivantes de leur série. A droite, la 9209 remise dans sa décoration d'origine. Dans son cas, elle n'est pas seule, puisque la 9214 est placée en monument à l'Atelier Central de Salzinnes. PFT.



A remarquer toutefois que, dans le cadre des plans d'embauche, le PFT a pu recruter un ouvrier à mi-temps pour l'entretien du site de Saint-Ghislain. Une partie de sa rémunération est payée par le PFT, l'autre est prise en charge par les autorités régionales.

L'avenir

On peut sans crainte affirmer que le bilan de ces 25 ans est positif : le patrimoine ferroviaire contemporain est sauvegardé, à la fois de manière statique dans un "musée" qui se veut vivant, et de manière opérationnelle sur le *Chemin de fer du Bocq*, qui est sans conteste "la plus belle ligne de Belgique".

Le PFT poursuivra sa mission de sauvegarde du patrimoine; qu'il soit roulant ou pas.

Une locomotive série 20 devrait encore rejoindre les collections de Saint-Ghislain, à laquelle viendra s'ajouter le matériel dont la SNCB se défait : locomotives 2801, 2913, 7103, automotrices électriques 002 (Postale), 027, autorail 4006, wagons, voitures, ...

Sur la ligne du Bocq, Evrehailles-Bauche est en vue. Il reste quelques centaines de mètres de voie à poser.

L'atelier de traction de Saint-Ghislain est

PHOTO 116-08 Deux des plus belles réussites du PFT : la ligne du Bocq et l'acquisition de la P8 64.169. Faut-il rappeler ici que le PFT n'a jamais bénéficié du moindre subside pour mener à bien l'ensemble de ses projets ? Mais nombreux sont ceux qui, désintéressés, ont répondu aux différents appels. Le 6 septembre 2009, la P8 débouche du tunnel de Durnal en tête d'un train de marchandise mis en marche pour les photographes. PFT.

presque prêt à recevoir le matériel à restaurer.

De nombreuses publications sont en cours de rédaction ou en projet, de même que s'étoffe le service des archives, dont la quantité représente plusieurs mètres cubes !

Avec l'ouverture de *Train World* à Schaerbeek, la collaboration avec le Groupe SNCB ne pourra que s'intensifier, ce qui est évidemment un plus pour notre association.

Et vous !

C'est grâce à votre soutien, entre autres par la lecture de notre revue, que ce soit en français ou en néerlandais, ou par l'achat de livres et autres publications, que le PFT existe et qu'il remplit ses objectifs.

Les journées portes ouvertes et les circulations touristiques sont également mises à profit pour faire découvrir aux jeunes et moins jeunes les différentes facettes du monde ferroviaire, peut-être susciter des vocations et, on l'espère, attirer quelques volontaires actifs.

Votre participation à nos activités est le reflet du programme que l'on vous propose, et qui essaie, de par sa qualité,

d'attirer le public le plus large possible.

Vous êtes aussi nombreux à soutenir financièrement l'association, que ce soit par le biais de la *Fondation Roi Baudouin* ou par des dons directs. Soyez encore remerciés pour ces gestes désintéressés qui témoignent de la confiance aux animateurs du PFT.

Pour conclure...

Au fil des ans, le PFT s'est créé une certaine notoriété empreinte de sérieux et de dynamisme. L'association est connue pour la qualité de sa collection de matériel historique pouvant rouler sur les voies du réseau belge.

Comme vous avez pu le lire, les objectifs seront poursuivis, grâce notamment aux nouveaux bénévoles qui nous rejoignent.

Vingt-cinq ans... L'âge mûr pour une association dont la majorité des membres fondateurs est toujours active... Il est doucement temps que l'expérience des anciens passe le relais au dynamisme des plus jeunes.

Mais c'est avant tout avec vous que le PFT poursuivra sa route... que l'on espère encore longue et fructueuse ! On en reparle dans dix ans ?





26.101 ●

Constructeur : Krauss-Maffei 16691 / 1943
Origine : DRB 52.3554, Russie
 SZD TE 3554, Pologne
 Ty2-3554
PFT : août 1990
Etat en 2013 : attend sa nouvelle
 chaudière
PHOTO 116-09 *Bertrix, 19-08-1995*
 PFT.



64.169

Constructeur : Henschel 18939 / 1921
Origine : CFR 230.084 (Roumanie)
PFT : décembre 2001
Etat en 2013 : en état de marche,
 homologuée
PHOTO 116-10 *Saint-Ghislain,*
14-09-2008. PFT.



5117 (5001)

Constructeur : Cockerill 3885 / 1963
Origine : SNCB 200.061 / 5161 / 5117
PFT : août 2003
Etat en 2013 : statique,
 peinte en 5001
PHOTO 116-11 *Schaerbeek,*
06-09-2006. PFT.



5128

Constructeur : Cockerill 3761 / 1962
Origine : SNCB 200.028 / 5128
PFT : août 2001
Etat en 2013 : en état de marche,
 non restaurée
PHOTO 116-12 *Saint-Ghislain,*
06-12-2009. PFT.



5149

Constructeur : Cockerill 3798 / 1962
Origine : SNCB 200.049 / 5149
PFT : août 2006
Etat en 2013 : en état de marche,
 en cours de restauration
PHOTO 116-13 *Salzannes,*
09-11-2008. PFT.



5183

Constructeur : Cockerill 3907 / 1963
Origine : SNCB 200.083 / 5183
PFT : janvier 2002
Etat en 2013 : en état de marche,
 restaurée et homologuée
PHOTO 116-14 *Tunnel de Durnal,*
04-10-2009. PFT.



5215

Constructeur : AFB 121 / 1955
Origine : SNCB 203.002 / 5302 / 5215
PFT : juin 2012
Etat en 2013 : en état de marche,
 non restaurée
PHOTO 116-15 *Tunnel de Purnode,*
06-04-2013. PFT.



5217

Constructeur : AFB 138 / 1955
Origine : SNCB 203.018 / 5318 / 5217
PFT : juin 2012
Etat en 2013 : en état de marche,
 non restaurée
PHOTO 116-16 *Dorinne, 06-04-2013.*
 PFT.



202.020

Constructeur : AFB 156 / 1955
Origine : CFL 1603
PFT : 1998
Etat en 2013 : en état de marche,
 restaurée et homologuée
PHOTO 116-17 *Dorinne-Durnal,*
16-05-2009. PFT.



5927

Constructeur : Cockerill 3432 / 1955
Origine : SNCB 201.027 / 5927
PFT : décembre 1993
Etat en 2013 : en état de marche, en cours de restauration

PHOTO 116-18 *Geraardsbergen, 05-05-1984. PFT.*



5941

Constructeur : Cockerill 3446 / 1955
Origine : SNCB 201.041 / 5941
PFT : septembre 2002
Etat en 2013 : en état de marche, restaurée et homologuée

PHOTO 116-19 *Dorinne-Durnal, 07-08-2005. PFT.*



210.077 / 6077

Constructeur : Cockerill 4108 / 1965
Origine : SNCB 200.077 / 6077
PFT : 1989
Etat en 2013 : en état de marche, restaurée et homologuée

PHOTO 116-20 *Tunnel de Purnode, 10-04-2008. Laurent JOSEPH.*



6106 ●

Constructeur : Cockerill 4127 / 1966
Origine : SNCB 210.206 / 6106
PFT : décembre 1993
Etat en 2013 : en état de marche, homologuée,

PHOTO 116-21 *Saint-Ghislain, 26-10-2010. PFT.*



6289

Constructeur : BN, 1966
Origine : SNCB 212.189 / 6289
PFT : septembre 2005
Etat en 2013 : en état de marche, en cours de restauration

PHOTO 116-22 *Saint-Ghislain, 26-04-2008. PFT.*



270.005 (7005) ●

Constructeur : Baume & Merpent, 1954
Origine : SNCB 270.005 / 7005
PFT : avril 2001
Etat en 2013 : en état de marche, restaurée

PHOTO 116-23 *Saint-Ghislain, 06-12-2009. PFT.*



7103 ●

Constructeur : Baume & Merpent, 1957
Origine : SNCB 271.006 / 7103
PFT : juin 2013
Etat en 2013 : statique, non restaurée

PHOTO 116-24 *Leuven, 28-09-1990. PFT.*



7305

Constructeur : BN, Nivelles, 1965
Origine : SNCB 273.005 / 7305
PFT : février 2010
Etat en 2013 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 116-25 *Dorinne-Durnal, 01-07-2012. PFT.*



7324

Constructeur : BN, Nivelles, 1966
Origine : SNCB 273.024 / 7324
PFT : mars 2010
Etat en 2013 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 116-26 *Clabecq, 01-02-1996. PFT.*



7325

Constructeur : BN, Nivelles, 1966
Origine : SNCB 273.025 / 7325
PFT : mars 2010
Etat en 2013 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 116-27 Floreffe,
 13-07-1983. PFT.



7341

Constructeur : BN, Nivelles, 1973
Origine : SNCB 7341
PFT : mars 2013
Etat en 2013 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 116-28 Ronet,
 18-12-1986. PFT.



8061

Constructeur : BN, Nivelles, 1963
Origine : SNCB 260.061 / 8061
PFT : janvier 20013
Etat en 2013 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 116-29 Saint-Ghislain,
 14-09-2008. PFT.



8320 ●

Constructeur : Cockerill, 1956
Origine : SNCB 253.020 / 8320
PFT : septembre 2003
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-30 Saint-Ghislain,
 11-09-2004. PFT.



8428

Constructeur : ABR, Familleureux, 1963
Origine : SNCB 250.103 / 8428
PFT : août 2001
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-31 Purnode,
 15-08-2008. PFT.



8524 ●

Constructeur : FUF, Haine-St-Pierre, 1957
Origine : SNCB 252.024 / 8524
PFT : mars 2002
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-32 Saint-Ghislain,
 27-06-2010. PFT.



9209

Constructeur : BN, Nivelles, 1960
Origine : SNCB 232.009 / 9209
PFT : janvier 2002
Etat en 2013 : en état de marche, restaurée

PHOTO 116-33 Saint-Ghislain,
 14-09-2008. PFT.



806

Constructeur : AFB 119 / 1954
Origine : CFL 806
PFT : juillet 2010
Etat en 2013 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 116-34 Spontin,
 11-12-2010. PFT.



1603

Constructeur : AFB 157 / 1955
Origine : CFL 1603
PFT : décembre 2005
Etat en 2013 : en état de marche, homologuée

PHOTO 116-35 Dorinne-Durnal,
 22-07-2007. PFT



4001 ●

Constructeur : CW Mechelen, 1957
Origine : SNCB 630.01 / 4001
PFT : juin 2003
Etat en 2013 : en très mauvais état

PHOTO 116-36 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. PFT.*



4006 ●

Constructeur : CW Mechelen, 1961
Origine : SNCB 630.06 / 4006
PFT : juin 2013
Etat en 2013 : non restauré

PHOTO 116-37 *Aarschot, 16-04-1980. PFT.*



4333

Constructeur : A.M. Nivelles, 1954
Origine : SNCB 602.03 / 4233 / 4333
PFT : 1988
Etat en 2013 : en état de marche, restauré et homologué

PHOTO 116-38 *Spontin, 05-09-2009. PFT.*



4506

Constructeur : Ateliers Germain, 1955
Origine : SNCB 605.06 / 4506
PFT : octobre 2002
Etat en 2013 : en état de marche, homologué

PHOTO 116-39 *Tunnel de Durnal, 03-01-2010. PFT.*



4602

Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : SNCB 554.02 / 4602
PFT : décembre 1993
Etat en 2013 : en état de marche, restauré et homologué

PHOTO 116-40 *Tunnel de Lèche, 25-05-2010. PFT.*



4605

Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : SNCB 554.05 / 4605
PFT : avril 1990
Etat en 2013 : en état de marche, restauré et homologué

PHOTO 116-41 *Sovet, 27-08-2005. PFT.*



554.18 (4618)

Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : SNCB 554.18 / 4618
PFT : juin 1986
Etat en 2013 : en état de marche, restauré

PHOTO 116-42 *Tunnel de Dorinne, 27-08-2005. PFT.*



553.29 (4906)

Constructeur : Ateliers Germain, 1942
Origine : SNCB 554.04 / 553.29 / 4906
PFT : juin 1983
Etat en 2013 : en état de marche, en cours de restauration

PHOTO 116-43 *Fauquez, 02-05-1987. PFT.*



551.26

Constructeur : CW Mechelen, 1939
Origine : SNCB 622.52 / 551.26 / ES 308
PFT : 1988
Etat en 2013 : en état de marche, en cours de restauration

PHOTO 116-44 *Schaerbeek, 25-06-1992. PFT.*



1504

Constructeur : BN, Nivelles, 19623
Origine : SNCB 150.004 / 150.011 / 1504
PFT : janvier 2010
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-45 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. PFT.*



1608

Constructeur : BN, Nivelles, 1963
Origine : SNCB 160.024 / 1608
PFT : octobre 2011
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-46 *Welkenraedt, 05-08-2007. Jean-Yves LAMBIET.*



1805 ●

Constructeur : BN, Nivelles, 1974
Origine : SNCB 1805
PFT : janvier 2001
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-47 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. PFT.*



2201 ●

Constructeur : AMN, Nivelles, 1953
Origine : SNCB 122.001 / 2201
PFT : juin 2009
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-48 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. PFT.*



2309

Constructeur : BN, Nivelles, 1956
Origine : SNCB 123.009 / 2309
PFT : avril 2013
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-49 *Schaerbeek, 18-08-2009. PFT.*



2551 ●

Constructeur : BN, Nivelles, 1961
Origine : SNCB 232.009 / 9209
PFT : juin 2011
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-50 *Bruxelles-Midi, 27-06-1992. PFT.*



2629 ●

Constructeur : BN, Nivelles, 1971
Origine : SNCB 2629
PFT : juin 2012
Etat en 2013 : en état de marche, exposée à Saint-Ghislain

PHOTO 116-51 *Wijgmaal, 21-03-2003. PFT.*



2801 ●

Constructeur : Baume & Merpent, 1950
Origine : SNCB 120.001 / 2001 / 2801
PFT : juin 2013
Etat en 2013 : statique, non restaurée

PHOTO 116-52 *Neufvilles, 01-06-1996. PFT*



2913 ●

Constructeur : Baume & Merpent, 1949
Origine : SNCB 101.013 / 2913
PFT : juin 2013
Etat en 2013 : statique, non restaurée

PHOTO 116-53 *CW Mechelen, 23-11-2010. PFT*



002 ●

Constructeur : AC Mechelen, 1967
ex. automotrice de 1935 transformée

Origine : SNCB 228.802 / 802 / 957 / 002

PFT : juin 2013 (en prêt)

Etat en 2013 : pas en état de marche

PHOTO 116-54 *La Louvière-Sud, 21-06-2003. PFT.*



027 ●

Constructeur : AC Mechelen, 1957

Origine : SNCB 630.06 / 4006

PFT : juin 2013

Etat en 2013 : non restaurée

PHOTO 116-55 *Saint-Ghislain, 26-10-2010. PFT.*



082 ●

Constructeur : La Brugeoise & Delcuve

Origine : SNCB 228.082 / 082

PFT : octobre 1997

Etat en 2013 : en état de marche, en cours de restauration

PHOTO 116-56 *Ottignies, 04-05-1996. PFT*



WR360C14K ●

Constructeur : O&K 42550 / 1940

Origine : Wehrmacht, puis armée belge

PFT : février 2009 (en prêt)

Etat en 2013 : en état de marche, exposé à Saint-Ghislain

PHOTO 116-57 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. PFT.*



ES102

Constructeur : CW Mechelen, 1948

Origine : SNCB ES 102

PFT : 2003

Etat en 2013 : en état de marche, véhicule de service

PHOTO 116-58 *Spontin-Sources, 15-01-2012. PFT.*



Bt La Meuse

Constructeur : La Meuse

Origine : Saint-Gobain

PFT : novembre 2007

Etat en 2013 : non en état de marche non restaurée

PHOTO 116-59 *Warnant, 13-11-2007. PFT.*



Cockerill

Constructeur : Cockerill 2331 / 1901

Origine : Carrières et Fours à Chaux de Chercq

PFT : août 2005

Etat en 2013 : non restaurée

PHOTO 116-60 *Dorinne-Durnal, 27-08-2005. PFT.*



(231.02) ●

Constructeur : Deutz 46394 / 1944

Origine : Wehrmacht puis CCB 216

PFT : mars 1993

Etat en 2013 : en attente de restauration en 231.002 SNCB

PHOTO 116-61 *Havannes, 29-05-1993. PFT.*



grue / kraan 10t

Constructeur : Cockerill (ancienne grue à vapeur transformée en Diesel)

Origine : AC Cuesmes

PFT : 2001

Etat en 2013 : restaurée, non fonctionnelle

PHOTO 116-62 *Braine-le-Comte, 17-07-1999. PFT.*



Voyages samedi 4 mai

Ce sont nos deux diesels - 6077 et 202.020 - qui ont amené les quelque soixante participants au festival de Maldegem. Ce nombre peu important se justifie sans doute par l'absence de la 64.169, alors en cours de révision.

Cette journée, qui s'est déroulée sous un ciel radieux, a permis de (re)découvrir les activités du *Stoomcentrum Maldegem*, qui avait invité entre autres nos amis luxembourgeois. Leur locomotive "Energie" a ainsi parcouru près de 1000 kilomètres - à 40 km/heure - par ses propres moyens sur le réseau belge ! Un exploit qu'il n'est sans doute permis de réaliser qu'en Belgique !

samedi 11 mai

Adieu série 20. Les premières locomotives de grande puissance du continent européen ont été la vedette d'un voyage d'adieu, même si officiellement on les trouve encore en tête de certains trains. Les nombreux participants - près de 250 ! - avaient pris place dans les quatre voitures I10 louées à la SNCB pour un périple dans la partie occidentale du pays. Après s'être rendu à vide de Bruxelles à Mouscron, le train est revenu jusque Halle en s'arrêtant dans quelques gares. Ensuite, retour vers Mouscron par Mons et Tournai avant de poursuivre jusque Poperinge, où

quelques manœuvres furent nécessaires pour changer la locomotive de front, l'infrastructure ayant été fortement simplifiée...

La rame était agrémentée d'une voiture RESTO à bord de laquelle on servait boissons et sandwiches; ces voitures ne sont - hélas - plus utilisées en service normal, et c'est bien dommage. Elles agrémenteraient agréablement les quelques parcours à longue distance en train classique qui existent encore.

Malgré la météo plus que maussade, quelques très belles photos ont pu être réalisées.

samedi 22 juin

Les locomotives série 11 n'auront pas eu la chance de leurs consœurs de la série 20. Le voyage qui leur était promis a dû être annulé pour plusieurs raisons.

La principale est le coût demandé par la SNCB pour la mise en ordre de la machine; en effet, une locomotive arrêtée depuis quelque temps doit subir une révision sommaire; celle-ci nécessitait en outre le remplacement de quelques éléments, comme les batteries et les blocs de frein. Ces coûts ne permettaient pas d'être compensés par le nombre de participants inscrits, bien inférieur à celui enregistré au voyage précédent.

C'est donc sans gaité de cœur que les organisateurs ont décidé de l'annuler. Il faut savoir qu'une annulation nécessite,

administrativement, bien plus de travail qu'une mise en marche; et cette solution n'est envisagée qu'en dernier recours.

...et quelques affrètements

Les 8 et 9 juin, nos amis britanniques de *Mercia Charters* nous ont rendu visite pour un périple de deux jours, qui les a menés entre autres à Saint-Ghislain et au *Chemin de fer du Bocq*; plusieurs compositions inédites ont été alignées pour leur plus grand plaisir : une locomotive série 62 d'*Infrabel* en tête du convoi le samedi, et une locomotive 55 de *Tuc-Rail* le dimanche.

Le samedi 22 juin, c'est la SNCB-Holding qui nous commandait un train vapeur pour animer la journée de promotion de la nouvelle galerie commerciale de la gare de Tournai. Organisée en partenariat avec la Ville, cette journée a rassemblé de nombreux curieux à qui l'on proposait, dans l'après-midi, trois allers-retours vers Mouscron.

C'était également l'occasion de tester en ligne la 64.169, sortie quelques jours plus tôt d'une révision nécessitée par la chute de timbre de la chaudière. La loco est ainsi prête pour la haute saison !

PHOTO 116-63 ↓ Le train d'adieu des 20 du 11 mai. Arrêt-photo en gare de Saint-Ghislain. PFT.





Activités

Saint-Ghislain Musée du Rail

Le 27 avril a eu lieu la traditionnelle ouverture de printemps, avec bourse d'échange. Comme à l'habitude, le public a répondu présent.

La prochaine ouverture aura lieu les 7 et 8 septembre à l'occasion des journées du Patrimoine, avec une grande bourse d'échange le samedi 7.

Vous aussi voulez rejoindre les équipes de bénévoles à Saint-Ghislain ? N'hésitez pas à contacter Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93.

Matériel

Depuis maintenant trois ans, la SNCB-Holding convie les cinq associations touristiques qui exploitent une ligne ou possèdent une collection de matériel roulant (1), à participer au projet "Train World". Le *Train World* sera le futur centre de découverte des chemins de fer belges, établi à Schaerbeek; il devrait ouvrir ses portes au début de 2015.

Si une partie de la collection de matériel roulant pourra être abritée en ces nou-



Le 19 juin, le président du PFT co-signe la charte qui lie la SNCB-Holding et les cinq associations belges. PFT.

veaux espaces, la majorité du matériel préservé par la SNCB-Holding ne pourra y prendre place. La SNCB-Holding a donc proposé à ces cinq associations soit un prêt de matériel dans le but de l'exposer, soit une cession s'il ne revêt pas un caractère exceptionnel.

Cette opération s'est concrétisée le 19 juin par la signature d'une "Charte" entre les différentes associations et la SNCB-Holding.

Grâce à cette action, tous les éléments représentatifs qui ont été sauvegardés mais qui ne peuvent être exposés à Schaerbeek, sont préservés, pour le plus grand bonheur des amateurs.

C'est ainsi que 21 véhicules devraient rejoindre la collection du PFT à Saint-Ghislain, dont notamment les automotrices 027 et 002 (Postale), les locomotives

électriques 2801 et 2913, l'automotrice 4006, la locomotive Diesel 7103; la voiture TEE et la remorque d'automotrice 734.05, qui font partie du matériel transféré, sont déjà à Saint-Ghislain.

