

EN LIGNES

Histoire : la remise vapeur de Bruxelles-Nord



REVUE BIMESTRIELLE
N° 118 - DÉCEMBRE 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



La saison 2013 touche à sa fin; et elle fut longue : elle a commencé le 15 janvier et s'est terminée le 7 décembre !

Tout au long de cette année, nous vous avons proposé cinq voyages, deux manifestations majeures sur le Chemin de fer du Bocq, et six publications.

A ces activités, il faut ajouter les circulations régulières sur la ligne Ciney – Purnode, les trains spéciaux affrétés, les acheminements de matériel, les tournages de films, les journées portes ouvertes, les travaux de restauration et d'entretien et, bien sûr, la rédaction des six numéros de votre revue.

C'est notamment grâce aux abonnements qu'une partie des objectifs de l'association – la restauration, l'exposition et la mise en marche de matériel ancien – est rendue possible. J'insiste une fois encore que seuls les abonnements nous procurent un bénéfice; les numéros vendus en librairie le sont à prix coûtant. Abonnez-vous ! Vous soutiendrez mieux notre action et récompenserez ainsi les bénévoles qui passent leur temps libre à réaliser les différents projets. Et vous économiserez au passage 14 euros...

Le temps des vœux est arrivé; toutes les équipes de bénévoles vous souhaitent d'excellentes fêtes et une très heureuse année 2014 !

Baudouin DIEU, Président.



PHOTO 118-01 La célèbre locomotive Thomas sur le Chemin de fer du Bocq. Dorinne, 13 septembre 2013. 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 : réparateur pour loco exclusivement écartement N système analogique et, éventuellement, pour élément bloc automatique Fleischmann réf. 6958. S'adresser à Claude VIVIER. ☎ : 00.32.(0)65/65.03.02.

A VENDRE : matériel Fleischmann échelle N. Prix à discuter. COUTEAU Francis ☎ : 00.32(0)476/68.69.05. Courriel : francis.couteau @telenet.be

A VENDRE : automotrice CityRail JOCADIS DC référence 35402; B Models Diesel 5502 DC + un lot de 40 wagons. ☎ : +32.(0)498/22.83.88 après 19h00.

Rectifications

EN LIGNES 111

- **page 44** : la photo du bas ne montre pas la 230 D 128 comme cela était écrit par erreur par Bruno DEDONCKER dans ses légendes, mais bien de la 230 D 129 du dépôt d'Aulnoye (confusion entre les chiffres 8 et le 9). Cette machine fut mutée le 3 juillet 1965 d'Aulnoye à Creil, où elle fut radiée le 3 mai 1966.

EN LIGNES 114

- **page 6** : dans le tableau, rubrique "radiations", il y a 188 : 15-02-2003, il faut 15-02-2013.

EN LIGNES 115

- **page 8** : photo du bas : les voitures rapides du Nord étaient à couloir **latéral** et non central comme indiqué.

EN LIGNES 117

- **page 15** : photo 2619 : la date est 13-02-1986 et non 1996.

- **page 50** : la locomotive SNCV 634 se trouve actuellement exposée dans le musée de la mine de Blégny.

PFT-agenda

- **samedi 7 décembre 2013** : grande ouverture de la boutique du Musée du rail de Saint-Ghislain, de 10 à 16 heures.

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

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Günther BARTHS, Francesco BLOISI, Alain BREYSEM, Michel de ESCH, Henk DE JONGHE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roel DE SAEGER, Adriaan DE VREUGD, Andy ENGELEN, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Hans HOLZ, Albert KOCH, Yves KRISTOF, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Terry LEA, Bruno MALFAIT, Charles OCSINBERG, Eric OTLET, Gwenaël PIERART, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, Edwin WERNER.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2014

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 40 (étranger : € 46) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2014". 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 118-02 Les travaux de restauration de la nouvelle 26.102, alias la Ty2-7173 (à ne pas confondre avec la 26.101 du PFT) se sont achevés en septembre. La machine trône maintenant en monument devant la société Frans Bevers, Lierselei (N14), à Oostmalle. PFT.

EN LIGNES 118 - décembre 2013

sommaire



6

La 211.006 sur le Bocq



8

Visite de Thomas sur fer du Bocq



26

Athus-Meuse : 10 ans de traction électrique



38

La remise de Bruxelles-Nord



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 la 211.006 sur le Bocq

8 Thomas sur le Bocq

9 Actualité belge

9 statistiques - locomotives

14 automotrices

16 TGV

18 voitures

20 radiations

22 divers

26 Athus-Meuse : 10 ans de traction électrique

30 Privés

32 Touristiques

33 Actualité étrangère

33 Autriche

34 France

36 Danemark

38 La remise de Bruxelles-Nord

56 Nos voitures (7)

60 Nées en Belgique

62 Il y a ...

64 Wagons cavaliers de 15 t

67 Hier - aujourd'hui

COUVERTURE ARRIÈRE

La voiture ES800 de B-Telecom en service aux Pays-Bas (voir p. 18). Echt, 27 août 2013. Michel de ESCH.

PHOTO 118-03 Lors du week-end des 14 et 15 septembre, la célèbre locomotive à vapeur Thomas a rendu visite au Chemin de fer du Bocq pour le plus grand bonheur des enfants. Le dernier train de la journée du dimanche 15 septembre fut remorqué par Thomas, ici à la sortie du tunnel de Purnode.



Activités

Voyages

Samedi 5 octobre

Presque deux cents participants s'étaient inscrits à ce 152e voyage organisé dans la région anversoise.

Le train spécial, composé de quatre voitures K et de la voiture-buffet encadrées par les 6077 et 5941, a d'abord effectué la visite de la rive gauche du port d'Antwerpen. C'était l'occasion de découvrir les entreprises, raccordements, faisceaux et voies ferrées de cette partie du port, la plus moderne, et notamment la construction du tunnel à double voie de Liefkenshoek, qui