On ne peut que féliciter les responsables de la SNCB-Holding, en particulier Jannie Haeck – administrateur-délégué - et son équipe de la division "Héritage et Patrimoine historique" pour cette initiative exceptionnelle qui allie les secteurs public et associatif.

(1): les cinq associations sont, dans l'ordre alphabétique : Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées, Kolenspoor, PFT-TSP, Stoomcentrum Maldegem, Stoomtrein Dendermonde - Puurs.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Les deux derniers gros chantiers d'infrastructure d'avant-saison ont consisté au remplacement d'une quarantaine de traverses en recherche entre le tunnel de Lèche et de Purnode, ainsi que la construction d'une voie de 34 mètres à côté de la remise de Spontin.

Pour le premier de ces deux chantiers, les équipes de Schaerbeek et Saint-Ghislain avaient rejoint celle du Bocq pour faciliter ce lourd travail de remplacement des traverses. La voie était déjà opérationnelle vers 15h00 et le ballastage a pu avoir lieu en fin d'après midi.

Le second chantier aura permis de placer la voiture-couchette 15, mise à disposition des bénévoles souhaitant séjourner sur place, sur un coupon de voie indépendant de la ligne, permettant de libérer 26 mètres de voie de garage à Spontin. Vu la quantité de matériel hébergé sur la ligne durant juillet/août, le moindre mètre de voie est précieux. La voiture-couchette devant



Le 7 juin, remplacement de traverses entre les tunnels de Lèche (en arrière-plan) et de Purnode. PFT.

rester à Spontin à proximité du dépôt, il était logique de la transférer sur le côté de la remise.

N'oubliez pas que l'entretien de la voie et du matériel ainsi que l'exploitation sont

assurés grâce à la collaboration d'amateurs bénévoles qui n'hésitent pas à y consacrer quelques heures de leur temps libre. Sans eux, rien de tout ceci ne serait possible (et n'existerait sans doute pas).

Locomotives

série 12

● Après avoir quitté la Belgique le 9 avril, la 1203 est arrivée le 26 avril au centre d'essai de Velim en Tchéquie, où elle fut immédiatement testée sur circuit. Ces essais avaient pour but de mesurer les éventuels courants perturbateurs et déterminer les performances de la locomotive. Ces essais se sont déroulés aussi bien sous 3 kV que sous 25 kV. Trois opérateurs sont intéressés pour le rachat de plusieurs 12. Elles pourraient être engagées non seulement en Tchéquie, mais également en Slovaquie, Hongrie et Pologne.

série 13

● La SNCB a pris la décision de procéder à l'installation du système de sécurité TBL1+ sur les quinze locomotives de la série 13 utilisées par *SNCB-Mobility* (1345 à 1358 et 1360) et ce, au détriment des relations internationales assurées par ces machines. Ainsi équipées, les machines ne peuvent en effet plus se

rendre sur les réseaux voisins, la TBL1+ n'y étant pas homologuée. Dans le but de continuer à assurer la circulation des rames *InterCity* et *EuroCity* entre Bruxelles et Luxembourg, un échange de traction aurait lieu en gare d'Arlon entre la 13 ayant assuré le train depuis Bruxelles et une 20 qui serait en charge du parcours jusque Luxembourg. Cette situation perdurerait jusqu'à l'homologation de la série 18 au Luxembourg et l'installation de l'ETCS sur le tronçon Kleinbettingen - Luxembourg prévu par les CFL dans le courant 2014.

La diminution du nombre de trains assurés par les TRAXX de la série 29 profite aux 13 qui gagnent ainsi une journée de roulement dans le graphique F4 englobant principalement les services marchandises dans le nord de la France. Vous trouverez ci-dessous les trains circulant de jour.

F401

48732 ① FLS 11.39 - LNC 13.37/15.51 - XFTGR 17.56
47741 ② LFLZ 13.05 - LNC 14.30

49821 ③ XFTGR 07.40 - FLS 12.51
48704 ③ FSRV 15.10 - XFTGR 17.55
47849 ④⑤ XFFAR 09.15 - GLI 12.01
49808 ④ GLI 12.57 - LNC 13.24
48810 ④ LNC 16.18 - XFTGR 18.49
44824 ⑤ LNC 14.41 - XFTGR 17.05
44801 ⑤ XFTGR 18.42 - LNC 21.20
49803 ⑥ XFTGR 08.52 - FLS 13.05

F402

47849 ①②③ XFFAR 09.15 - GLI 12.01
49808 ①②③ GLI 12.57 - LNC 13.24
44824 ①②③ LNC 14.41 - XFTGR 17.05
44801 ①②③ XFTGR 18.42 - LNC 21.20
48732 ④ FLS 14.00 - XFTGR 17.56
48737 ⑤ XFTGR 09.05 - FSRV 13.01
44824 ⑥ LNC 08.07 - XFTGR 09.59
44801 ⑥ XFTGR 12.20 - LNC 14.26

Abréviations :

FLS : Aalst, FSRV : Schaerbeek-Formation, GLI : La Louvière-Industrielle, LFLZ : Feluy-Zoning, LNC : Monceau, XFFAR : Fargniers (FR), XFTGR : Tergnier (FR).

RECTIFICATIONS - PRÉCISIONS

Dans le tableau page 10 de *EN LIGNES 115*, dans "mutations" :

- pour les 701 à 703, il y a 21-04-2013, il faut **19-04-2013**;
- pour les 704, 705, 706, 709, 731, il y a 21-04-2013, il faut **22-04-2013**;
- pour les 7846, 7864 et 7865, il y a 21-04-2013, il faut **19-04-2013**;
- pour la 7836, il y a CGR → FNND 21-04-2013, il faut **GCR** → FNND **19-04-2013**;

Dans "mises en parc" :

- pour la 5507, il y a 21-04-2013, il faut **04-03-2013 NK**;
- pour la 5517, il y a 21-04-2013, il faut **12-03-2013 NK**;
- pour la 5526, il y a 21-04-2013, il faut **18-03-2013 NK**;
- Pour les 5523 et 5533, il y a 21-04-2013, il faut **27-03-2013 NK**.

RADIATIONS

- 155 : 26-04-2013 NK
- 163 : 30-05-2013 NK
- 164 : 05-05-2013 NK
- 184 : 11-05-2013 FSD
- 212 : 30-05-2013 FSD
- 216 : 29-05-2013 FSD
- 223 : 10-06-2013 FSD
- 225 : 22-05-2013 FSD
- 257 : 26-04-2013 NK
- 595 : 25-04-2013 NK
- 5704 : 17-06-2013 FNND

MISES EN SERVICE

- 08067 : 10-04-2013 GCR
- 08074 : 10-04-2013 GCR
- 08075 : 10-04-2013 GCR
- 08076 : 10-04-2013 GCR

- 08077 : 10-04-2013 GCR
- 08078 : 17-05-2013 GCR
- 08079 : 17-05-2013 GCR
- 08080 : 17-05-2013 GCR
- 08081 : 17-05-2013 GCR
- 08082 : 17-05-2013 GCR
- 08546 : 10-04-2013 MKM
- 08547 : 10-04-2013 MKM
- 08548 : 17-05-2013 MKM
- 08549 : 17-05-2013 MKM
- 5709 : 20-06-2013 FNND

MUTATIONS

- 732 : GCR → FSD 03-05-2013
- 733 : GCR → FSD 03-05-2013
- 734 : GCR → FSD 03-05-2013
- 735 : GCR → FSD 03-05-2013
- 736 : GCR → FSD 03-05-2013
- 737 : GCR → FSD 03-05-2013
- 738 : GCR → FSD 03-05-2013
- 7744 : FNND → GCR 19-04-2013
- 7747 : FNND → NK 19-04-2013
- 7748 : FNND → NK 19-04-2013
- 7810 : NK → FNND 19-04-2013
- 7821 : GCR → FNND 19-04-2013
- 7823 : GCR → FNND 19-04-2013

SORTIES DE RÉVISION

- 339 : -04-2013 MOD
- 445 : -02-2013 RI
- 451 : -05-2013 RI
- 456 : -04-2013 RI
- 461 : -05-2013 RI
- 464 : -05-2013 RI
- 465 : -02-2013 RI
- 466 : -02-2013 RI
- 480 : -06-2013 RI
- 482 : -03-2013 RI
- 508 : -03-2013 RI
- 513 : -02-2013 RI

- 832 : -03-2013 RI

MISES EN PARC

- 7807 : 11-04-2013 FNND
- 7810 : 03-04-2013 NK
- 7813 : 08-04-2013 FNND
- 7821 : 09-04-2013 GCR
- 7823 : 12-04-2013 GCR

SORTIES DE PARC

- 7742 : 12-04-2013 FNND
- 7743 : 29-04-2013 FNND
- 7744 : 19-04-2013 FNND
- 7747 : 19-04-2013 FNND
- 7748 : 17-04-2013 FNND

DEMOLITIONS

- 2012 : Galloo Gent (*) 05-2013
- 2304 : Keyser, Courcelles 03-2013
- 2306 : Keyser, Courcelles 03-2013
- 2308 : Galloo Gent 04-2013
- 2311 : Galloo Gent 04-2013
- 2312 : Galloo Gent 05-2013
- 2315 : Galloo Gent 04-2013
- 2318 : Galloo Gent 05-2013
- 2322 : Galloo Gent 05-2013
- 2323 : Keyser, Courcelles 03-2013
- 2324 : Galloo Gent 03-2013
- 2326 : Galloo Gent 04-2013
- 2332 : Keyser, Courcelles 03-2013
- 2334 : Galloo Gent 04-2013
- 2341 : Galloo Gent 04-2013
- 2344 : Keyser, Courcelles 03-2013
- 2345 : Galloo Gent 05-2013
- 2350 : Galloo Gent 04-2013
- 2353 : Galloo Gent 05-2013
- 2357 : Galloo Gent 03-2013
- 2358 : Galloo Gent 05-2013
- 2359 : Galloo Gent 05-2013
- 2360 : Galloo Gent 04-2013

- 2364 : Galloo Gent 04-2013
- 2365 : Galloo Gent 04-2013
- 2369 : Keyser, Courcelles 03-2013
- 2370 : Galloo Gent 04-2013
- 2372 : Galloo Gent 04-2013
- 2376 : Galloo Gent 04-2013
- 2379 : Galloo Gent 05-2013
- 2381 : Galloo Gent 04-2013
- 2382 : Galloo Gent 04-2013
- 2601 : Galloo Gent 04-2013
- 2602 : Galloo Gent 03-2013
- 2603 : Galloo Gent 04-2013
- 2606 : Galloo Gent 03-2013
- 2607 : Galloo Gent 03-2013
- 2608 : Galloo Gent 03-2013
- 2609 : Galloo Gent 03-2013
- 2610 : Galloo Gent 04-2013
- 2612 : Galloo Gent 03-2013
- 2615 : Galloo Gent 03-2013
- 2617 : Galloo Gent 04-2013
- 2618 : Galloo Gent 03-2013
- 2624 : Galloo Gent 03-2013
- 2634 : Galloo Gent 03-2013
- 2635 : Galloo Gent 04-2013
- 5211 : Ecore, Aubange 04/05-2013
- 5307 : Ecore, Aubange 04/05-2013
- 5312 : Ecore, Aubange 04/05-2013
- 5320 : Ecore, Aubange 04/05-2013
- 5403 : Ecore, Aubange 04/05-2013
- 5407 : Ecore, Aubange 04/05-2013

ABRÉVIATIONS

- FKR : Merelbeke
- FNND : Antwerpen-Noord
- FSD : Oostende
- GCR : Charleroi-Sud
- MKM : Stockem
- MOD : modernisée
- NK : Kinkempois
- RI : révision intermédiaire
- (*) : Gallo, ex. Van HeyghenS

série 18

● La SNCB souhaite engager, dès le mois de décembre prochain, des rames de voitures M6 encadrées par deux locomotives de la série 18 sur la relation IC-A Oostende - Eupen. Le nombre de voitures M6 s'avérant insuffisant malgré 492 exemplaires en service, ce sont les trois rames actuellement utilisées sur les trains IR-I Binche - Louvain-la-Neuve qui pourraient être utilisées; ces trains seraient alors assurés par des automotrices *Desiro*.

série 20

● La série 20 bénéficie d'un nouveau et très inattendu sursis et fait son grand retour dans les roulements voyageurs via le graphique B0.

Il s'agit d'une conséquence du montage de la TBL1+ sur les machines de la série 13, nécessitant le maintien des 20 en service jusqu'à obtention de l'homologation des nouvelles 18 sur le réseau luxembourgeois.

Le nombre réduit de machines disponibles - 5 unités (2001, 2003, 2004, 2005 et 2007) - ne permettant pas d'assurer tous les services en rame tractée actuellement



21 mai, la 1352 remorque un train Nijmegen - Maastricht - Lourdes, lequel vient de franchir la frontière entre les deux réseaux et va bientôt passer Visé.

Jean-Yves LAMBIET.

dévolus aux 13, c'est une solution avec échange de traction en gare d'Arlon qui est envisagée, limitant l'utilisation des 20 à la partie Arlon - Luxembourg.

Le nouveau roulement, appliqué depuis le changement d'horaires du 9 juin, ne contient que les trains P 7600 Jemelle 05.46 - Bruxelles-Midi 07.54 et 8602 Bruxelles-Midi 16.12 - Jemelle 18.14, mais les 20 assurent aussi de temps à

autre des IC ou des EC en remplacement d'une 13 indisponible.

● La 2024 a finalement rejoint Stockem le 4 juillet, après pas moins de trois mois d'indécision de la part des différents intervenants; malgré sa mutation vers Stockem sur papier le 19 mars 2013, la machine était restée garée à l'atelier d'Antwerpen-Noord dans l'attente d'une décision définitive. La seule utilisation de

PHOTO 116-64 ↓ Malgré leur présence à l'atelier de Kinkempois depuis plusieurs mois, certaines locomotives de la série 19 n'avaient pas été mises en service par la SNCB. Les 1906, 1911, 1913, 1916, 1920, 1923 et 1924 ont finalement été introduites dans les roulements dans le courant du mois de mai, après un ultime parcours de réception entre Liège et Schaerbeek via la ligne 2. Les 1901 et 1902 sont quand à elle toujours à Velim (Tchéquie) et participent à de nombreux essais afin d'autoriser l'utilisation de l'attelage automatique GF en service commercial. Le 5 juin, la 1916 assurait l'IR-j 3738 Bruxelles-National-Aéroport - Quévy en compagnie de la 1807 qui se trouve à l'autre extrémité de la rame. Passage à Cuesmes. Christian AUQUIÈRE.





↑ Le 27 avril, la 1203 effectuait des parcours d'essai sur le circuit d'essai de Velim en Tchéquie, à l'aide d'une rame de 9 voitures chemins de fer tchèques. Une locomotive tchèque est accouplée en queue. Jiri Konecny.

cette locomotive entre le 6 avril (date de son dernier service pour SNCB-Logistics) et son départ pour le Sud du pays fut lors du voyage d'adieu aux 20 organisé par le PFT le 11 mai dernier.

série 26

● Dans le courant du mois d'avril, les dernières locomotives de la série 26 ont été démolies par le ferrailleur Gallo Gent (anciennement Van Heyghen) installé dans le port de Gent. L'ultime représen-

tante de la série est donc la 2629, préservée depuis juin 2012 par le PFT.

série 27

● Les 2713 et 2722 ont finalement été pourvues de la TBL1+, équipement ne leur permettant dès lors plus de circuler hors des frontières belges. Ces deux machines n'avaient pas été équipées du fameux système de sécurité afin de pouvoir assurer les trains spéciaux circulant via Aachen ou Maastricht. Ces missions

sont maintenant confiées aux TRAXX de la série 28 en ce qui concerne Aachen Hbf et aux locomotives de la série 13 pour Maastricht.

séries 21 / 27

● Les locomotives des séries 21 et 27 sont considérées comme en fin de vie. De ce fait, par mesure d'économie, elles ne seront plus peintes au pistolet, mais au rouleau lors de leur passage en révision à Salzinnes !

↓ PHOTO 116-66 Le 13 juin, en raison d'une grève aux Chemins de fer français, le Venise-Simplon-Orient-Express (VSOE) a été détourné par la Belgique, de Luxembourg à Brugge, via Namur et Bruxelles-Midi. La rame, composée de 16 voitures, a ensuite poursuivi à vide jusqu'à Oostende, avec retour en fin d'après-midi par le même itinéraire. C'est la 2001 qui eut le privilège de remorquer ce train légendaire après relais d'une 3000 CFL à Arlon. Passage sur la ligne 50A entre Landegem et Hansbeke. Pierre HERBIET.



série 28

● Les TRAXX de la série 28 grappillent à nouveau quelques trains du trafic marchandise intérieur (graphique F0), avec, depuis le 9 juin, un roulement étoffé comportant quatre jours. On retrouve principalement des trains qui avaient été confiés aux locomotives de la série 13 lors du changement d'horaires du 8 avril dernier.

F001

51200 ②④ LZR 12.29 - FNND 12.50
 52904 ②④ FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ②④ FGZH 16.37 - FNND 17.52
 52903 ②④ FNND 19.55 - FGZH 21.20
 71303 ①③⑤ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ①③⑤ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 40317 ①③ BRAM 19.40 - FNND 21.55
 40316 ⑤ BRAM 19.39 - FNND 21.55

F002

49856 ③ LZR 08.04 - FNND 10.10
 43525 ②-⑤ BRAM 14.42 - FNND 16.53
 40305 ① FNND 16.11 - BRAM 18.40
 40318 ⑥ BRAM 19.00 - FNND 21.08

F003

52703 ①-⑤ FNND 09.57 - FEQM 09.17
 57200 ①-⑤ FEQM 10.39 - FNND 12.29
 52700 ①-⑤ FNND 14.28 - FCLF 17.19
 57205 ①-⑤ FCLF 18.00 - FNND 20.37
 52705 ⑥ FNND 06.30 - LNC 09.04

F004

37945 ① GLI 08.14 - FGZH 10.20



PHOTO 116-67 ↑ La SNCB a stoppé le leasing de la 2801 (E 186 123) le 27 mars 2013 (voir EN LIGNES 115 page 12). Alpha Trains a immédiatement reloué cette locomotive à Railtraxx. La voici en gare de Hasselt le 13 mai 2013, et son nouveau numéro NEV. Tim VAN ROOY.



43721 ②④ LZR 15.15 - BRAM 15.35
 71303 ②④ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ②④ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 40317 ②④ BRAM 19.40 - FNND 21.55
 40321 ①FNND 06.57 - BRAM 09.04
 51200 ⑤ LZR 12.29 - FNND 12.50
 52904 ⑤ FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ①⑤ FGZH 16.37 - FNND 17.52
 52903 ①⑤ FNND 19.55 - FGZH 21.20
 39741 ⑥ FGZH 08.58 - FEQM 11.05
 37942 ⑥ FEQM 12.14 - FGZH 13.50

Ramskapelle, FCLF : Châtelet-Formation, FEQM : Clabecq-Marchandises, FGZH : Gent-Zeehaven, FNND : Antwerpen-Noord, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge.

série 29

● Le roulement de la série 29 en vigueur depuis le 8 avril 2013 s'avérant quasi impossible à respecter, ce dernier comportant pas moins de cinq jours pour cinq machines, a été réduit lors de l'adaptation des d'horaires du 9 juin 2013.

Abréviations : BRAM : Zeebrugge-

↓ Le 1er juin, la 2840 a remorqué entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf un train revenant de Lourdes à destination d'Emmerich. C'est la 1358 (photo page de droite) qui avait assuré la traction entre Jeumont et Liège. Passage à Pepinster. Tim VAN ROOY.



La principale conséquence est la disparition des 29 de la région de Charleroi au profit des 13.

F901

40444 ①④ FIZG 15.23 - XFCAF 19.45
 40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
 46443 ⑥ XFFHS 04.15 - RHODE 08.24
 40443 ⑥ XFCAF 15.50 - FNND 19.36
 43197 ⑦ XFBOB 04.59 - LKV 08.34

F902

43115 ② XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 47802 ①③④⑤ FNND 04.47 - XFVS 09.15
 47807 ①③④⑤ XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26
 43115 ② XFBOB 04.59 - FNND 10.55
 43194 ⑥ FNND 13.19 - LKV 15.12/18.07 -
 XFBOB 21.30

F903

46430 ② RHODE 04.25 - XFFHS 09.10
 41800 ①③ LZR 07.40 - XFDOU 10.02
 44909 ①③ XFSOM 12.57 - BPEL 15.15

F904

47802 ② FNND 04.47 - XFVS 09.15
 47807 ② XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26
 43197 ③⑤ XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 43115 ① XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 49859 ⑤ FNND 12.45 - LZR 14.57
 47807 ⑥ XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

Abréviations : BPEL : Zeebrugge Pelikaan, FIZG : Muizen-Goederen, FNND :



PHOTO 116-68 ↑ Le 28 mai, passage à Fontaine-Valmont (ligne 130A Erquelines - Charleroi) d'un train de pèlerins revenant de Lourdes à destination de Nijmegen. La rame était composée de voitures-couchettes du type I6 et d'une voiture Resto. Dominique ALLARD.

Antwerpen-Noord, FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven, LKV : Kortrijk, LZR : Zeebrugge, RHODE : Antwerpen-Rhodesië, XFBOB : Bobigny (FR), XFCAF : Ca-

lais-Frethun (FR), XFDOU : Douges Delta 3 (FR), XFFHS : Calais-Frethun Faisceau Tunnel (FR), XFSOM : Somain (FR), XFVS : Valenciennes (FR).

↓ Le train Lourdes - Emmerich, remorqué entre Jeumont et Liège-Guillemins par la 1358, passe à Engis sur la ligne 125 Namur - Liège. La rame est composée de voitures allemandes de la société Euro Express. Tim VAN ROOY.



série 57 (G2000)

● La location de la 5704 a été interrompue par SNCB-Logistics durant le mois de juin. La machine a été restituée à Alpha Trains et remplacée par la 5709 qui se trouvait en attente à Antwerpen-Noord depuis la fin du mois d'avril.

● SNCB-Logistics envisage de mettre un terme au contrat de location des cinq locomotives de la série 57 dès le mois de novembre de cette année. Cette décision fait suite à de nombreux problèmes de fiabilité rencontrés tout au long des cinq années de location auprès d'Alpha Trains. Le matériel appelé à remplacer les G2000 n'est pas encore connu mais trois matériels répondent aux besoins de l'opérateur : la TRAXX DE de *Bombardier*, actuellement en cours d'homologation en Belgique (voir *EN LIGNES* 114, page 40), la JT42CWRM-100 de l'américain EMD plus communément désignée *Class 77*, et l'*Euro4000* proposée par *Vossloh*.

série 77/78

● Les 7747 et 7748 de *SNCB-Technics* ont été affectées à l'atelier de Kinkempois afin d'assurer les services d'allège des trains dans les plans inclinés situés entre les gares de Liège-Guillemins et de Ans. Les deux machines ont à cette fin été équipées de tampons élargis comme

↓ **PHOTO 116-70** Le 7 mai, passage à l'ancienne gare de Winterslag de la 6255 remorquant un train-dortoir d'Infrabel entre Genk-Goederen et Schaerbeek. *Johny BRAUNS.*



↑ **PHOTO 116-69** Il nous est apparu que les renseignements qui nous avaient été communiqués pour légendrer la photo de la 5709 publiée à la page 43 du *EN LIGNES* 115 comportaient quelques erreurs. La vue montre bien la 5709 à Antwerpen-Noord le 25 avril où elle ne se trouvait pas en attente de départ mais bien en attente de remise en service par SNCB-Logistics. La machine a été utilisée entre novembre 2012 et avril 2013 par ETMF (*Entreprise de Transport de Matériel Ferroviaire*), filiale de *Transalp Renouvellement*, entreprise de travaux ferroviaires active en France, dont elle assure les acheminements. Antwerpen-Noord, 3 mai 2013. *Pierre HERBIET.*

l'étaient les quatre 23 (2309, 2311, 2315 et 2334) qui officiaient à cette tâche jusqu'en septembre 2012.

● Depuis le 9 juin, les trains de chaux entre les carrières de *Jemelle/Aisemont* et l'usine *Sidmar* de *Gent* sont assurés sur tout le trajet par une unité multiple de 77.

39710 Ⓞ FGND 08.00 - MAI 11.27
37910 Ⓞ MAI 12.41 - FGND 16.29
39710 Ⓞ FGND 07.33 - MAI 11.03
37910 Ⓞ MAI 12.59 - FGZH 16.04
39610 Ⓞ FGND 07.03 - LJ 12.05
36910 Ⓞ LJ 15.03 - FGND 20.31

Abréviations : FGND : Gent-Noord, FGZH - Gent-Zeehaven, LJ : Jemelle, MAI : Aisemont.



Automotrices

série 151-270 et 595-600

● C'est le début de la fin pour les plus anciennes automotrices en activité au sein de la SNCB. Les automotrices des types 62, 63, 65 et 70 (SABENA) subissent de plein fouet la reprise des réceptions des *Desiro*. Depuis le début de cette année, ce ne sont pas moins d'une vingtaine de rames qui ont été retirées du service suite à des avaries diverses dont les coûts de réparation sont considérés comme trop élevés. La SNCB espère avoir procédé au retrait des dernières automotrices doubles bords dans le courant de l'année 2014, ce qui ne laisse que quelques mois aux photographes pour les immortaliser une dernière fois. Vu qu'elles ne sont pas équipées de la TBL1+, il serait question qu'à partir de décembre prochain, les automotrices survivantes ne puissent plus assurer un train en tête; elles devraient obligatoirement être intercalées entre deux automotrices des séries 600-700, 800 ou CityRail. Un vrai casse-tête pour les répartiteurs de matériel...

Desiro

● La mise en service des nouvelles automotrices *Desiro* a finalement été relan-

cée après plusieurs mois d'interruption. La SNCB avait pris cette décision à la suite de nombreux problèmes rencontrés lors de leur introduction massive en décembre de l'année dernière (voir EL 114 page 15). Les réceptions s'étaient malgré tout poursuivies sans que les rames ne soient engagées en service commercial, la SNCB se contentant de les accumuler dans divers ateliers en attendant la résolution par *Siemens* des principaux problèmes.

L'atelier de Merelbeke est le troisième à se voir doté d'un roulement concernant les automotrices *Desiro*. Le graphique MN vient s'ajouter à ceux des ateliers de Charleroi (graphique MM) et de Stockem (graphique MP). Depuis le 9 juin, les *Desiro*, tous graphiques confondus, sont dotées de quarante-huit journées de roulement théoriques, principalement dans la région bruxelloise et en Ardennes. L'engagement de rames sur la relation IR-I Binche - Louvain-la-Neuve est envisagée dès le mois de décembre prochain en remplacement des trois rames de voitures M6.

➤ *Le nouvel autorail de mesure des caténaires d'Infrabel est arrivé d'Italie par camion au Centre Logistique Infrastructure de Haren, le 7 juin. Cet autorail est actuellement en cours de test sur le réseau. A partir de la fin de l'année, il sera utilisé pour contrôler les caténaires 3 + 25 kV.* Philippe LEJEUNE.



↓ **PHOTO 116-71** Le 25 avril, Siemens a livré en gare d'Aachen Hbf les automotrices *Desiro* 08.537 et 08.538. Elles furent acheminées comme véhicule par la locomotive Diesel PCW7 de Siemens. Au départ d'Aachen Hbf, c'est par leurs propres moyens qu'elles ont rejoint la Belgique. Armand BEERLANDT.



Voitures

Deux voitures I6 radiées

Comme annoncé dans notre précédent *EN LIGNES*, les voitures du type I6 n° 11.609 (A) et 12.642 (B) ont été radiées. La date de leur radiation est le 19 avril 2013 (P.V. n° 13-002).

Un fourgon Dms à Lommel

Le fourgon Dms 17.424 a été cédé par la SNCB à un groupement de jeunesse d'étudiants de l'enseignement secondaire du campus de l'école *Mercurius* de Lommel. Il a été transféré le 7 juin sur le raccordement EMGO de Lommel situé sur la ligne 19 entre Mol et Neerpelt. Il a par la suite été entièrement recouvert de graffitis et transformé intérieurement, puis présenté au public du 20 juin au 31 juillet, avec diverses activités annexes. Il devra ensuite être démolé.

↓ *Arcelor Mittal* a décidé d'envoyer quatre wagons-poches pour le transport de fonte en fusion de Charleroi (Marcinelle) à Gent-Noord (SIDMAR). Le premier wagon - la poche n° 85 - a été transféré durant la nuit du 2 au 3 juin, remorqué par la 7852. Treize wagons l'accompagnaient pour servir de poids-frein. Le voici lors d'un arrêt de visite pour vérifier la température des essieux en gare de La Louvière-Sud. Les trois autres wagons (les poches n° 87, 88 et 89) ont été expédiés les 24 juin, 1er et 7 juillet.
Corentin CAUWELIER.



↑ ↓ Le 7 juin 2013, le fourgon DMS 17.424 a été transféré vers le raccordement EMGO à Lommel (ligne 19 Mol - Neerpelt). Comme ce raccordement n'avait plus été utilisé depuis 2006, il a fallu remettre l'aiguillage d'accès en service et enlever les arbres qui avaient poussé dans la voie. Nos photos montrent l'arrivée du fourgon sur le raccordement EMGO, tracté par la 7756. Dennis VANSUMMEREN.





↑ Le 21 mai, un train de pèlerins a quitté Nijmegen à destination de Lourdes. La rame fournie par la SNCB était composée de voitures-couchettes du type I6, d'un fourgon Dms et d'une voiture RESTO. Elle est arrivée à vide le jour même en provenance d'Oostende. C'est la 1762 des NS qui a assuré sa traction sur la première partie du trajet, entre Nijmegen et Maastricht via 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Roermond, et Sittard. Le retour de Lourdes s'est déroulé le 28 mai, la rame repartant pour un second tour le 31 mai avec retour le 7 juin. Passage du train à Geule.

Jean-Yves LAMBIET.

← Le même train photographié à son passage à Engis. La 1352 a pris le relais à Maastricht et mène la rame jusqu'à Jeumont.

Jean-Yves LAMBIET.

↓ PHOTO 116-65 Le 25 juin, la rame à grande vitesse E320 n°4001/4002 construite par Siemens (type Velaro) pour Eurostar est arrivée à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi pour entamer son homologation pour le réseau Infrabel (voir photo sur la couverture arrière, et EL 112 p. 46). Les essais se dérouleront jusqu'en septembre. Le 2 juillet la rame a débuté les essais de compatibilité électromagnétique au site du Coucou entre Ath et Sillery. Pour rappel, Eurostar a commandé 10 rames E320, qui doivent être livrées de septembre 2014 à septembre 2015. Wim DE RIDDER.





PHOTO 116-72 En 1968, la 123.081 présentait toujours son aspect d'origine. Elle est photographiée en gare de Welkenraedt. Henri CHAUVEHEID, collection PFT.

La série 23 (4e partie)

LES DÉCORATIONS

La série 23 a connu quatre décorations différentes :

- la livrée à deux tons de vert;
- la livrée vert foncé;
- la décoration jaune (et jaune prototype);
- la décoration bleue.

1. La livrée à deux tons de vert

Les 83 locomotives de la série sont sorties de construction dans la livrée à deux tons de vert (vert foncé 30 *Levis* et vert clair 33 *Levis*).

Les deux teintes coupaient la caisse en

deux, entre la partie supérieure des ouïes de prises d'air et la partie inférieure des hublots de la salle des machines.

Les deux teintes étaient délimitées par une moulure chromée formant une ceinture autour de la caisse. Sur les faces avant, cette ceinture descendait en formant un V. En plus de son aspect décoratif, cette moulure servait à cacher la bande de rivets coupant les faces latérales en deux. Le vert clair était appliqué à la partie supérieure, le vert foncé à la partie inférieure.

La décoration était complétée par un petit V en chrome placé au milieu des faces avant, sous les pare-brise.

Outre son aspect décoratif, ce petit V servait avant tout à distinguer les 123 des types 122. Les types 122, 123, 125 et 140 avaient en effet la même esthétique de face avant.

La 123.003 fut livrée à la SNCB le 3 décembre 1955. La voici photographiée quelques jours plus tard à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek. Les 4 ou 5 premières 123 n'avaient pas reçu le petit V à leur sortie d'usine. Celui-ci sera appliqué quelques jours ou semaines plus tard.

Roger PLETINCKX, collection PFT.





Comme signe distinctif, les types 125 qui apparurent en 1960, avaient le bord de leurs phares peint en blanc. Les types 140 (140.001 à 006, puis 125.101 à 106, puis 2517 à 2522 devenues 2553 à 2558) reçurent un petit triangle à la place du V. En outre, la bordure de leurs phares était également

peinte en blanc. A noter qu'à leur sortie d'usine, les 4 ou 5 premières type 123 n'avaient pas ce petit V, elles ne le reçurent que quelques jours plus tard.

Le restant de la machine était peint en noir : toiture, pantographes, châssis, tra-

verses de tête, buttoirs et bogies.

Le numéro de la locomotive était apposé en caractères *Santa Fe* de couleurs chamois. Sur les faces avant, il se trouvait sous le phare droit; sur les parois latérales au-dessus du châssis, à la droite de la porte de gauche.

PHOTO 116-73 Le 22 février 1963, passage non loin de Verlaine d'un direct Bruxelles - Arlon. La 123, non identifiée, passe à hauteur de l'avertisseur du signal d'entrée de Libramont. Bruno DEDONCKER, collection PFT.





La 123.059 à Bruxelles-Midi dans son état initial. On remarquera qu'à l'origine, la longueur des mains courantes pour accéder aux cabines de conduite était plus courte. Elles furent par la suite allongées vers le bas pour faciliter l'accès. Photo Groupe SNCB.

2. La livrée simplifiée vert foncé

En 1960, la SNCB décida de simplifier la décoration de ses locomotives électriques et Diesel, dans un souci d'économie.

Les locomotives électriques furent repeintes intégralement en vert foncé lors de leur passage en Révision Générale. Pour les 123, la seule différence par rapport à la décoration d'origine, était le remplacement de la teinte vert clair (33 Levis) par du vert foncé (30 Levis).

La nouvelle numérotation de 1971

Le 1er janvier 1971 est entrée en vigueur la nouvelle numérotation à 4 chiffres. L'application des nouveaux numéros eut pour conséquence la suppression du petit V sur les faces avant.

PHOTO 116-74 Curieusement, la 2343 a conservé la teinte vert clair sur ses parois latérales jusqu'en novembre 1974. La voici à Ronet en 1972. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 116-75 En 1968, passage à Lesterny d'un train de marchandise circulant en direction de Stockem, mené par la 123.020. La locomotive était sortie de Révision Générale le 23 juin 1966 repeinte dans la livrée vert foncé. Le point d'arrêt de Lesterny, situé entre Forrières et Grupont, a été fermé le 2 juin 1984. Henri CHAUVEHEID, collection PFT.



La série 23

Doubles phares

C'est à partir de 1972 que furent progressivement appliqués les doubles phares rouge-blanc et les feux blancs "code - route". Ceci n'eut aucune incidence sur la décoration vert foncé.

Câblots d'unité multiple

Les 23 furent progressivement pourvues de câblots pour la marche en unité multiple à partir de 1973.

La 2334 fut la première locomotive équipée, à titre d'essai. Elle perdit à cette occasion ses moulures chromées sur les faces avant.

Sur toutes les autres machines, la moulure fut d'abord interrompue à l'emplacement des boîtiers, ensuite entièrement supprimée et remplacée par un V peint en blanc.

PHOTO 116-76 ↗ La 2316 en vert foncé, nouvelle numérotation, simples phares blancs. Elle sortira de révision générale le 29 mars 1976, toujours en vert foncé, équipée des doubles phares et des câblots d'unité multiple.

Antwerpen-Stocatra, date inconnue.

Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 116-77 → La 2334 avec ses boîtiers de câblots d'unité multiple à l'essai. La moulure fut entièrement supprimée sur ses faces frontales.

Photo prise à Mons, date inconnue.

Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 116-78 ↓ La 2371 pourvue des doubles phares mais pas encore équipée des câblots pour l'unité multiple.

Anderlecht, 17 août 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 116-79 ↑ Le 5 août 1981, le "Parsifal" 435 Paris-Nord - Köln - Berlin débouche du tunnel de Louheau (Goffontaine). La 2317 est équipée des doubles phares et des câblots d'unité multiple. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 116-80 ↓ Le 21 avril 1987, un train de charbon stationne à Braine-le-Comte. Sur la 2357, le V en chrome a été remplacé par un V peint en blanc. C'est lors du placement des câblots d'unité multiple que cette moulure a été supprimée à la suite de la corrosion qui rongait la caisse à cet endroit. Au total, 33 machines ont reçu un V en peinture : les 2302, 2303, 2304, 2311, 2312, 2314, 2320, 2324, 2325, 2329, 2331, 2334, 2335, 2338, 2339, 2342, 2343, 2346, 2347, 2348, 2352, 2353, 2354, 2357, 2358, 2360, 2364, 2365, 2366, 2368, 2369, 2370 et 2371. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



3. La livrée jaune

En 1976, la SNCB étudia une nouvelle décoration à dominante de jaune. Le but était non seulement d'augmenter à distance la visibilité des engins moteurs à l'approche des passages à niveau, des gares et du personnel travaillant dans la voie, mais également pour se donner une image plus moderne et plus jeune à l'instar d'autres chemins de fer voisins.

Cette initiative allait constituer une véritable révolution et égayer notre paysage ferroviaire jusque là largement dominé par l'austère livrée vert foncé (30 *Levis*).

L'expérience de la décoration rouge et jaune appliquée sur les autorails à partir de 1969, avait largement démontré l'intérêt d'améliorer la visibilité, puisque l'on enregistra jusqu'en 1973 une diminution des accidents impliquant ces véhicules. Cette livrée avait été choisie du fait que la couleur jaune signal (40 *Levis*) est, entre toutes, la plus perceptible de loin, tandis que le rouge signal (50 *Levis*) est communément associé à la notion de "danger".

Tant pour les locomotives électriques que pour les Diesel, la SNCB opta pour une livrée à dominante de jaune (RAL 1021) entrecoupée de bandes vert foncé (30 *Levis*).

3.1. La livrée jaune prototype

Le premier essai de la livrée jaune fut réalisé sur la 2376 en février 1976, à l'atelier de traction électrique de Bruxelles-Midi. Elle fut habillée d'une robe jaune légèrement orangée, coupée

de quatre bandes vertes horizontales faisant tout le tour de sa caisse sauf ses portes restées vertes. La toiture, le châssis, les traverses avant et les bogies sont restés noir.

Cette étrange livrée avait la particularité d'avoir été étudiée pour que la "longueur d'onde" de la décoration soit réglée en fonction de la faculté d'observation de l'oeil humain !

Cette livrée fut reconduite en mai 1976 sur la 2355, avec toutefois un jaune canari (RAL 1021) identique à celui utilisé par les NS (Chemins de fer néerlandais). Un peu plus tard, en juillet 1976, ce fut au tour de la 2380 de sortir vêtue de la

même robe.

Sur ces trois machines, les bandes vertes ne furent pas peintes, mais étaient constituées de papier plastique adhésif. Ce papier n'avait d'ailleurs pas tardé à se déchirer par endroit.

La moulure chromée fut conservée sur les parois latérales. Par contre, le grand V des faces avant fut supprimé.

Toutes trois portaient de petits numéros sur leurs faces frontales et d'immenses numéros sur les parois latérales. En outre, les chiffres utilisés étaient d'un caractère nouveau pas très esthétique.





PHOTO 116-81 ↑ La 2355 reçut la livrée jaune expérimentale en mai 1976. Le 29 avril 1978, elle remorquait un train de marchandise en direction de Namur, ici en passage au pont au-dessus de la Sambre à la sortie de la gare de Floreffe. Claude VANDECASTEELE.

PHOTO 116-82 ↓ La 2355 garda sa décoration jaune prototype jusqu'au début de 1979. Elle fut repeinte dans la livrée jaune standard en février 1979 à Ronet. On la voit ici manoeuvrant en gare d'Aachen Hbf en 1977. Julien CASIER, collection PFT.





↑ La 2376 fut la première locomotive repeinte dans la livrée jaune expérimentale en février 1976. La voici quelques jours plus tard en tête d'un train d'heure de pointe dans le grill d'entrée de la gare de Schaerbeek. Daniel THIELEMANS.

PHOTO 116-83 ↓ La 2380 fut la troisième et dernière 23 repeinte dans la livrée d'essai. Cette photo la montre à Liège-Guillemins en tête du TEE 33 "Parsifal" Paris-Nord - Köln - Hambourg. Julien CASIER, collection PFT.





PHOTO 116-84 ↑ Encore une vue de la 2355, en gare de Namur, en tête d'un semi-direct Charleroi-Sud - Liers.
Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 116-85 ↓ Les bandes vertes étaient appliquées sous forme de papier plastique adhésif. Le 1er juin 1978, la 2355 entra à l'Atelier Central de Mechelen pour révision générale, et en sortit le 28 juillet 1978 repeinte dans la nouvelle livrée jaune. Avant d'entrer à Mechelen, elle n'était plus belle à voir, la papier vert ayant pratiquement disparu de sa face avant.
Julien CASIER, collection PFT.



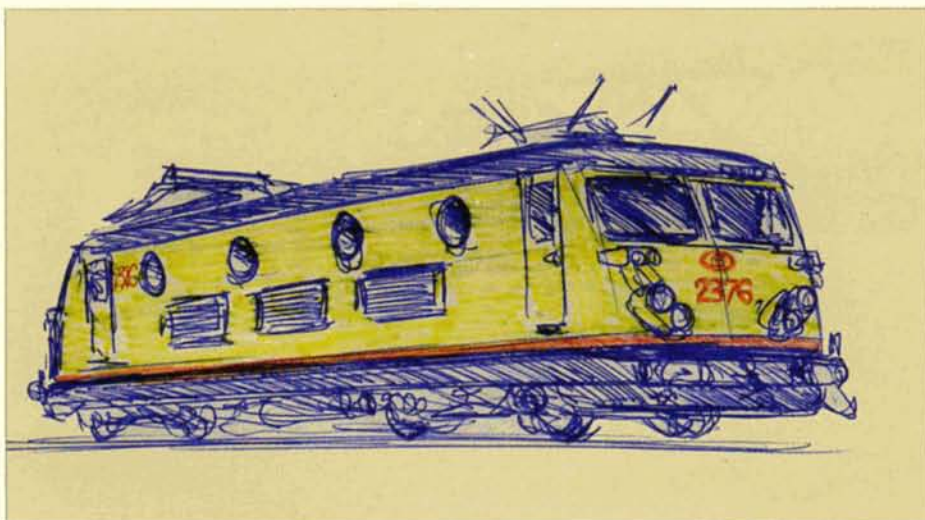
3.2. Les projets de nouvelles décorations non réalisés

La décoration jaune expérimentale testée sur les 2355, 2376 et 2380 fut largement décriée. Parmi les principales critiques émises, citons :

- la surface de jaune appliquée sur les faces avant était trop faible pour améliorer la visibilité à distance;
- les portes et ouïes de ventilation restées en vert n'étaient pas esthétiques;
- la disposition des ouïes de ventilation entre les différentes séries de locomotives n'était pas la même (séries 23/25, 26, 28, 29), rendant ainsi compliqué un dessin standard;
- le châssis était peint en noir, ce qui allait poser un problème sur les 26 dont le châssis n'était pas apparent;
- le vert foncé utilisé n'était pas beau.

Deux propositions de nouvelles décorations furent dessinées, visant à améliorer les défauts constatés.

La première proposait de peindre entièrement la caisse en jaune et d'appliquer une bande décorative orange courant le long du châssis et faisant le tour complet de la machine. Cette bande orange permettait en outre de distinguer les engins électriques des Diesel. Le numéro de l'engin et le logo "B" étaient peints en orange. Ce dessin ne resta qu'à l'état de simple croquis.



Croquis resté sans suite de la décoration jaune. Collection Phil DAMBLY / PFT.

La seconde proposition était très élégante et on peut vraiment regretter qu'elle n'ait pas vu le jour.

Elle reprenait en quelque sorte la décoration des autorails : rouge pour la moitié inférieure de la caisse, et jaune-crème pour la partie supérieure.

Les faces avant étaient peintes en jaune et entrecoupées par trois bandes rouges horizontales appliquées à hauteur des phares.

La toiture aurait été grise.

Le châssis, les bogies et traverses avant

restaient noir.

Cette décoration et les teintes utilisées faisaient penser à la livrée TEE de la DB, sauf pour les faces avant.

Ce projet passa à un stade plus avancé que le précédent, mais ne fut hélas également pas retenu. En effet, la SNCB avait entretemps décidé de différencier les engins électriques des Diesel par des bandes décoratives bleues (74 *Levis*) pour les premières et vertes pour les secondes (30 *Levis*).

Nous avons redessiné ces deux projets.

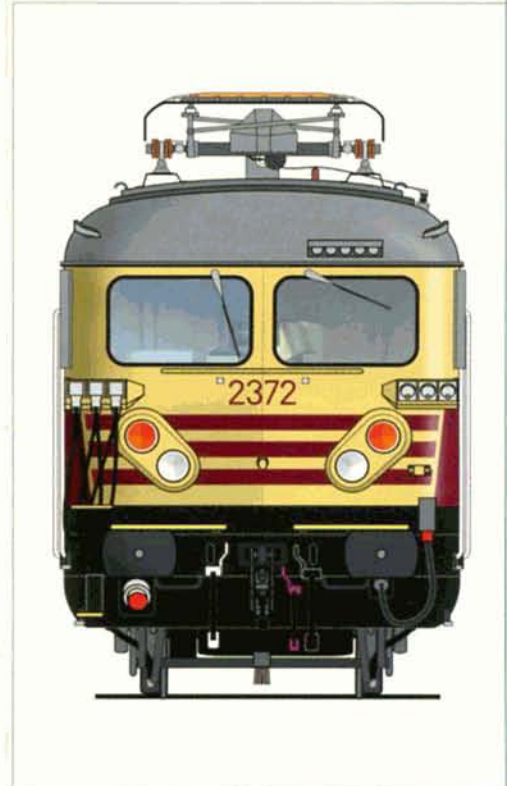




← La livrée jaune avec bande orange redessinée.

✓ Le projet de la livrée rouge et jaune.
Collection Phil DAMBLY / PFT.

↓ La livrée rouge et jaune redessinée.
Chacun appréciera ces deux projets suivant ses goûts personnels.



EVH0413

3.3. La livrée jaune standard

Comme nous venons de le voir, la SNCB décida d'appliquer des bandes bleu acier - la couleur de l'éclair électrique - sur les locomotives électriques. C'est la 2604 qui sortit la première dans cette décoration, le 31 décembre 1976, et clôtura la série des essais (voir *EN LIGNES 111* pages 22-24).

La décoration se composait d'un large bandeau bleu acier (74 Levis) ceinturant entièrement la caisse et se rétrécissant sur les cabines de façon à englober les phares. Une petite ceinture bleue entourait également la caisse en passant juste en-dessous des hublots de la salle des machines et des pare-brise. La toiture était peinte en gris.

Le numéro était inscrit en bleu au milieu des cabines de conduite et sur chaque paroi latérale entre la porte de gauche et le premier hublot.

Après évaluation, il fut décidé d'appliquer cette décoration à toutes les locomotives entrant en atelier, moyennant quelques adaptations (largeur de la grosse bande jaune, châssis noir, suppression complète de la moulure sur les séries 22, 23, 25 et 25.5).

La première machine repeinte dans la livrée jaune standard fut la 1501, sortie le 13 mars 1977, suivie le 5 août 1977 par la 2323.

Au total, 17 locomotives de la série 23 furent repeintes en jaune (voir tableau



↑ La 2322 arbore ici la livrée jaune standard, sans particularité. Le 21 mars 1981, elle remorquait en compagnie de la 2006 un train de marchandises pour Stockem, ici en passage à Cousteumont. Ce point d'arrêt aujourd'hui disparu était situé entre Neufchâteau et Marebehan. *Thierry HEYLEN.*

2308 :	23-12-1977 - 19-03-1992
2318 :	18-11-1977 - 06-12-1990
2322 :	01-08-1980 - 14-06-1989
2323 :	05-08-1977 - 18-05-1995
2355 :	-02-1979 - 28-01-1987
2363 :	20-06-1979 - 18-12-1987
2367 :	16-05-1979 - 29-09-1995
2372 :	02-12-1977 - 01-10-1990
2374 :	17-10-1978 - 23-12-1994
2375 :	26-09-1977 - 07-11-1991
2376 :	10-07-1978 - 03-03-1993
2377 :	06-04-1979 - 03-03-1994
2378 :	18-01-1978 - 15-05-1992
2379 :	13-03-1978 - 27-05-1993
2380 :	15-12-1978 - 27-02-1995
2381 :	23-05-1978 - 21-09-1993
2382 :	10-04-1978 - 22-10-1992

ci-contre, reprenant pour chaque machine la période durant laquelle elle a porté la décoration jaune).

Particularités

Quelques particularités sont à épinglez :
- lorsque les 2322 et 2363 endossèrent la livrée jaune, elles étaient toujours dépourvues des câblots d'unité multiple. Elles en furent équipées plus tard, toujours habillées de la décoration jaune;



EVH0413



- lorsque la 2355 échangea sa robe d'essai pour la livrée jaune standard, elle conserva sa toiture peinte en noir. De plus, elle garda ses moulures sur ses parois latérales;
- sur 14 machines, le logo "B" disparut lors du rafraîchissement de la décoration jaune à Ronet (2308, 2318, 2322, 2355, 2367, 2372, 2374, 2375, 2376, 2378, 2379, 2380, 2381 et 2382);
- sur 11 machines, la petite ceinture jaune disparut lors du rafraîchissement de la décoration jaune à Ronet (2308, 2318, 2323, 2367, 2374, 2375, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382).



PHOTO 116-87 ↗

Les 2322 et 2363 reçurent la livrée jaune sans avoir été équipées des câblots pour la marche en unité multiple. Voici la 2363 à Holleken en tête d'un train d'heure de pointe vers Charleroi le 12 avril 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 116-88 →

Sur 11 locomotives, la petite ceinture jaune fut supprimée lors de leur passage en révision intermédiaire à Ronet. La 2308 à Schaerbeek-Formation, groupe B, le 3 avril 1991. Philippe DIEU.



PHOTO 116-89 ↓

Le monogramme "B" disparut sur pas moins de 14 machines, comme ici sur la 2367. Le 14 juin 1986, elle pousse, accouplée en unité multiple avec la 2369, un train de coke dans le raccordement des Forges de Clabecq. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 116-90 ↑ Le 28 septembre 1982, la 2375 évolue dans le groupe B du triage de Schaerbeek. Elle arbore la livrée jaune standard mais a perdu les monogrammes "B". Pierre HERBIET.

PHOTO 116-91 ↓ La 2355 fut la seule à avoir conservé les moulures sur ses parois latérales. En outre, sa toiture fut peinte en noir. La voici à sa sortie de révision intermédiaire à Ronet en février 1979. Julien CASIER, collection PFT.



4. La livrée bleue

La décoration jaune avait le grave inconvénient d'être très salissante, d'autant plus que le nettoyage des locomotives était déjà plutôt rare... La SNCB étudia donc une nouvelle livrée moins salissante, cette fois à fond bleu acier avec bandes jaunes de visibilité.

Deux bandes ornementales de visibilité de couleur jaune étaient peintes sur les deux cabines de conduite.

La première était apposée sous les pare-brise et se développait jusqu'à la première ouïe de ventilation.

La seconde bande jaune était divisée en deux. Chacune était peinte au-dessus du châssis et se prolongeait jusqu'à atteindre le bas des portes des postes de conduite. Sur les faces frontales, elle s'arrêtait sous le phare blanc.

La toiture était grise, le châssis et les bogies noirs.

Un monogramme "B" était apposé en jaune entre les deux phares.

Toutes les 23 portèrent cette décoration, à commencer par la 2337 sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 5 septembre 1980. La 2367 fut la toute dernière 23 à recevoir la robe bleue, lors d'une révision générale à l'Atelier Central de Salzinnes, sortie le 29 septembre 1995.

Le tableau page suivante donne la date de sortie en bleu pour chaque 23.



PHOTO 116-92 La 2337 fut la première de sa série à avoir été repeinte en bleu. Elle ressortit de l'Atelier Central de Mechelen le 29 août 1980. La voici à son arrivée à l'atelier électrique de Schaerbeek. Son apparition dans cette belle livrée marqua les esprits de l'époque. Pierre HERBIET.



A propos du cas particulier de la 2302, nous vous renvoyons à EN LIGNES 72.



EVH0513

La série 23

2301 :	22-12-1982	2322 :	14-06-1989	2343 :	20-07-1984	2364 :	23-03-1988
2302 :	05-07-1983	2323 :	18-05-1995	2344 :	05-09-1986	2365 :	15-06-1987
2303 :	19-03-1991	2324 :	23-01-1999	2345 :	13-03-1985	2366 :	03-07-1986
2304 :	11-01-1990	2325 :	14-07-1989	2346 :	27-02-1992	2367 :	29-09-1995
2305 :	29-06-1981	2326 :	21-12-1984	2347 :	02-07-1992	2368 :	14-06-1988
2306 :	08-04-1983	2327 :	10-04-1985	2348 :	06-10-1989	2369 :	12-11-1986
2307 :	23-02-1983	2328 :	25-02-1987	2349 :	01-08-1985	2370 :	29-08-1991
2308 :	23-12-1977	2329 :	-05-1978	2350 :	24-05-1991	2371 :	09-09-1987
2309 :	25-02-1988	2330 :	10-10-1984	2351 :	15-02-1991	2372 :	01-10-1990
2310 :	20-02-1990	2331 :	23-11-1987	2352 :	03-07-1990	2373 :	07-06-1990
2311 :	04-05-1984	2332 :	22-09-1982	2353 :	26-05-1986	2374 :	23-12-1994
2312 :	29-12-1987	2333 :	24-02-1982	2354 :	21-03-1984	2375 :	07-11-1991
2313 :	29-05-1984	2334 :	-04-1986	2355 :	28-01-1987	2376 :	03-03-1993
2314 :	14-04-1989	2335 :	11-08-1989	2356 :	19-11-1985	2377 :	03-03-1994
2315 :	21-12-1988	2336 :	14-01-1991	2357 :	14-07-1988	2378 :	15-05-1992
2316 :	22-01-1986	2337 :	29-08-1980	2358 :	15-09-1989	2379 :	27-03-1993
2317 :	11-04-1984	2338 :	24-12-1991	2359 :	24-10-1986	2380 :	27-02-1995
2318 :	06-12-1990	2339 :	28-10-1988	2360 :	09-09-1988	2381 :	21-09-1993
2319 :	20-02-1989	2340 :	26-02-1986	2361 :	22-04-1987	2382 :	22-10-1992
2320 :	21-10-1987	2341 :	05-06-1985	2362 :	25-06-1985	2383 :	22-10-1992
2321 :	21-09-1984	2342 :	11-08-1987	2363 :	18-12-1986		

← PHOTO 116-93

Avec le temps, le graphisme des numéros changea, les caractères devenant plus gros. Ils n'étaient plus peints à l'aide de pochoirs, mais bien réalisés en autocollant, de même d'ailleurs que toutes les autres indications y compris le logo "B". En outre, toutes les 23 ont entretemps été pourvues des câblots pour la liaison radio avec les trains de voyageurs, dont les fiches et prises étaient placées entre les câblots d'unité multiple, au milieu de la grosse bande jaune. C'est le cas de la 2348 que nous voyons ici en tête d'un train de coils Essen - Schaerbeek en passage à Duffel le 22 mars 1995.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← PHOTO 116-94

La 2376 présentait une particularité : son numéro des faces frontales était collé beaucoup plus bas. Le 3 juin 2003, elle passe à Ottignies en tête du train 55242 Châtelet - Schaerbeek.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 116-95 ↑ Le 6 juillet 2006, les 2381 et 2322 remorquent un train de minerai entre Antwerpen-Zandvliet et le faisceau Blanchisserie à Charleroi. Passage à Sint-Katelijne-Waver. Pierre HERBIET.

PHOTO 116-96 ↓ En juin 1989, un train P Schaerbeek - Mons assuré par la 2301 vient d'arriver au sommet de la rampe d'Hennuyères. Le monogramme "B" est absent sous le numéro de la locomotive depuis sa sortie de révision intermédiaire à Ronet. Pierre HERBIET.



La catastrophe de Schellebelle

Le 4 mai 2013, le train 44601 Kijfhoek - Gent-Zeehaven, remorqué par les 6506 et 6519 de *DB Schenker Nederland*, déraile à la sortie de la gare de Schellebelle, causant une catastrophe de grande ampleur. Les causes du sinistre sont les suivantes : en raison de travaux sur la voie normale, le train circule à contre-voie. Après le chantier, le conducteur reprend sa vitesse en oubliant la mission du signal ordonnant la reprise de voie normale à 40 km/h. A la sortie de la gare de Schellebelle, dans les aiguillages de reprise de la voie normale, les 6 premiers wagons déraillent à cause de la vitesse excessive : 87 km/h au lieu de 40. Cinq de ces wagons transportent un produit très dangereux : de l'acrylonitrile; trois d'entr'eux prennent feu. La population est évacuée dans un rayon de 500 m puis d'un kilomètre. Le sol est fortement pollué de même que les cours d'eau, dont l'Escaut.

Le 27 mai, la SNCB rétablit un service navette entre Gent et Wetteren, assuré par des autorails de la série 41.

La ligne restera coupée jusqu'au 29 juin. Pendant tout ce temps, le trafic fut détourné soit par la ligne 50A entre Denderleeuw et Melle via la bifurcation de Meulewijk, soit via la ligne 59 Antwerpen - Gent.

Nouvelles balises pour les signaux avertisseurs

Depuis le 9 juin 2013, *Infrabel* installe des nouvelles balises d'approche des signaux avertisseurs. Ces balises se distinguent des anciennes par leur fond de couleur jaune au lieu de blanc. Le fond jaune a pour but d'attirer l'attention du conducteur qu'il approche d'un signal avertisseur et non d'un signal d'arrêt. Ceci est important notamment dans le cas où les feux sont accidentellement éteints, ou encore en cas de circulation en marche à vue qui est de vigueur jusqu'au premier grand signal d'arrêt (et donc non avertisseur).

Les signaux avertisseurs sont précédés de deux balises. La première à 5 traits se trouve à 250 m du signal; la seconde à deux traits à 100 m. En outre, depuis plusieurs années, le panneau d'identification des signaux avertisseurs est déjà de couleur jaune.

La ligne 122 limitée à 70 km/h

Depuis le 10 juin, *Infrabel* a limité à 70 km/h au lieu de 90 la vitesse maximale de de la voie B de la ligne 122 Geraardsbergen - Zottegem - Melle - (Gent), en raison de son mauvais état.



↑ PHOTO 116-97 Le 27 mai, les autorails 4111 et 4155 assurent des navettes entre Wetteren et Gent-St-Pieters. Le train attend le départ de Wetteren. Wim DE RIDDER.



↑ PHOTO 116-98 Le 27 mai, le train 40444 Katy Wroclawskie (PL) - Barking Railhead (GB), remorqué par la 2902, est détourné par les lignes 50/50A via Schaerbeek, Denderleeuw, la bifurcation de Meulewijk, Melle et Gent. Wim DE RIDDER.

↓ PHOTO 116-99 La démolition de la gare de Mons a été menée à bien de mai à juin. Le 14 mai, la démolition de la gare vient de débuter. Pierre HERBIET.



Travaux du RER

Ligne 124, gare de Linkebeek

A Linkebeek, la dalle de béton recouvrant l'entrée de la gare est achevée. Dans les prochaines semaines, la circulation automobile sera déviée sur la dalle afin de permettre la démolition de l'ancien pont. Les travaux du RER sont toujours bloqués à hauteur du bout des quais de la gare, en raison de problèmes environnementaux soulevés par la commune de Linkebeek. En réalité, tout ce qui se trouve au delà des quais de la gare n'est pas sur le territoire de Linkebeek mais bien sur celui de la commune d'Uccle.



PHOTO 116-100 ↗

A Linkebeek, l'ancien pont vit ses dernières semaines. La dalle en béton est visible derrière celui-ci.

PHOTO 116-101 →

A la bifurcation de Linkebeek, les travaux avancent vite. Les deux nouvelles voies seront disposées au milieu de l'image, parallèlement aux deux voies d'origine. La liaison venant de la ligne 26 (voie visible à l'avant-plan à droite) sera déplacée plus vers la droite.



PHOTO 116-102 ↓

La dalle de béton est en voie d'achèvement. La circulation routière y sera déviée afin de permettre la démolition de l'ancien pont.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 mai 2013.



Vers la réouverture de la ligne 18 ?

Dans le vaste plan de mobilité "Spartacus" pour la région de Hasselt, il est prévu de créer une ligne de tram rapide entre Hasselt et Neerpelt. La SNCB est toutefois intéressée pour rouvrir la ligne 18 (Hasselt) - Houthalen - Neerpelt (24 km). De même, le gouvernement flamand privilégie la liaison par train. Pour ces raisons, la société *De Lijn* a lancé en 2009 une vaste étude environnementale afin de voir si la réouverture de la ligne 18 (Hasselt) - Houthalen - Neerpelt ne serait pas plus avantageuse.

L'étude a révélé que la réactivation de la ligne 18 serait plus intéressante que la création d'une ligne de tram. Outre le gain de temps de 2 minutes, la ligne pourrait également servir pour le trafic marchandises. La balle est maintenant dans le camp de la SNCB qui doit décider au mois de juin si elle opte pour la réouverture de la ligne.

La réactivation de la ligne 18 n'est en effet pas reprise dans le plan d'investissement 2013-2025. Si sa réponse est négative c'est le train-tram qui sera choisi.

La liaison Hasselt - Neerpelt est la 3e et dernière ligne de train-tram que veut réaliser la société *De Lijn* dans le cadre du projet "Spartacus".

Si c'est la réactivation de la ligne 18 qui est choisie, deux options se présentent : soit la réouverture intégrale du tracé d'origine (aujourd'hui converti en piste cyclable); soit la création d'un nouveau tracé entre Helchteren et Neerpelt le long de la liaison routière. Les trains desserviront Houthalen, Helchteren et Wijchmaal. La SNCB y engagerait des automotrices *Desiro*.

La réouverture de la ligne 18 pourrait également bénéficier au trafic marchandises au départ de la plate-forme de Genk. Pour cela, il faudrait rouvrir la ligne 18 entre Genk-Goederen (Winterslag) et Houthalen.

La section Houthalen - Neerpelt avait été fermée au trafic voyageurs le 2 juin 1957, et en 1985 pour le trafic marchandises, sauf pour la section Neerpelt - Eksel restée utilisable jusqu'en 1996 pour la desserte d'un camp militaire. La ligne a été défermée en 1988 entre Houthalen et Eksel, et en 1999 entre Eksel et Neerpelt.

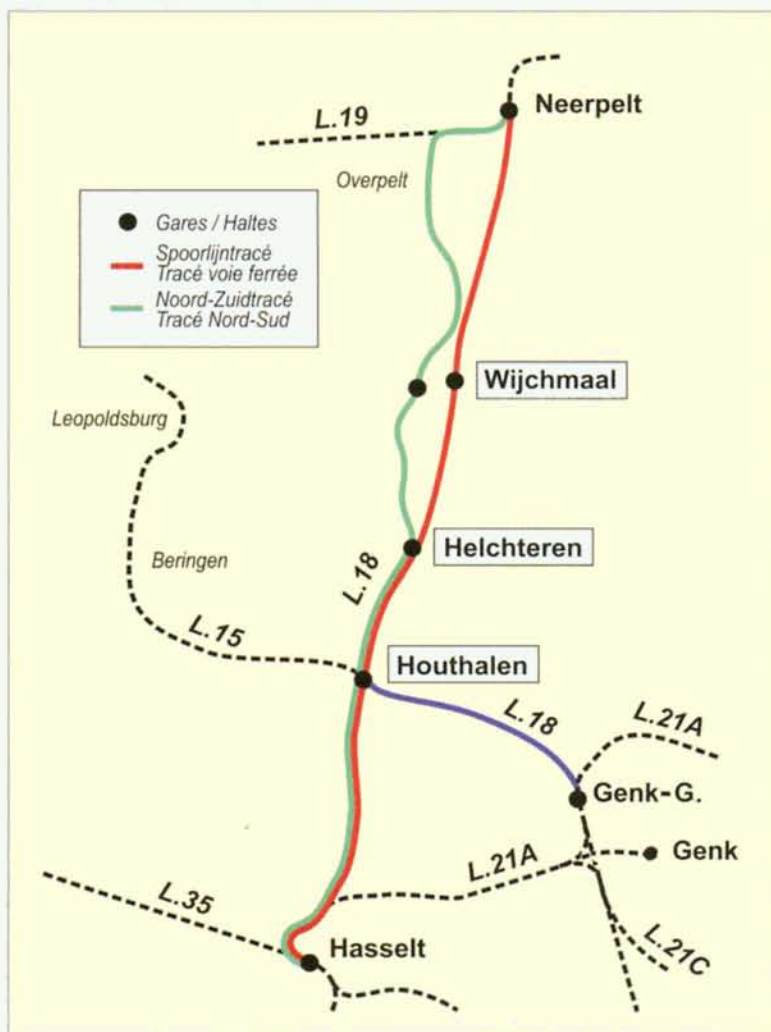
La section Winterslag - Houthalen avait été fermée au trafic voyageurs le 5 octobre 1953 et au trafic marchandises en 1990. Elle fut démontée en 1992.

Par ailleurs, une étude a été réalisée en 2012 concernant la prolongation du service voyageurs entre Hamont et Weert aux Pays-Bas. Suivant le rapport établi, cette liaison aurait un coût annuel d'un million d'euros, pour 450 voyageurs quotidiens. Le coût de réhabilitation de la ligne au trafic voyageurs s'élèverait à €7 millions, comprenant l'infrastructure et le matériel roulant. Sur base de ce rapport, les communes concernées entameront une discussion sur la possibilité de réouverture au service voyageurs.



Rénovation de la cabine de Cureghem

↑ PHOTO 116-103 L'ancienne cabine de signalisation du block 10 de Cureghem a été entièrement restaurée et servira de bureau pour le contremaître de la voie de Bruxelles-Petite Île. Le bâtiment fait partie intégrante du CLI (Centre Logistique Infra-structure) de Bruxelles Petite-Île. Ce poste était abandonné depuis 1985, ses activités ayant été reprises par la cabine 1 de Bruxelles-Midi. Un bel exemple de conservation de notre patrimoine, malheureusement beaucoup trop rare en Belgique. Wim DE RIDDER.



Bientôt de nouveaux PN

Entre 2015 et 2025, *Infrabel* procèdera au remplacement complet des équipements des 800 passages à niveau (PN) qui seront maintenus sur le réseau. Le matériel utilisé sera une adaptation de celui qui est utilisé aux Pays-Bas.

Les feux routiers seront à LED et la sonnerie sera identique à celle que l'on peut entendre aux Pays-Bas. Les loges des PN arriveront précâblées pour être déposées par grue sur leur socle en béton et les caniveaux.

L'équipement électromécanique à relais sera remplacé par un équipement à logique électronique et d'un logbook; ils pourront même appeler à l'aide et être auscultés par le réseau GSM-R !

Depuis le mois de mars, divers modèles des nouveaux équipements sont en cours de test au laboratoire ES de Schaerbeek, tant du point de vue fonctionnement que d'endurance (photos ci-dessous).



Cette série de trois photos montre les travaux débutés le 27 mai pour l'établissement de la nouvelle voie d'évitement de 750 m de longueur dans la future gare de Hamont. Située sur la ligne 19 entre Neerpelt et Weert (Pays-Bas), cette gare sera desservie à partir de décembre 2013 ou 2014 et deviendra l'origine d'une partie ou de tous les IR-e (actuellement Neerpelt - Antwerpen-Centraal. Freddy DELARBRE, 29 mai 2013 (photos 1 et 3), Dennis VANSUMMEREN, 3 juin 2013 (photo 2).



LA DÉBÂCLE DU FYRA

La SNCB a annoncé le 31 mai 2013 la rupture du contrat avec la firme italienne AnsaldoBreda pour la livraison de trois rames Fyra destinées aux relations Bruxelles - Amsterdam, et les Chemins de fer néerlandais ont pris la même décision une semaine plus tard. La relation Fyra Bruxelles - Amsterdam n'aura été exploitée que 40 jours, un record.

Pour l'exploitation de la partie néerlandaise de la ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles - Amsterdam (principalement une relation Intercity entre Amsterdam, Schiphol, Rotterdam et Breda), le gouvernement néerlandais a procédé par appel d'offre public, clôturé en octobre 2001. La construction de la ligne nouvelle a coûté très cher, plus de € 7 milliards, et la concession devait permettre de recouvrir ces coûts. L'appel d'offre fut remporté par High Speed Alliance (HSA), formé par les NS (95%) et KLM (5%). HSA remporta le droit d'exploiter en exclusivité la HSL-Zuid pour une durée de 15 ans à partir du 1er octobre 2006 (date qui sera ensuite modifiée en raison du retard dans la livraison de l'infrastructure et devint le 1er juillet 2009). Pour ce privilège, HSA offrait de payer à l'Etat € 148,4 millions par an : une somme bien plus élevée que celle proposée par les autres candidats et probablement irréaliste. Pour pouvoir atteindre un équilibre financier, HSA devait donc minimiser les coûts, y compris lors de l'acquisition du matériel roulant.

En mai 2004, après un appel d'offre pour 23 trains, HSA et la SNCB commandent le V250 d'AnsaldoBreda, en 12 exemplaires (et 14 rames supplémentaires en option), avec une mise en service des nouveaux trains prévue en avril 2007. Comme les spécifications du cahier des charges ne correspondaient à aucun design existant et que la commande potentielle ne concernait qu'un petit nombre de rames, les grands constructeurs n'avaient pas jugé économiquement intéressant de concevoir un nouveau train conforme à ce cahier des charges et leurs offres furent rejetées : le Velaro de Siemens était trop cher et Bombardier proposait une rame tractée limitée à 200 km/h. Seules les

offres d'Alstom et d'AnsaldoBreda avaient été jugées recevables, mais lorsque fin 2003 le volume de la commande potentielle fut réduit de 23 à 12 rames (9 pour HSA et 3 pour la SNCB), Alstom se retira du jeu et l'offre d'AnsaldoBreda resta seule en piste. En 2005, l'option pour 7 rames supplémentaires est levée, portant le total de la commande à 19 rames de 8 voitures : 16 pour HSA et 3 pour la SNCB.

Dès décembre 2005, il devint apparent que le calendrier ne serait pas respecté, AnsaldoBreda annonçant un retard de deux ans; et, effectivement, la première rame V250 arriva aux Pays-Bas en avril 2009. Le nom commercial Fyra apparaît également en 2009.

HSA devant absolument faire circuler des trains sur la HSL-Zuid pour faire rentrer de l'argent, une solution intermédiaire utilisant des rames tractées par des locomotives Traxx (série 186, construites par Bombardier et prises en location chez Angel Trains) et des voitures IC des NS, est mise en place entre Amsterdam et Rotterdam à partir du 7 septembre 2009. Ces trains ne peuvent circuler qu'à 160 km/h au lieu des 250 km/h prévus avec les rames Fyra. En 2011, ce service provisoire est prolongé de Rotterdam à Breda; HSA est dès lors en mesure de remplir ses obligations en service intérieur, mais à vitesse réduite : le temps de parcours entre Amsterdam et Breda passe de 1h44 par le réseau classique à 1h05, au lieu des 57 minutes espérées avec les rames Fyra. Mais malgré cela, HSA n'est pas en mesure de couvrir les coûts de la concession et le gouvernement néerlandais doit improviser pour éviter la faillite de HSA.

Ce n'est qu'en juillet 2012, avec cinq ans de retard, que le Fyra d'AnsaldoBreda est autorisé à transporter des voyageurs et une rame apparaît occasionnellement en service entre Amsterdam et Rotterdam, accessible aux voyageurs, mais circulant comme train supplémentaire, le service régulier restant le domaine des Traxx. Neuf des seize rames destinées aux NS ont été acceptées et un service Bruxelles-Amsterdam par la HSL-

Zuid avec les rames Fyra circulant à 250 km/h peut alors devenir réalité et circule à partir du 9 décembre 2012. Ce qui semble alors la fin d'une pénible histoire pour HSA, AnsaldoBreda et le gouvernement néerlandais n'est pourtant que le début du cauchemar.

D'abord, l'offre ne correspond pas aux besoins des voyageurs : la réduction du nombre de relations (8 trains par jour au lieu de 16), l'obligation de réserver, l'absence de formule d'abonnement, un prix du billet fortement majoré et, surtout, la suppression des arrêts dans les gares de Den Haag, Dordrecht, Roosendaal et Mechelen entraînent une chute de la fréquentation de plus de 75% par rapport au train Benelux, désormais supprimé. Le train local Roosendaal - Antwerpen connaît lui par contre une fréquentation sans précédent ...

Ensuite, la fiabilité est loin d'être au rendez-vous : retards et suppressions de trains sont le quotidien des quelques voyageurs qui essaient d'utiliser le nouveau service, avec certains jours la suppression de 2/3 des trains, et parfois même le transport en autobus entre Breda et Antwerpen ! L'arrivée de la neige en janvier porte le coup de grâce et le service est suspendu le 17 janvier, suite aux nombreux dégâts observés sur les rames et à la découverte sur le réseau belge d'une grille métallique tombée d'une rame Fyra. AnsaldoBreda reçoit alors 3 mois pour résoudre les problèmes, sans succès, comme le révéla le patron de la SNCB le 31 mai 2013, lors de l'annonce de la rupture du contrat avec AnsaldoBreda. Pendant la conférence de presse, les nombreux problèmes rencontrés avec le Fyra et constatés par deux cabinets d'experts indépendants ont été exposés, photos à l'appui :

- le 13 janvier, une porte s'est détachée lors de l'arrêt à Bruxelles-Central;
- les portes sont particulièrement sujettes aux infiltrations d'eau et le verrouillage des portes manque de fiabilité;
- de nombreux dommages ont été causés par la neige aux soubassements et aux marchepieds;
- une partie de la toiture s'est détachée lors d'un parcours le 2 novembre 2012;
- les équipements et les câbles situés sous la caisse ne sont pas suffisamment protégés; la neige en particulier peut atteindre certains composants électriques;
- des traces de corrosion sont déjà apparentes sur des essieux aux endroits heurtés par des projections de ballast, ce qui représente un risque d'extension de la corrosion sous la peinture et un risque de bris d'essieux;
- un niveau surprenant de corrosion a été observé sur un certain nombre de compo-

← Le 26 novembre, une rame FYRA assurant un parcours d'essai vers Bruxelles va bientôt passer à Duffel. Eddy VERVOORT.



sants, parfois attribuables à des dommages causés aux surfaces peintes, à l'utilisation de fixations sans protection, à la mise en contact de matériaux causant une corrosion galvanique, à des courants vagabonds, ou à un traitement et une finition de mauvaise qualité;

- un des cabinets d'experts indique dans son rapport : "Le tracé des câbles et des conduites et les méthodes de fixation des câbles reliant les équipements sont souvent réalisés de manière médiocre et aléatoire, ce qui présente de nombreuses opportunités pour l'usure et les dommages. On n'attend pas de telles pratiques d'un fabricant international de matériel roulant compétent", et, "De nombreuses méthodes ont été utilisées par AnsaldoBreda pour protéger les câbles exposés et les conduites, ou pour les attacher. Les méthodes utilisées varient d'une rame à l'autre et manquent généralement à la fois de robustesse et d'élégance";

- concernant la structure, le même cabinet d'experts rapporte : "La structure aux extrémités des caisses (jusqu'à la hauteur des attelages) n'est pas robuste et est mal conçue, compte-tenu de son exposition aux impacts et aux autres dommages et est considérée inadaptée pour une exploitation à long terme";

- le klaxon est positionné de telle sorte que la neige le rend inutilisable;

- en avril 2013, les batteries d'une voiture d'une des rames garées ont pris feu. Il y a de sérieux doutes concernant le concept de charge des batteries, la protection basse tension, la protection thermique des batteries et leur mise à la terre. Quatre incidents survenus aux batteries sont probablement liés à ces défauts du design, qui doit être revu, et il est plus que probable que les batteries doivent, au mieux, subir un reconditionnement, ou, au pire, être entièrement remplacées;

- le système de freinage n'est pas conçu pour la circulation à 250 km/h et cela peut avoir de graves conséquences au niveau de la fiabilité, de la sécurité et des coûts d'entretien (usure prématurée); et le frein rhéostatique n'est pas correctement dimensionné.

Suivant le système d'évaluation néerlandais, le nombre de points de pénalité obtenus pour deux demi-rames inspectées est respectivement de 1157 et 2019, alors que le maximum toléré pour un train complet est 10. En mai, sur les 9 rames livrées, seules deux pouvaient être utilisées pour essais, les sept autres étant immobilisées pour diverses avaries (dommages causés par la neige, incendie, essieux, traction et portes). La réponse apportée par AnsaldoBreda à ces nombreux problèmes était aussi jugée inadéquate : la cause de seulement 7 des 26 problèmes rapportés avait été identifiée, et seulement un des problèmes majeurs avait une solution. Dans le meilleur des cas, 17 mois étaient estimés nécessaires avant une



↑ PHOTO 116-104 Le 9 décembre 2012, passage en gare de Weerde d'un Fyra Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Roel DE SAEGHER.

possible remise en service des Fyra.

Au vu de ces rapports, la SNCB, qui n'a encore réceptionné aucune des trois rames commandées, a donc décidé de résilier le contrat et d'étudier avec les NS la mise en place d'une offre de transport alternative. En fait, pour le voyageur transfrontalier, la disparition du Fyra est tout sauf une mauvaise nouvelle : la nouvelle relation créée en décembre 2012 n'était utile à personne, le Thalys assurant déjà une relation quasi-identique, alors que la suppression du service Benelux avait créé une vague de protestation et une chute vertigineuse du nombre de voyageurs. Même s'il est limité à Den Haag au lieu d'Amsterdam, le service Benelux ressuscité circulant via Roosendaal est ce que le voyageur demandait, et les trains Thalys continuent à circuler via la ligne à grande vitesse pour ceux qui préfèrent cet itinéraire.

Par contre, le problème est beaucoup plus important du côté néerlandais, ou HSA n'a toujours pas la possibilité d'assurer le service Amsterdam - Breda comme proposé dans son offre en 2001 ! La société Veolia, qui avait terminé deuxième lors de l'appel d'offre en 2001 en offrant un peu moins de € 80 millions par an, a toutes les raisons d'être frustrée : HSA ne remplit pas les conditions du cahier des charges et est dans l'impossibilité de payer les € 148 millions annuels promis pour obtenir la concession. De nombreuses voix s'élèvent donc pour que la concession soit remise sur le marché en 2015. Comme les règles européennes ont changé depuis 2001 (il n'est plus possible de donner une exclusivité d'utilisation de la ligne), la valeur de cette concession est nettement plus faible que ce qu'elle était en 2001, et cela représentera une perte financière pour l'Etat néerlandais.

A cause du Fyra, les NS risquent donc de perdre la concession pour l'exploitation de la HSL-Zuid, mais ce n'est pas tout. Frustrée lors de la mise en service du Fyra qui l'évitait et par la suppression du service Benelux classique en décembre 2012, la ville de Den Haag, capitale administrative des

Pays-Bas, a lancé un appel d'offre pour une relation Intercity entre Den Haag et Bruxelles, desservant les "oubliés" du Fyra (Dordrecht, Roosendaal et Mechelen) ainsi que Rotterdam, Antwerpen et l'aéroport de Bruxelles-National. Malgré le retrait du Fyra et la création d'une relation Den Haag - Bruxelles par les NS et la SNCB, la procédure a continué et le gagnant a été annoncé le 20 juin 2013 : Arriva, la branche internationale de la Deutsche Bahn, sera l'exploitant de cette relation à partir de 2015. Cette société compte commander 8 rames Flirt de la 3e génération à 6 caisses pour assurer ce service.

Entretemps, les NS ont présenté leurs propositions au gouvernement pour offrir à la mi-2015 la plupart des fréquences promises à la mi-2022 (!). Une des pistes poursuivies est l'achat de trains à grande vitesse d'occasion, qui pourraient entrer en service dans 3 ou 4 ans. Si cela ne se concrétise pas, du nouveau matériel sera commandé avec une livraison en 2020-2022. Entretemps, des rames tractées par les TRAXX série 186 pourraient être utilisées non seulement entre Amsterdam et Breda comme aujourd'hui, mais aussi vers Bruxelles. Pour cela, les 186 doivent être homologuées pour circuler sur la ligne 4 en Belgique, ce qui devrait prendre entre 18 et 24 mois.

L'offre totale proposée par les NS sur la HSL-Zuid sera, à l'horizon 2022, composée de :

- 22 trains par jour entre Amsterdam et Bruxelles, circulant à 200 ou à 300 km/h, dont 2 prolongés jusque London, 9 jusque Paris et 2 jusque Lille;
- un train circulant à 200 km/h toutes les 15 minutes entre Amsterdam et Rotterdam, un train sur deux circulant ensuite jusque Breda;
- deux trains par heure entre Den Haag et Eindhoven circulant à 200 km/h;
- huit trains par jour entre Antwerpen et Breda via la ligne 4, éventuellement prolongés jusque Eindhoven, auxquels s'ajoutent entre 8 et 12 trains Intercity entre Den Haag et Bruxelles circulant via le réseau classique.

Philippe DE GIETER.

en bref...

- Depuis le 26 juin, *Crossrail* a pris en location la Class 66 n° DE 6313 (ex HGK DE 677, ex. Railion Nederland 266 107).

- *Railtraxx* désire acquérir des locomotives Diesel de la série 225 de la DB pour circuler en Belgique.

- *Railtraxx* a cessé le leasing de la 2833 de *SNCB-Logistics*. La machine a quitté Genk-Goederen pour l'atelier d'Antwerpen-Noord le 3 mai. En échange, *Railtraxx* a repris la location chez *Alpha Trains* de la 186 123, l'ex. 2801 de la SNCB dont le leasing a pris fin le 27 mars (voir page 20).

- La G2000 606 de *Railtraxx* est utilisée du lundi au samedi pour assurer des transferts de trains entre Kinkempois et Hermalle-sous-Huy pour le compte de *DB Schenker*.

- Les TRAXX 186 185 et 186 186 sont arrivées au dépôt de Lens (FR) en juin. Elles seront utilisées par *Fret SNCF* vers la Belgique pour épauler les 36000 et 67400.

PHOTO 116-106 → *Infrabel* commence à faire appel au privé pour remorquer ses trains. Le 6 mai, *Captrain* a ainsi remorqué un train de portiques T (wagons servant à transporter des rails) entre *Schaerbeek* et *Mol*. Passage du train à *Balen*. *Johny BRAUNS*.

PHOTO 116-107 ↓ Le 27 mai, c'est un train *Robel* (transport de longs rails soudés) qui fut confié à *Captrain*, à l'aide de la 6602, entre *Schaerbeek* et *Merelbeke*. Passage à *Sint-Martens-Bodegem*. *Wim DE RIDDER*.



PHOTO 116-105 ↑ La Class 66 n° 66750 de *Rush Rail* (n° NEV 92 80 1266 025-6 D - BRLL) a été mutée au Royaume-Uni chez *GBRf*. Le 6 juin, elle se trouvait en escale à *Mouscron*. Elle est arrivée le 11 juin au dépôt *GBRf* de *Peterborough*. Dans le passé, cette machine fut utilisée par *DLC* puis *Crossrail* avec le numéro DE 6606. *Bruno MALFAIT*.





PHOTO 116-108 ↓ Le 27 juin, passage à Heusden sur la ligne 15 entre Mol et Hasselt du train de cuivre vide 46695 Olen (16.18) - Aachen West (20.00/20.44) - Hegyeshalom (Hongrie) (23.59) - Pirdop (Bulgarie) remorqué par la PB17 de Rurtalbahn. Ce train circule les lundi et jeudi, avec arrivée à Hegyeshalom les mardi et vendredi. Andy ENGELN.



PHOTO 116-109 ↑ En sens inverse, le train chargé circule avec l'horaire suivant : 46694 Hegyeshalom 14.50 (mardi et samedi) - Aachen 00.24 - Olen 03.30 (jeudi) ou 03.50 (lundi). Pour traverser la Hongrie, la remorque est assurée par la société privée Magyar Magvasut Zrt. Voici une rame chargée arrivant à la gare frontière d'Hegyeshalom le mardi 30 avril 2013. Il arrivera le surendemain à Olen. A sa tête, la 602.001. Il s'agit d'une locomotive livrée par Softronic en 2009 avec le numéro 478 002 puis 602 001 en 2012. MMV a entamé ses activités en 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

SNCB-Holding

La SNCB-Holding a poursuivi le transfert du matériel se trouvant à l'abri-musée de Leuven. Ainsi, la 64.045 (P8) a rejoint Brugge par camion le 7 mai, suivie de la 7.039 le 9 mai. Le 31 mai, une des deux voitures-pilotes de l'automotrice de 1935 a été remorquée par la 204.004 vers l'atelier des wagons de Monceau pour restauration extérieure.



↑ Le 3 juin, la voiture GCI 96840 a été transportée par camion de Leuven vers Steenbrugge, près de Brugge, où se trouve l'abri de matériel de la SNCB-Holding. Cette voiture, qui doit être prêtée au SDP, y est provisoirement préservée. Frans UYTTEBROECK.



← Les travaux de restauration de la 12.004 à Kinkempois se poursuivent. Les tôles trop corrodées de son carénage doivent être remplacées. Georgy LEJEUNE, 4 juin 2013.

PHOTO 116-110 →
Départ de la 64.045 de Leuven vers Brugge le 7 mai.
Pierre HERBIET.



Pays-Bas

← PHOTO 116-111
Le Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) aux Pays-Bas a terminé la restauration de la Ct 4389 de USTC (US Transportation Corps). Cette locomotive, construite par Davenport (n° 2533) en 1943, termina sa carrière au charbonnage d'Oranje Nassau où elle portait le n° 26. Elle a reçu une toute nouvelle chaudière construite aux Pays-Bas dans une entreprise de Venlo, et a été remise dans sa version USTC. La voici à Goes le 11 mai. Tommy MAEREMANS.

La DB passe commande chez Bombardier...

Bombardier Transport et la DB ont conclu un contrat-cadre d'une valeur potentielle de 1,5 milliard d'euros pour la livraison d'un maximum de 450 locomotives Traxx de différents types d'ici 2020; une première commande ferme a été passée le 17 juin : 110 locomotives pour DB-Schenker (marchandises) et 20 pour DB-Regio (voyageurs).

... et en Tchéquie !

La Deutsche Bahn (division DB Regio Oberbayern) a remporté la concession "Ringzug West/NBS" pour l'exploitation des relations régionales München - Ingolstadt - Nürnberg (via la ligne à grande vitesse), Augsburg - Treuchtlingen - Nürnberg et Treuchtlingen - Ingolstadt - München à partir de décembre 2016 et pour une durée de 12 ans.

La surprise vient du matériel proposé par DB Regio pour assurer les service utilisant la ligne à grande vitesse : neuf rames à deux niveaux tractées par des locomotives Škoda du type 109E, déjà en

service comme série 380 aux Chemins de fer tchèques. Les 109E disposent de 6400 kW et peuvent circuler à 200 km/h. Pour les autres relations, des automotrices à deux niveaux *Twindexx Vario* seront commandées à Bombardier Transportation.



La DB a commandé des locomotives Škoda du type 109E, identiques aux 20 machines du type 380 des Chemins de fer tchèques; ici, la 380 005 est photographiée à Ostrava le 20 juin 2012. Günther BARTHS.

Des Regio-Shuttle pour le Rurtalbahn

Pour améliorer le service lors du renouvellement de la concession du Rurtal-

bahn GmbH pour l'exploitation de la relation Düren - Heimbach, cinq autorails du type *Regio-Shuttle* ont été livrés par Stadler et sont entrés en service en avril 2012. Ils offrent 79 places et peuvent circuler à 120 km/h.

Le *Regio-Shuttle* est un autorail léger à une seule caisse, avec plancher surbaissé et conçu pour le trafic régional sur les lignes principales et secondaires. Il est équipé de deux moteurs Diesel MAN de 265 kW. Conçus et construits par AD-Tranz depuis 1996, les *Regio-Shuttle* sont construits par Stadler depuis 2001.

A ce jour, 498 autorails sont en service, en Allemagne (80 à la DB où ils sont classés dans la série 650, et 385 pour une vingtaine de sociétés privées) et en République Tchèque (33 autorails formant les séries 840 et 841 des CD).

Les 17 autorails du type *RegioSprinter* du Rurtalbahn restent en service et assurent les services de Düren vers Linnich et Untermaubach - Schlagstein.

PHOTO 116-112 Le 24 avril 2013, le VT744 assure le train RTB 89671 Heimbach - Düren et approche du point d'arrêt de Blens, dans la vallée de la Ruhr. Philippe DE GIETER.





Pays-Bas : déplacement de l'ancienne cabine de Roosendaal

Le 10 avril 2013, l'ancienne cabine de signalisation B de Roosendaal a déménagé de plusieurs centaines de mètres pour être re-placée à proximité de l'ancienne remise aux locomotives. Juste avant la mise en marche de ce spectaculaire convoi, le train 47601 Lage-Zwaluwe - Raccordement Burgo-Ardenne, tracté par les 7866 et 7776, passe à hauteur de l'emplacement originel de la cabine, sous le regard intéressé de nombreux curieux. Datant de 1907, cette cabine avait été désaffectée en 1994. Michel de ESCH.

Australie : déclin des "gros nez"

V/Line, l'opérateur assurant les trains de voyageurs dans l'état de Victoria en Australie, a mis fin à l'utilisation de ses "gros nez" (Class A) le 27 avril 2013. Les 'A' étaient encore utilisées aux heures de pointe sur les lignes de Melbourne vers Bacchus March, South Geelong et Sunbury (voir *EN LIGNES 104*, page 41). Le Kosovo est désormais le dernier pays où les "gros nez" sont utilisés en tête de trains de voyageurs réguliers (voir *EN LIGNES 109*, pages 44-47).

↓ **PHOTO 116-113** Le 7 avril 2009, arrivée à Melton South d'un train tracté par la A70. Philippe DE GIETER.



France

CC-72084 : un parfum "années 70"

C'est, avec les 72049 et 72074, l'une des trois 72000 à ne pas avoir rendu son tablier. Et c'est la seule qui ait conservé son apparence d'origine. Mais ce n'est pas la plus simple à rencontrer : ses missions se limitent désormais aux trains spéciaux et notamment aux transferts de matériel, donc se résument à un emploi du temps sur mesure. Ce jour-là, la 72084 acheminait de Paris-Lyon à Mohon (annexe de la *Cité du train de Mulhouse*) en suivant l'ancien itinéraire Paris - Luxembourg (donc via La Ferté-Milon) un ensemble formé de la 64066, d'une voiture *Club 34*, d'une voiture ambulance *So*, d'une voiture *Corail Croisière*, et d'une voiture-couchettes UIC. À la suite de quoi et après remaniement de composition, elle prenait le chemin d'Aras sous le coup d'une limitation à 50 km/h. Et pour cause, la 150-P 13 était du voyage afin d'être présentée froide en gare de Noyelles lors de la Fête de la vapeur organisée par le *Chemin de fer de la Baie de Somme*, fête au cours de laquelle pas moins de 13 locomotives en chauffe ont fait le spectacle.

Cependant que, ignorant ces activités annexes, les unités transformées en 72100 officient inlassablement à raison (en service de base) de onze rotations sur la ligne 4 dont quatre vers Troyes, une vers Chalindrey, une vers Vesoul et cinq vers Belfort, le tout réparti sur onze



Regiolis à l'épreuve

Un peu partout en France (Normandie, Champagne, Centre...), les rames régionales de nouvelle génération Alstom dites Regiolis (ex-Coradia), dont 182 exemplaires ont été commandés, se livrent, revêtues d'une livrée neutre, à des marches d'essais multiples en vue de leur homologation par l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire). Entre autres spécificités innovantes, ces rames se distinguent par un plancher bas intégral et le recours à des moteurs de type synchrone à aimant permanent. Aptes à l'UM3 (unité multiple jusqu'à 3 rames) et disponibles en version 3, 4 et 6 caisses, les Regiolis vont permettre de faire place nette là où circulent encore des matériels dépassés voire obsolètes (X-4750, X-4900, RRR...), y compris le remplacement de rames Corail tirées par BB-67400 comme sur les relations Paris - Boulogne et Paris - Laon. Ci-dessus, une rame bimode-bicourant est en essai sur la ligne Paris - Strasbourg alors qu'elle effectue quotidiennement deux rotations entre Meaux et Epernay. Gilbert LAURENT.

journées de roulement. À quoi s'ajoute une douzième journée consacrée à un aller-retour Reims - Chalindrey. Le sursis des dernières CC se prolonge donc, mais l'épée de Damoclès se fait d'autant plus

menaçante que le prolongement de la caténaire de Gretz-Armainvilliers à Troyes ne fait désormais plus aucun doute.

Gilbert LAURENT.

Passage à Jonchery-sur-Vesle du 808477 en route pour Mohon le 20 avril 2013. Gilbert LAURENT.



Les voitures cellulaires à l'Etat Belge

Le Ministère de la Justice et les Chemins de Fer de l'Etat belge possédaient plusieurs voitures cellulaires. Elles étaient utilisées pour transférer des prisonniers entre les différentes prisons du Royaume et les Palais de Justice.

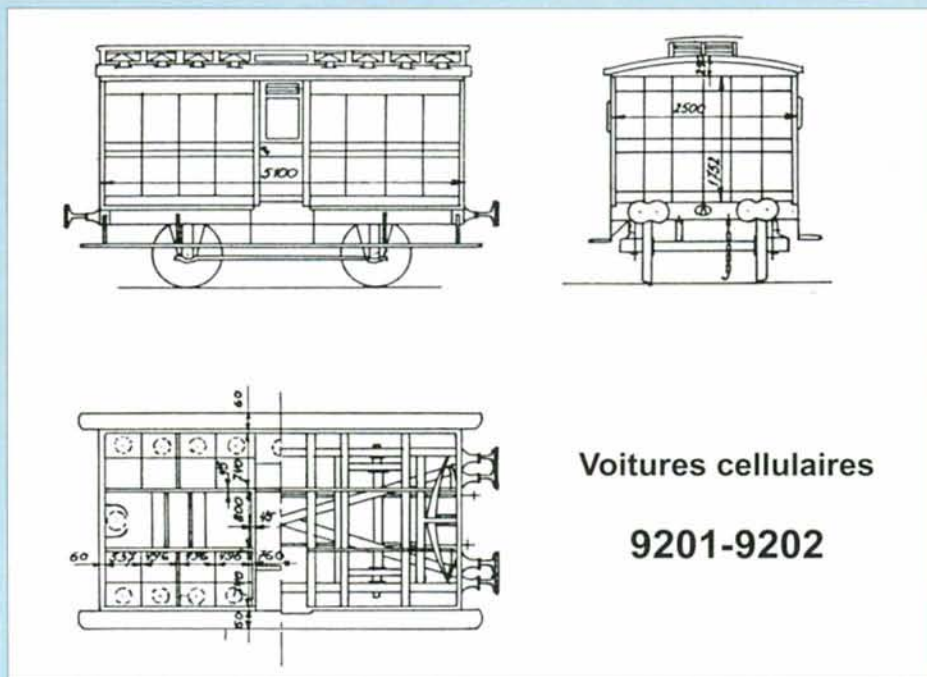
Au total, on dénombre 43 voitures cellulaires, construites entre 1844 et 1930, toutes à deux essieux. A l'exception des six premières, elles portaient les numéros 9201 à 9233 et 71.001 à 71.004. Le numéro des 6 premières ne sont pas connus.

Six séries différentes de voitures virent le jour :

- six véhicules aux numéros inconnus construits entre 1844 et 1847;
- les 9201 à 9202, livrées en 1851;
- les 9203 à 9210, livrées en 1866 et 1872;
- les 9211 à 9215, livrées entre 1877 et 1879;
- les 9216 à 9233, livrées entre 1881 et 1903;
- les 71.001 à 71.004 livrées en 1930.

Les voitures 9201 et 9202 étaient affectées à la prison d'Aalst. Elles étaient équipées de bien curieux tampons doubles (voir schéma). Ce type de buttoir devait à cette époque quelques rares voitures et fourgons.

Les 9203 à 9210 et les 9211 à 9215



Voitures cellulaires

9201-9202

étaient pratiquement semblables et ne se différenciaient que par la hauteur de leur toiture.

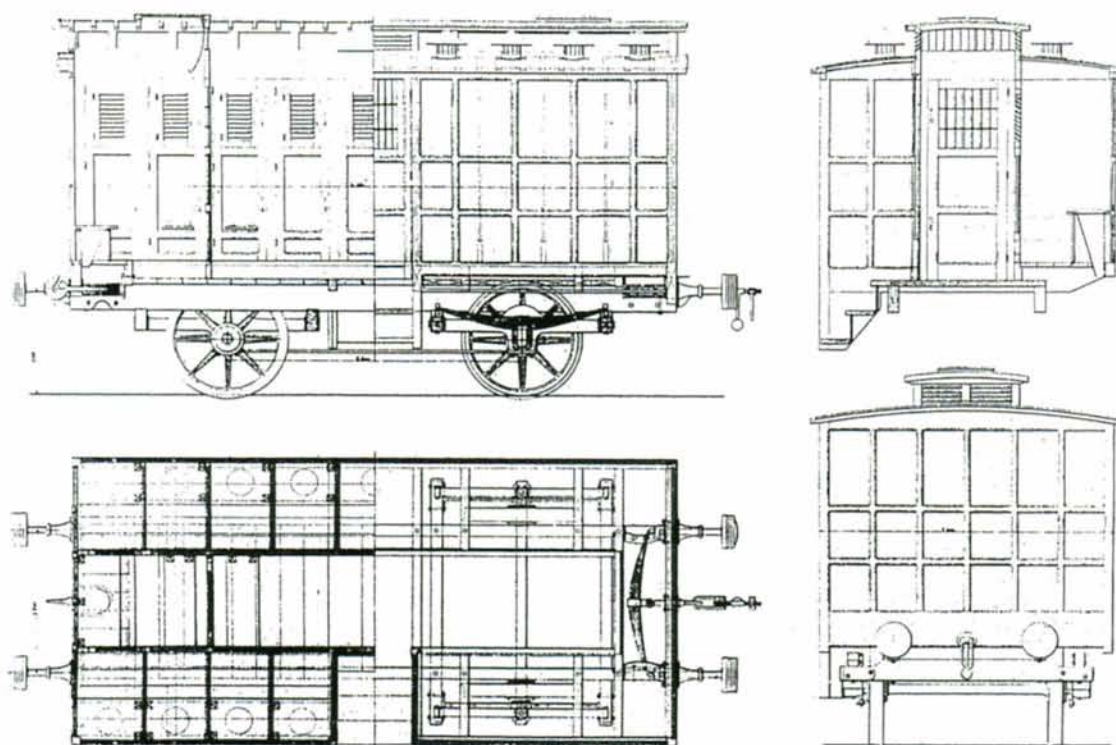
Dans toutes les voitures, chaque détenu était logé dans une petite cellule. Ces cellules étaient placées contre les deux parois latérales de la caisse; un couloir central donnait accès aux cellules. Dans chaque cellule, le prisonnier disposait d'une banquette munie d'un WC. Pour

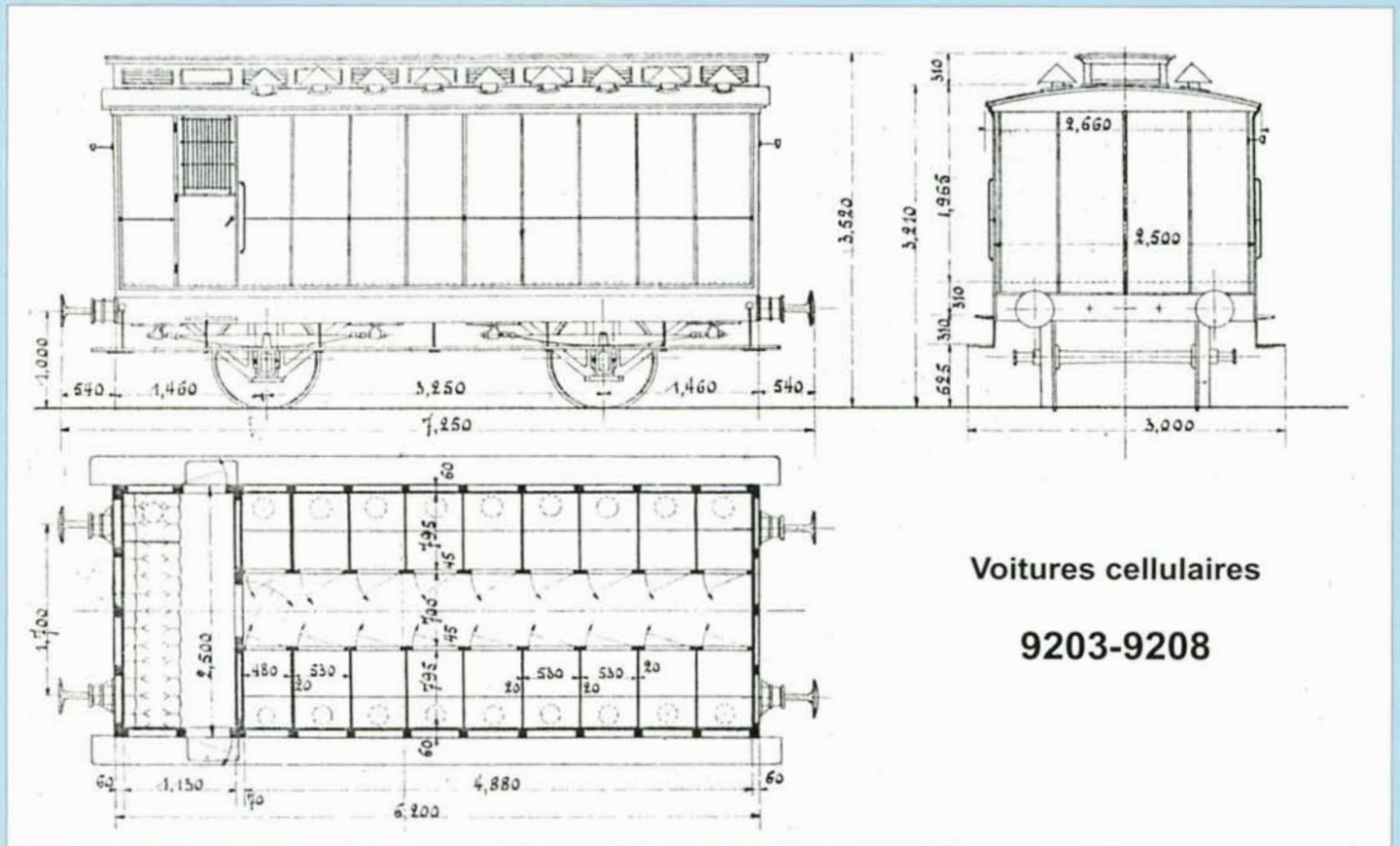
utiliser ce dernier, il fallait soulever la banquette.

La caisse n'était percée d'aucune fenêtre. Seules les deux portes d'accès (une par paroi) étaient pourvues d'une fenêtre grillagée. La voiture était éclairée par les lanterneaux placés au milieu de la toiture, sur toute la longueur de la caisse.

Les voitures 9203 à 9233 avaient à une de leur extrémité une banquette

Voitures cellulaires de 1844





**Voitures cellulaires
9203-9208**

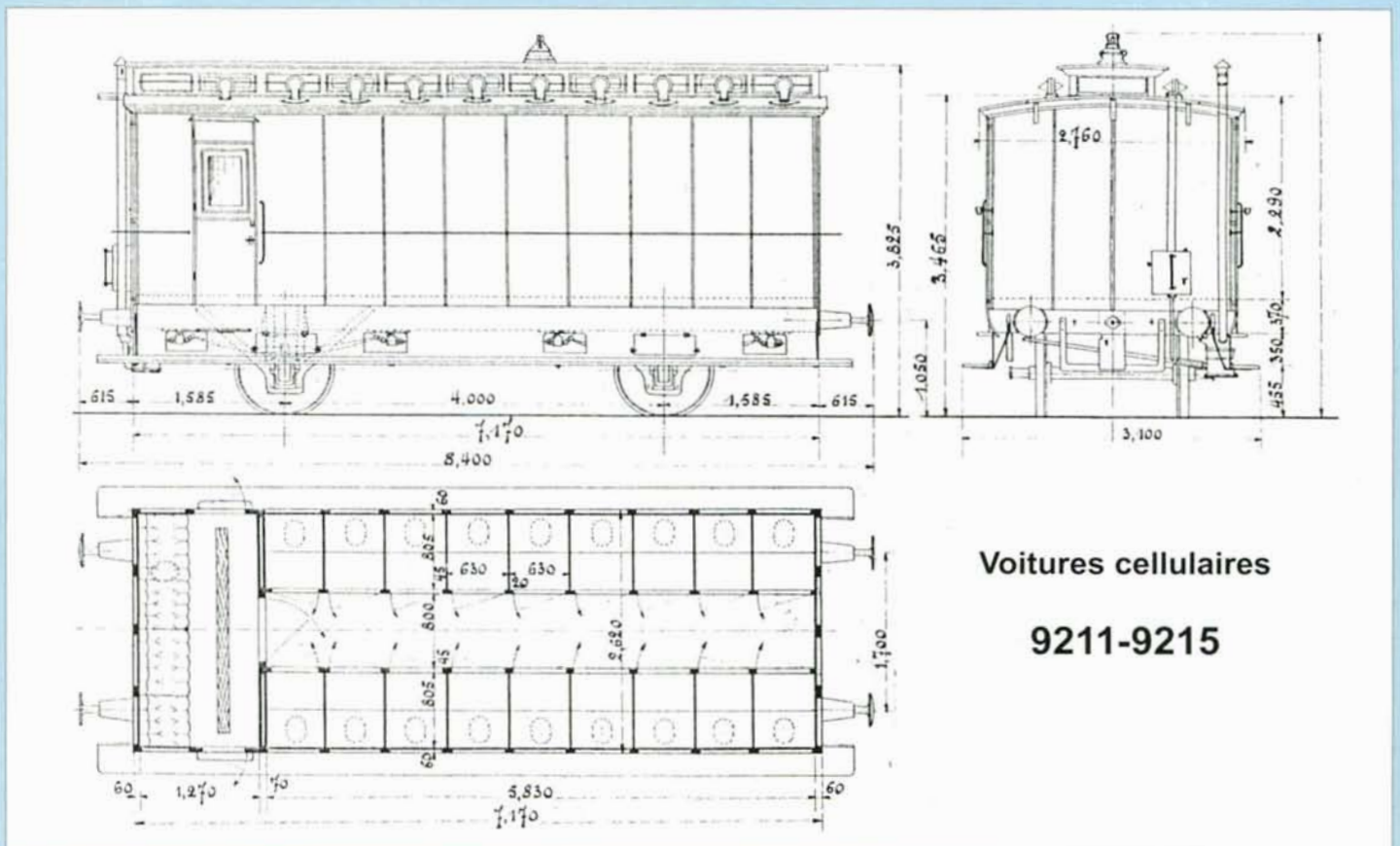
capitonée à 4 places pour le personnel de surveillance. Cette banquette était placée contre la paroi d'about sur toute la largeur de la caisse, le long de la plateforme d'accès.

Le personnel disposait d'un WC. Dans les voitures 9201 à 9215, il était installé

au bout du couloir central. Dans les autres voitures, il fallait soulever un des coussins de la banquette pour découvrir le "pot".

Les voitures 9216 à 9230 avaient deux marchepieds : le premier courait sur toute la longueur de la caisse, tandis que

le second donnait accès à la porte dont il avait la largeur. Ce dernier marchepied était escamotable à l'aide d'une tringlerie (voir schéma des voitures 9216 à 9233, sur la coupe du bas à droite). Chaque cellule était éclairée par un petit hublot percé dans la toiture, à côté du ventilateur "Torpédo".



**Voitures cellulaires
9211-9215**

En 1930, quatre nouvelles voitures cellulaires furent mises en service, numérotées 71.001 à 71.004. Elles avaient une caisse tôle et provenaient plus que probablement de la transformation de quatre fourgons du type GCI, sur les châssis desquels on aménagea une nouvelle caisse après avoir ôté l'essieu central.

Leur tare était comprise entre 19,8 et 20,1 t pour une masse totale de 25,0 t. La longueur de la caisse était de 11,330 m pour une longueur totale de 12,230 m, une largeur de 2,740 m et un empattement de 7,000 m. Elles étaient accessibles par deux portières. Le nombre de cellules s'élevait à 30.

Nous n'avons malheureusement pas trouvé de schéma de ces voitures.

A partir de 1850, les voitures cellulaires ne firent plus partie du parc des Chemins de fer de l'Etat Belge mais dépendirent du Ministère de la Justice.

Les "paniers à salades" ferroviaires circulaient apparemment selon des horaires bien précis, donnant ainsi à la Justice la possibilité de planifier ses envois de "colis".

En 1897, le roulement prévoyait l'utilisation de 18 voitures, les 9206, 9208 à 9211 et 9214 à 9224.

En 1921, 23 voitures étaient en roulement, les 9211 à 9233.

En 1926, 15 véhicules étaient en roulement : les 9213 à 9215, 9218, 9219, 9222 à 9224, 9226 à 9230, 9232 et 9233.

En 1939, il n'y avait plus que cinq voitures en roulement, les 71001 à 71004 et la 9230. Elles sillonnaient le pays entier, incorporées dans des trains de voyageurs du service régulier. Nous publions ce roulement à la page ci-contre (GV = train de colis à grande vitesse, NB = Nord-Belge, TT : train léger).

En 1945, le service ne nécessitait plus que 4 voitures, les 71.001 à 71.004. Celles-ci ont été remises au Ministère de la Justice en 1947, qui les a alors mises hors service, mettant fin à l'histoire des voitures cellulaires.

Les informations concernant ces véhicules sont très rares et n'avons malheureusement à ce jour jamais vu de photo de ces voitures.

Nous remercions Michel THIRY et Charles OCSINBERG pour leur collaboration.

N°	DATE D'ADJUDICATION	CONSTRUCTEUR	CAPACITÉ	MASSE	LONGUEUR	REFORME
?	-1844	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
9201	28-02-1951	?	16	?	6,120 m	?
9202	28-02-1951	?	16	?	6,120 m	?
9203	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9204	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9205	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9206	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9207	-06-1866	De le Court, Morlanwelz	18	8,30 t	7,250 m	?
9208	-06-1866	De le Court, Morlanwelz	18	8,30 t	7,250 m	?
9209	20-03-1872	Verhaeghen	18	8,40 t	7,250 m	?
9210	20-03-1872	Verhaeghen	18	8,40 t	7,250 m	?
9211	04-12-1877	Verhaeghen	18	8,70 t	7,250 m	?
9212	04-12-1877	Verhaeghen	18	8,70 t	7,250 m	?
9213	08-04-1878	Verhaeghen	18	9,15 t	7,250 m	?
9214	08-04-1878	Verhaeghen	18	9,15 t	7,250 m	?
9215	06-11-1879	Verhaeghen	18	8,70 t	7,250 m	?
9216	29-06-1881	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9217	29-06-1881	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9218	29-04-1885	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9219	18-12-1888	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9220	18-12-1888	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9221	24-07-1889	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9222	24-07-1889	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9223	11-02-1891	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9224	11-02-1891	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9225	18-05-1898	Verhaeghen	18	12,50 t	8,400 m	?
9226	18-05-1898	Verhaeghen	18	12,50 t	8,400 m	?
9227	23-07-1902	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9228	23-07-1902	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9229	23-07-1902	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9230	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	(1)
9231	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9232	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9233	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	?
71001	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947
71002	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947
71003	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947
71004	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947

(1) entre 1939 et 1945

voiture 71001 (gare d'attache Bruxelles-Midi)

<i>lundi</i>	2592	Bruxelles-M. 07.49 - Tournai 10.59
	1197	Tournai 13.49 - Gent-St.-P. 15.55
	2836	Gent-St.-P. 18.06 - Oudenaarde 18.48
	2873	Oudenaarde 19.38 - Gent-St.-P. 20.21
<i>mardi</i>	2896	Gent-St.-P. 10.40 - Tournai 12.45
	2599	Tournai 12.48 - Bruxelles-M. 16.04
<i>vendredi</i>	1176	Bruxelles-M. 07.31 - Quiévrain 09.47
	1187	Quiévrain 10.54. - Bruxelles-M. 13.26
<i>samedi</i>	1708	Bruxelles-M. 06.08 - Charleroi-S. 07.27
	1235	Charleroi-S. 10.20 - Bruxelles-M. 11.16

voiture 71002 (gare d'attache Bruxelles-Nord)

<i>mardi</i>	1300	Schaerbeek 05.27	- Arlon 10.18
	911	Arlon 14.36	- Namur 17.48
<i>mercredi</i>	1304	Namur 09.00	- Heer-Agimont 09.59
	NB 1209	Heer-Agimont 10.46	- Namur 11.52
	907	Namur 13.45	- Bruxelles-Q.L. 14.34
	19487	Bruxelles-Q.L. 21.34	- Bruxelles-N. 21.44
<i>vendredi</i>	TT2156	Bruxelles-N. 08.10	- Leuven 08.51
	3728	Leuven 10.01	- Hasselt 11.23
	333	Hasselt 12.06	- Lanaken 12.42
	334	Lanaken 14.41	- Hasselt 15.19
	1019	Hasselt 15.34	- Leuven 16.36
	4173	Leuven 16.52	- Bruxelles-N. 17.44
	à vide	Bruxelles-N.	- Schaerbeek

voiture 71003 (gare d'attache Bruxelles-Nord)

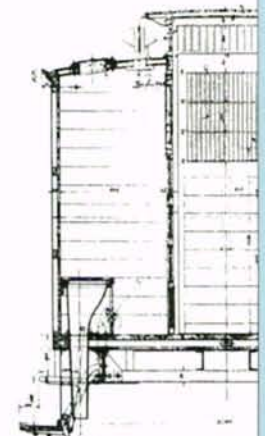
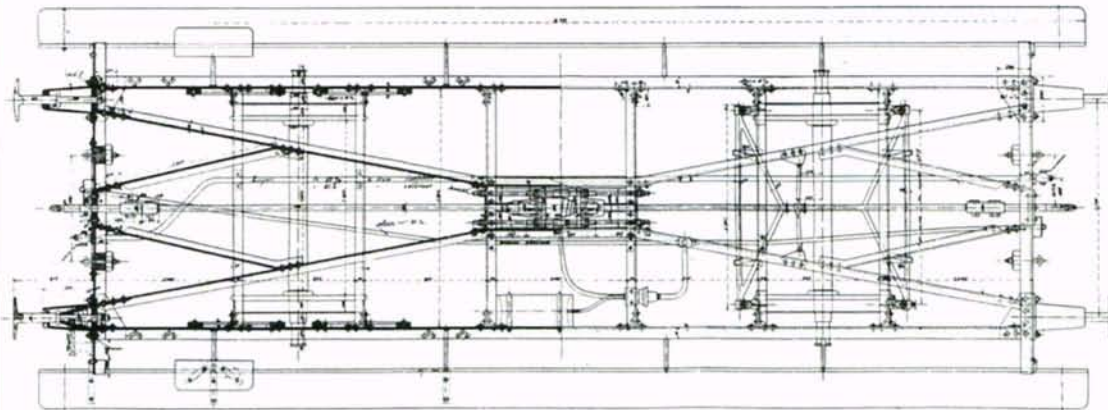
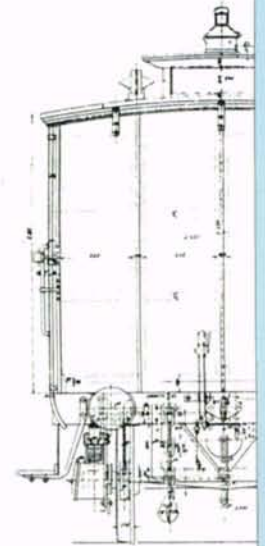
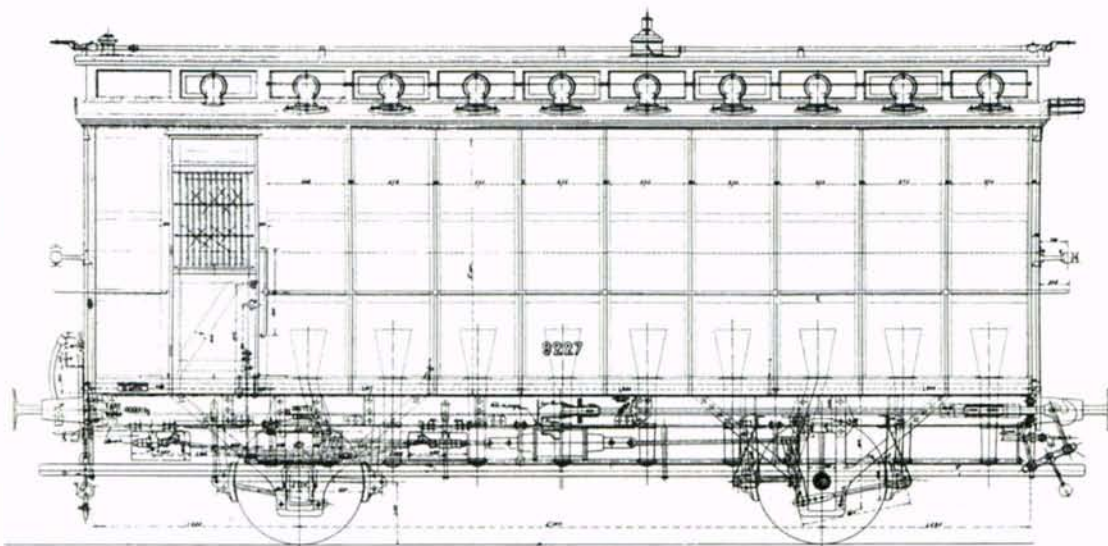
<i>dimanche</i>	668	Bruxelles-N. 21.48	- Leuven 22.17
<i>+ mercredi</i>			
<i>lundi</i>	4111	Leuven 06.03	- Bruxelles-N. 06.46
<i>+ jeudi</i>	?	Bruxelles-N.	- Liège-G.
	1050	Liège-G. 11.56	- Herbesthal 13.05
	4175	Herbesthal 13.22	- Liège-G. 14.42
	659	Liège-G. 18.10	- Bruxelles-N. 19.48
<i>jeudi</i>	648	Bruxelles-N. 20.25	- Liège-G. 22.09
<i>vendredi</i>	804	Liège-G. 07.51	- Blandain 10.43
	805	Blandain 15.30	- Liège-G. 19.42
	GV1	Liège-G. 22.39	- Schaerbeek 00.53
	à vide	Schaerbeek	- Bruxelles-N.
<i>mercredi</i>	1105	Bruxelles-N. 07.55	- Gent-St.-P. 09.03
	3233	Gent-St.-P. 09.41	- Brugge 11.13
	3238	Brugge 11.56	- Gent-St.-P. 13.21
	706	Gent-St.-P. 13.53	- Bruxelles-N. 14.53

voiture 71004 (gare d'attache Bruxelles-Nord)

<i>lundi +</i>		Bruxelles-Nord	- Turnhout
<i>jeudi</i>	3111	Turnhout 11.09	- Antwerpen-C. 12.40
	4248	Antwerpen-C. 14.29	- Bruxelles-N. 15.47
<i>mercredi</i>	à vide	Bruxelles-N. 01.03	- Schaerbeek 01.17
	à vide	Schaerbeek 09.00	- Bruxelles-N. 09.22
	4227	Bruxelles-N. 09.38	- Antwerpen-C. 11.05
	1043	Antwerpen-C. 12.25	- Essen 13.05
	1046	Essen 14.12	- Antwerpen-C. 14.55
	4268	Antwerpen-C. 17.07	- Bruxelles-N. 18.31

voiture 9230 (gare d'attache Gent-Sint-Pieters)

<i>jeudi</i>	606	Gent-St.-P. 07.19	- Leuven 08.41
	3728	Leuven 10.00	- Aarschot 10.23
	TL 243	Aarschot 10.30	- Turnhout 11.39
	TL 244	Turnhout 14.46	- Herentals 15.12
	3113	Herentals 15.26	- Antwerpen-C. 16.13
	4270	Antwerpen-C. 17.58	- Mechelen 18.40
	607	Mechelen 19.08	- Gent-St.-P. 19.56



**Voitures cellulaires
9216-9233**

Voiture Pontificale

En 1857, une voiture Pontificale fut offerte par la compagnie de chemin de fer *Pio-Latina* à Sa Sainteté le Pape Pie IX. C'est à cette compagnie qu'avait été concédé le chemin de fer de Roma à la frontière napolitaine.

Dessinée par Emile Trélat, architecte français, professeur au Conservatoire impérial des Arts et Métiers, cette voiture est un véritable monument d'architecture, entièrement revêtue de panneaux métalliques obtenus par la galvanoplastie, qui donne à sa masse un aspect noble et sévère.

La voiture, très grande pour l'époque, possède deux bogies, ce qui était également plutôt rare à ce moment.

Elle comporte trois compartiments parfaitement distincts par la structure extérieure : une antichambre, un salon surélevé dans lequel se trouve le siège du Saint-Père, et une chambre à coucher. Le **Salon**, ou plutôt la salle du Trône, s'annonce à l'extérieur par trois figures sculptées en bas-relief, en partie dorées et argentées et représentant la Foi, le Martyre et la Vérité. Entre ces figures brillent les armes du Saint-Père, et à côté de ce blason s'ouvre la grande baie d'où le souverain pontife pourra donner sa bénédiction à la population.

Une ornementation de rinceaux (ornement fait d'éléments végétaux disposés en enroulements successifs) renforcent, sous l'aspect du raisin et des épis, le symbole de l'Eucharistie, forme la décoration de l'appui de cette baie et de l'architrave (linteau) supérieure. Un attique couronne cet ensemble, sur lequel se détachent, dans des médaillons, les têtes des Apôtres peintes sur cuivre; le tout est surmonté d'un groupe, obtenu également par des procédés galvaniques et composé d'un coussin encadré de larges guirlandes de laurier servant de base et d'appui à la tiare papale enrichie de dorures et rehaussée de pierreries.

La **Chambre** à coucher, qui occupe le dernier compartiment, présente à l'extérieur une décoration plus simple, quoique composée des mêmes ornements emblématiques.

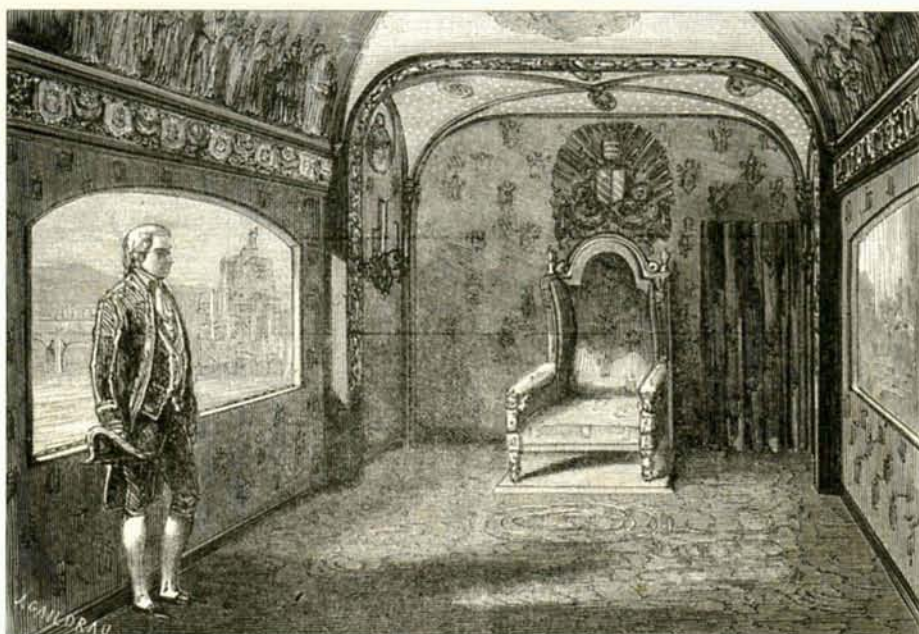
L'**Antichambre** est précédée d'une

terrasse à laquelle donne accès un double escalier à rampe de fer.

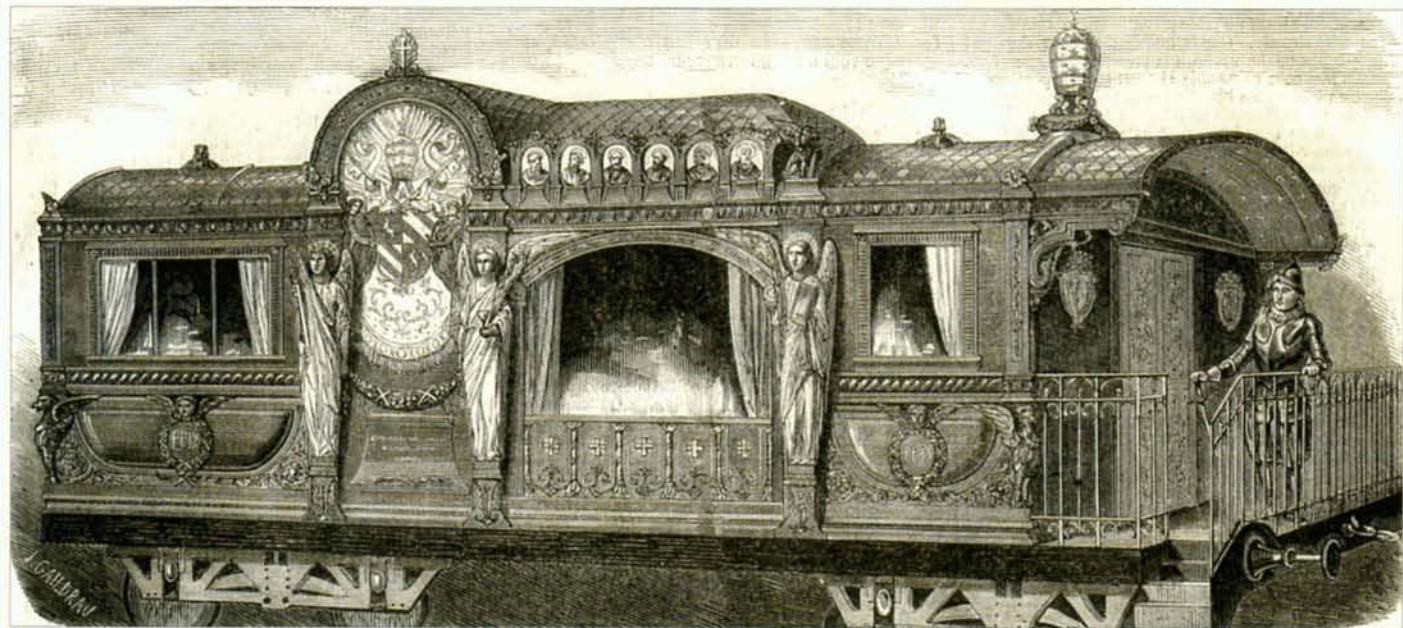
L'intérieur de la voiture est beaucoup plus richement orné que l'extérieur; la beauté des étoffes de soie et de velours, l'or et les peintures en font un monument sans précédent.

L'antichambre est tendue de toile peinte et rehaussée de motifs religieux.

Sous les arêtes d'une voûte où se détachent dans un semis d'étoiles les quatre évangélistes entre les figures du Christ et de la Vierge, le Salon abrite le siège qui, au milieu des armes des villes pontificales desservies par la ligne *Pio-Latina*, servira de trône au Saint-Père. En face du trône se dresse un Christ en croix, sculpté avec talent. Sur les divers compartiments du plafond, le pinceau a successivement retracé l'Eglise entre saint Pierre et saint Paul, le Père éternel entouré d'anges, et deux sujets plus terrestres destinés à rappeler la haute protection donnée par l'Eglise aux efforts de l'industrie moderne : d'un côté une consécration de chemin de fer, et de l'autre la bénédiction d'un port.



Vue de la salle du trône très richement décorée. Collection Robert FONTEYNE.



La voiture d'apparat offerte à Sa Sainteté le Pape Pie IX en 1857. Collection Robert FONTEYNE.

L'ensemble de ces compositions caractéristiques, si bien traitées par la peinture et la sculpture se détache sur un fond d'étoffe dont les tons calmes reposent la vue, et sur lequel on ne rencontre plus que le chiffre répété du Saint-Père et les motifs de bronze émaillé servant à l'éclairage. Le mobilier de ce salon se compose du trône, d'un divan, de deux tabourets et d'une table supportant un exemplaire de la bulle de l'Immaculée-Conception, richement relié.

La chambre à coucher se distingue par la sévérité de son ameublement, d'où domine l'ébène incrusté d'ivoire. Au-dessus d'un prie-Dieu de même matière, on remarque une Vierge habilement peinte.

M. Ducros, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la compagnie *Pio-Latina*, a montré beaucoup de discernement dans le choix qu'il a fait des artistes et des industriels appelés à l'édification de la voiture pontificale, dont les travaux ont été centralisés dans les ateliers de la compagnie des chemins de fer.

Cette voiture avait été construite par la *Compagnie générale des matériels de chemin de fer* à Paris. Elle fut transportée jusqu'à Roma par voie d'eau, d'abord par les canaux de la Saône et du Rhône jusqu'à Marseille, ensuite par mer jusqu'à Civitavecchia, et enfin par le Tibre jusqu'à Roma.

A la même période, deux autres voitures, à deux essieux, furent offertes au Pape Pie IX par le *Pio-Centrale* (compagnie qui construisit la ligne Roma - Bologne). La première voiture, à "balcon", servait au Pape pour donner sa bénédiction. La seconde voiture était aménagée en appartement, avec une salle du trône, une chambre et un cabinet de toilette. Ces deux véhicules circulaient toujours ensemble.

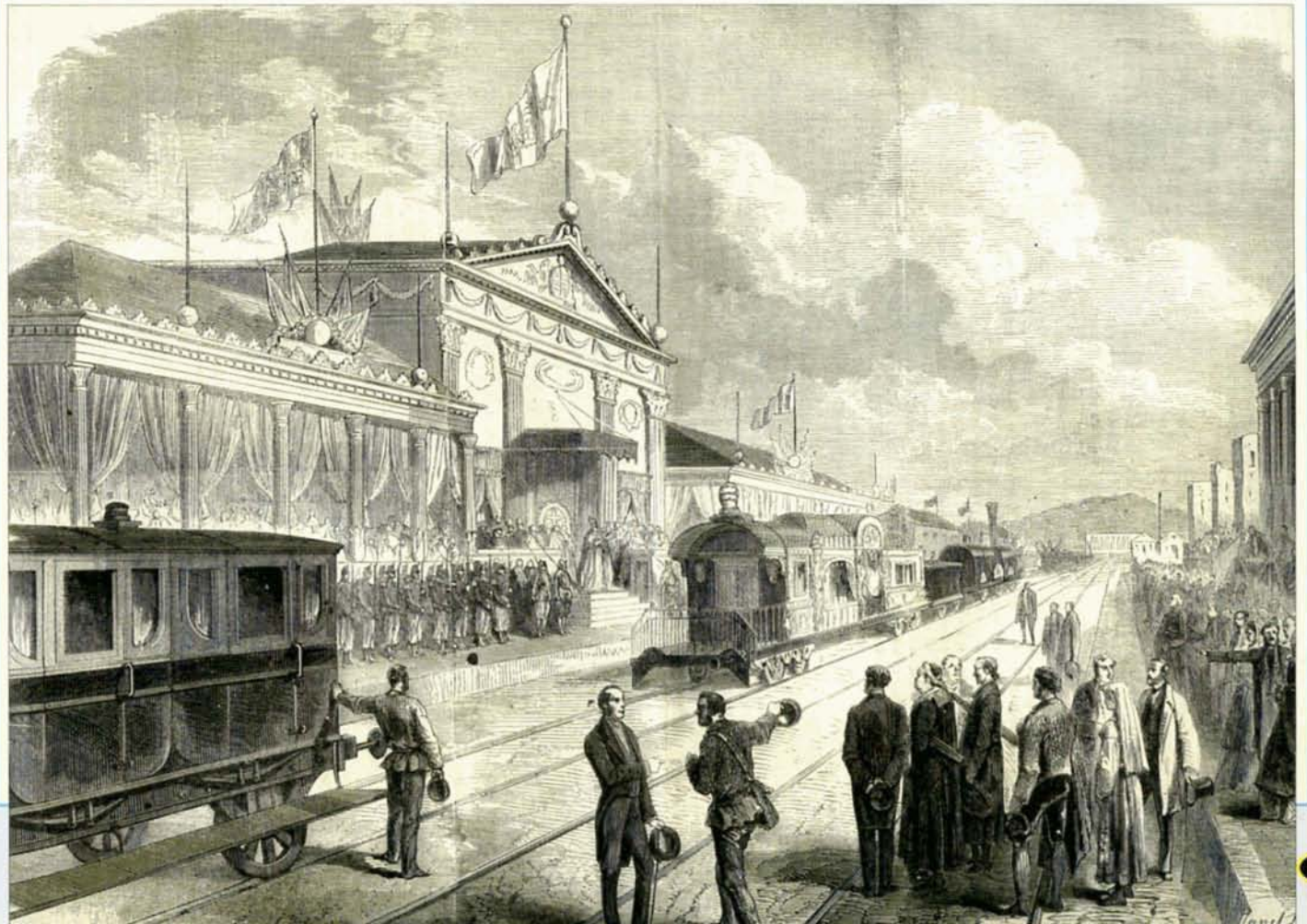
En 1870, ces trois voitures pontificales n'étaient déjà plus uti-

lisées. Garées depuis lors dans un hangar proche de la gare de Roma Termini, elles se dégradèrent lentement et furent victimes du vol de leur aménagement intérieur. En 1909, les Chemins de fer de l'Etat italien décidèrent de restaurer les trois voitures. Dans un premier temps, elles furent exposées au musée du château Saint-Ange, ensuite au musée Cerchi de Roma. En 1951, elles déménagèrent dans le Palais Braschi où on peut aujourd'hui toujours les admirer.

A propos des Papes, il est intéressant de signaler qu'il existe une ligne de chemin de fer reliant la gare de Roma San Pietro (sur la ligne Roma - Viterbo) à la Cité du Vatican. Longue de 863 m, la ligne pénètre dans la Cité du Vatican sous une grande arche de 16,7 m de large percée dans les murailles et normalement fermée par un portail métallique de 35,5 tonnes. La ligne arrive dans les jardins de la cité pontificale, tout près de la basilique Saint-Pierre. La gare est baptisée "stazione Città del Vaticano". Cette voie ferrée a été construite en application des accords du Latran de 1929. Elle comporte un grand viaduc de 143 m de longueur comportant 8 arches. La gare vaticane a été très peu utilisée, surtout pour la réception de wagons de marchandise et de rares trains de pèlerins. Le premier Pape à l'utiliser fut Jean XXIII pour effectuer son pèlerinage à Assise le 4 octobre 1962. Le pape Jean-Paul II, qui a parcouru des milliers de kilomètres en avion, l'a empruntée deux fois seulement : la première le 8 novembre 1979 pour se rendre à la gare de triage de Rome-Salario à l'occasion de la XXle journée du Cheminot, et la seconde le 24 janvier 2002 pour se rendre à la basilique Sainte-Marie-des-Anges-et-des-Martyrs (Santa Maria degli Angeli) à Assise lors de la Journée de prière pour la paix dans le monde. Le Vatican n'a jamais possédé son propre matériel roulant.

Le 27 janvier 1862 eut lieu l'inauguration la ligne Roma - Velletri (42 km). En raison des mauvaises conditions météorologiques, le Papa Pie IX qui craignait pour sa santé, fit déléguer l'archevêque, prince de Hohenlohe, son aumônier, de bénir en son nom la voie ferrée, la locomotive et le train d'honneur. La voiture pontificale stationne à hauteur de la tribune d'honneur. Toute la noblesse italienne participait à ce grand évènement. Parmi les nombreux invités d'honneur, se trouvaient les ministres de Belgique et d'Espagne et l'ambassadeur de France. Le train rallia ensuite Velletri pour revenir à Roma Vers 19.00.

Collection Robert FONTEYNE.



DENDERMONDE

Hier



PHOTO 116-114 ↑ - PHOTO 116-115 ↓ Nous voici sur le pont enjambant la gare de Dendermonde côté Bruxelles au début de 1972. Deux trains arrivent simultanément en gare. A gauche, le semi-direct 2054 Antwerpen-Centraal - Mechelen - Gent - Lille, tracté par la 5954 du dépôt d'Antwerpen-Dam. A droite, le 4328 du dépôt de Schaerbeek assurant l'omnibus 9947 Bruxelles-Midi - Dendermonde. Cet autorail est devenu l'ES 409 toujours utilisé par ES Mons. A l'extrême gauche, on voit la ligne 57 Dendermonde - Lokeren. Faisons un bond de plus de 40 ans avec la photo du bas, datant du 18 avril 2013. Le plan de voies n'a guère changé, mais toute l'étoile de Dendermonde est électrifiée (ligne 53 Mechelen - Schellebelle - (Gent) mise sous tension le 20 mars 1983; ligne 57 Dendermonde - Lokeren mise sous tension le 20 mars 1983; ligne 60 Dendermonde - Jette - (Bruxelles) mise sous tension le 17 mai 1981). L'automotrice Desiro 08006 assurant le CityRail 1561 Geraardsbergen - Dendermonde arrive à son terminus. Julien CASIER, collection PFT - Wim DE RIDDER.

Aujourd'hui





Les plus beaux sites de Belgique

Hennuyères

96

En venant de Bruxelles, peu avant d'arriver à la gare d'Hennuyères, un dégagement offre une belle vue sur la ligne. Cinq relations voyageurs passent ici chaque heure : l'IC-F Liège-Guillemins - Quiévrain (assuré par des rames réversibles avec locomotives série 18 et 27, et des automotrices type 96), l'IR-j Bruxelles-National-Aéroport - Quévy (assuré par des rames réversibles avec locomotives série 18, et des automotrices type 96), l'IR-l Louvain-la-Neuve-Université - Binche (assuré par des automotrices de la série 800 et des rames réversibles encadrées par deux 18), et deux CityRail par heure (assurés par des automotrices classiques et des Desiro). Ce service de base est complété par de nombreux trains P aux heures de pointe. En trafic marchandises, on peut voir quelques trains à destinations de Monceau, Quenast, Clabecq et le port d'Antwerpen.

↑ **PHOTO 116-116** Le 17 avril 2013, passage de l'IR-j 3733 Bruxelles-National-Aéroport - Quévy, assuré par une rame de voitures du type M6 encadrée par les 1871 et 1837. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 116-117** Le 25 avril 2013, passage du train 57201 Monceau - Antwerpen-Noord. Serge MARTIN.



FRANCE : 1Bt Cockerill Chemin de Fer Saint-Quentin - Guise

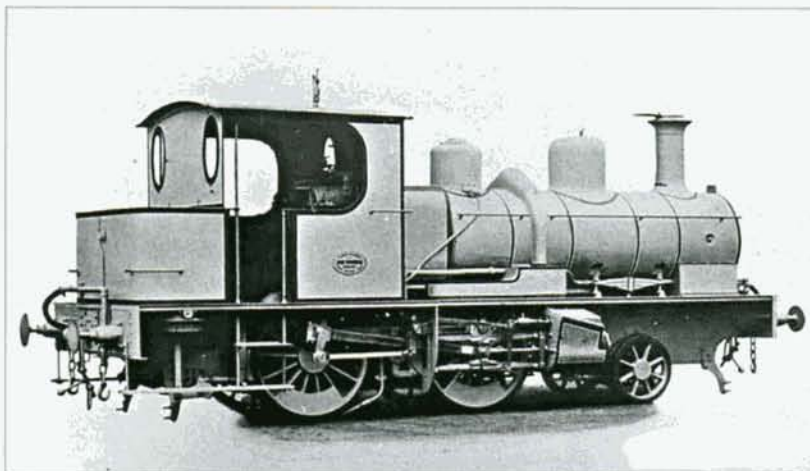
Le *Chemin de Fer Saint-Quentin - Guise* (dans l'Aisne) possédait une série de 11 locomotives 1Bt construites par *Cockerill* entre 1900 et 1907. Elles étaient principalement utilisées pour le trafic voyageurs. Voici la liste de ces machines, classées par le numéro de construction *Cockerill* :

- 2218 / 1900 - Saint-Quentin - Guise n° 32
- 2219 / 1900 - Saint-Quentin - Guise n° 33
- 2220 / 1900 - Saint-Quentin - Guise n° 34
- 2254 / 1905 - Saint-Quentin - Guise n° 35
- 2498 / 1905 - Saint-Quentin - Guise n° 36
- 2563 / 1907 - Saint-Quentin - Guise n° 37
- 2564 / 1907 - Saint-Quentin - Guise n° 38
- 2565 / 1907 - Saint-Quentin - Guise n° 39
- 2752 / 1910 - Saint-Quentin - Guise n° 41
- 2753 / 1910 - Saint-Quentin - Guise n° 42
- 2754 / 1910 - Saint-Quentin - Guise n° 43

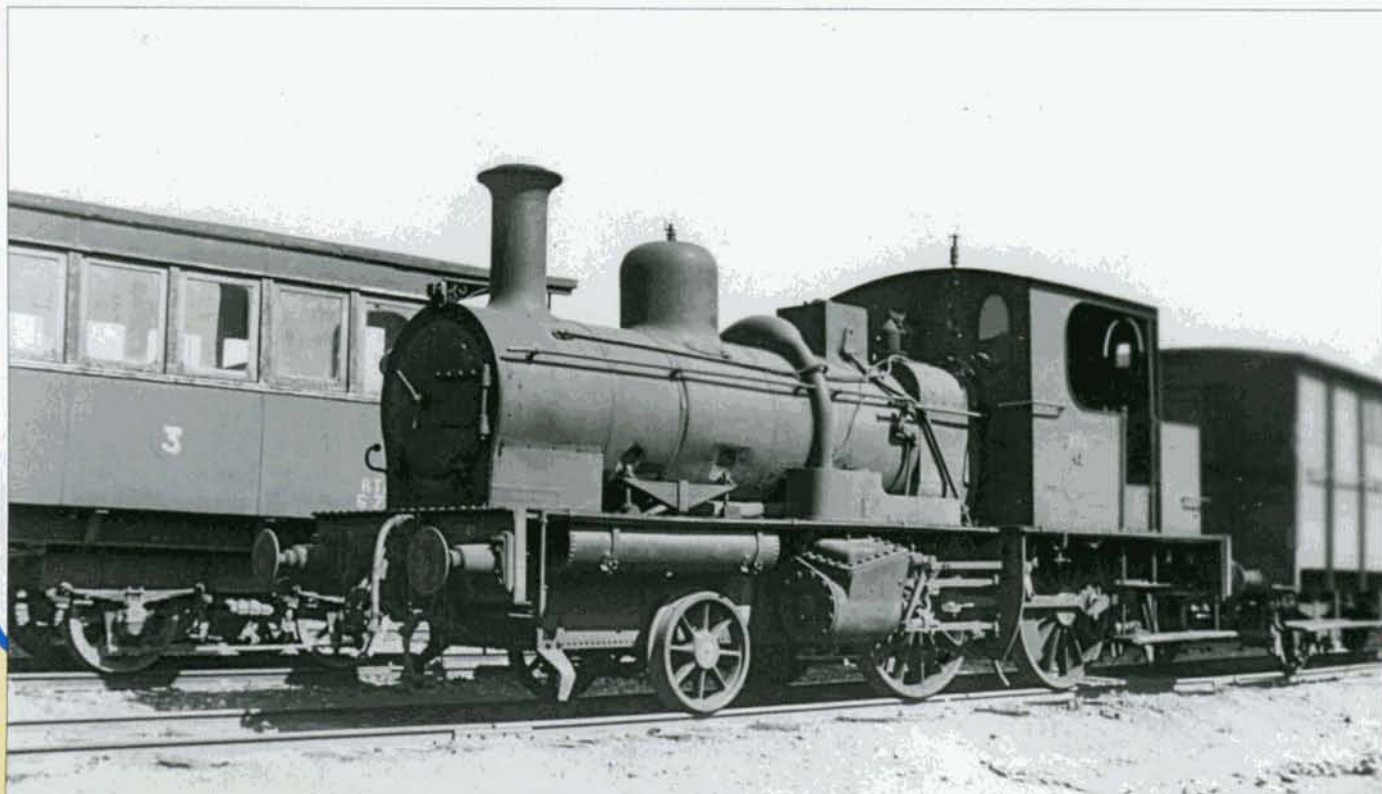
En 1922, ce chemin de fer fut intégré dans la *Compagnie des Chemins de Fer Secondaires du Nord-Est*, elle-même reprise le 1er janvier 1952 par la *Régie des Transports de l'Aisne*.

→ Les locomotives n° 37 (*Cockerill* 2563) et 39 (*Cockerill* 2565) garées au dépôt de *Montcornet* le 4 octobre 1958.
H.G. HESSELINK,
collection PFT.

↓ Le 29 juin 1957, la machine n° 41 (*Cockerill* 2752) attend son prochain départ à *St-Quentin*.
H.G. HESSELINK,
collection PFT.



↑ Photo d'une des locomotives pour le *Saint-Quentin - Guise* extraite d'un catalogue *Cockerill*. Collection Jean-Pierre TEUGELS.



ROYAUME-UNI : Bt La Meuse Bredgar & Worensill Railway



Dans le musée du réseau touristique du *Bredgar & Worensill Railway* dans le Kent, se trouve une petite Bt à voie de 0,750 m, construite par *La Meuse* en 1929 sous le numéro 3355.

Cette machine provient de la *Société Générale Métallurgique d'Hoboken*. Cette usine possédait au total quatre locomotives de ce type :

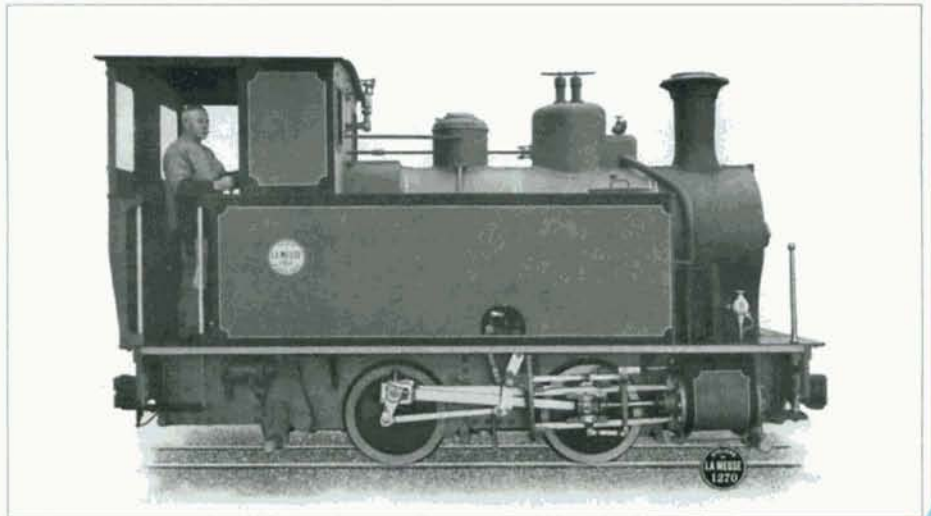
- La Meuse 3242 / 1926;
- La Meuse 3243 / 1929;
- La Meuse 3355 / 1931;
- La Meuse 3446 / 1931.

Ces engins de 16 tonnes et d'un empattement de 1,250 m pouvaient circuler dans des courbes de 10 m de rayon. Leurs roues avaient un diamètre de 0,720 m.



↑ La locomotive *La Meuse* 3355 exposée au musée du *Bredgar & Worensill Railway* le 1er septembre 2002. Philippe VERELST.

→ Photo d'une locomotive du même type, extraite du catalogue *La Meuse* de 1934. Collection PFT.



FRANCE : wagon pour transport de Potasse

Les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* ont fourni à la *Société Commerciale des Potasses d'Alsace* à Mulhouse des wagons-trémies pour le transport de potasse.

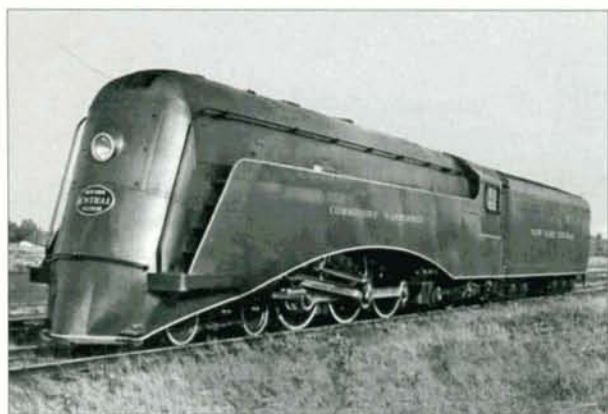
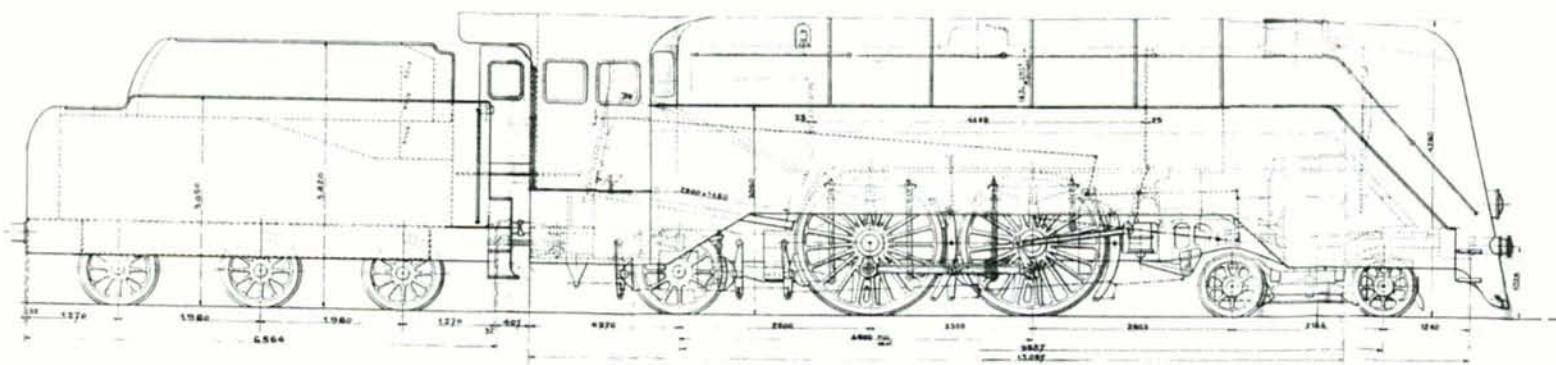
Ces véhicules avaient une capacité de 67 m³, soit un chargement de +/- 49 t. Leur masse à vide s'élevait à +/- 23,7 t.

Le wagon immatriculé à la SNCF SWyw 7548245P photographié à sa sortie de construction à Nivelles.

AMN Nivelles, collection PFT.



il y a 75 ans ...



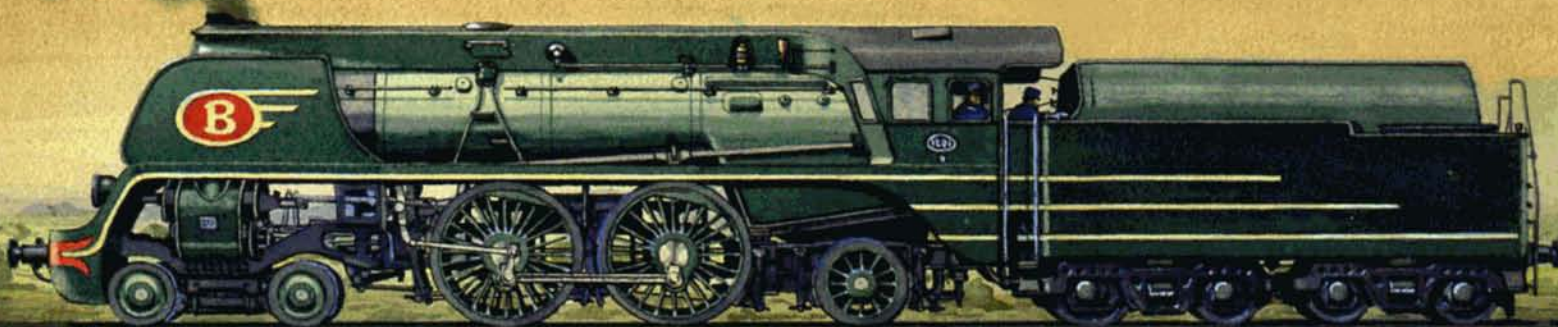
↑ Voilà à quoi aurait pu ressembler notre type 12. Entre 1927 et 1931, le New York Central (NYC) mit en service une série de 153 locomotives 2C2 "Hudson" construites par ALCO (NYC classe J-1 n° 5200 à 5352). Ces engins de 159,7 t (sans le tender), dont 84,8 t adhérentes, développaient une puissance de 3950 CV. La 5344 faisait partie de la sous-classe J-1e (n° 5285 à 5344), était baptisée "Commodore Vanderbilt" et fut munie d'un carénage spécial.

↑ Les six locomotives Atlantic du type 12 furent mises en service en 1939. Un avant-projet de carénage avait été dressé par la SNCB en 1938. Ce projet s'inspirait des carénages appliqués sur la locomotive 5344 "Commodore Vanderbilt" de la classe J-1e, du New York Central et de la machine 4000 "Aeolus", classe S-4A, du Chicago, Burlington & Quincy. C'est en définitive le carénage dessiné par le français André Huet qui fut choisi. Nous publions le dessin de l'avant-projet SNCB, daté du 5 février 1938. Le carénage du tender (de récupération) était également différent de celui construit. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

→ La 4000 "Aeolus" du Chicago, Burlington & Quincy faisait partie d'une série de 12 "Hudson" construites par Baldwin en 1930. Une 13e unité fut construite en 1935 dans les ateliers de la compagnie. Elles étaient classées S-4 et portaient les n° 3000 à 3012. Ces engins pesaient sans le tender 177,5 t (masse adhérente 94 t). En 1937, la 3002 fut pourvue d'un carénage, renumérotée 4000 et baptisée "Aeolus". Elle se trouve aujourd'hui dans un musée privé à La Crosse dans le Wisconsin, mais dépourvue de son carénage.



↓ Voici une autre projet de carénage pour la type 12, cette fois fantaisiste, dessiné par G. SAELENS. Il s'agit d'un mélange de toutes sortes de carénages réalisés à cette époque. Collection Phil DAMBLY / PFT.



il y a 25 ans ...



PHOTO 116-118 ↑ - **PHOTO 116-119** ↓ En 1988, le 4604 fut vendu à un club d'ULM situé à Isières pour servir de local. Il fut transféré sur place le 9 septembre 1988. Son transport se déroula en deux étapes : de Ath à Isières, il fut remorqué par une locomotive de la série 62. A hauteur du passage à niveau d'Isières, deux grues soulevèrent sa caisse pour la poser sur une remorque routière. Le camion a ensuite transporté le 4604 jusqu'à son emplacement au club d'ULM. Christian DOSOGNE, collection PFT.

PHOTO 116-120 → Le 4604 aujourd'hui. Isières, 22 juin 2012. Maarten SCHOUBBEN.



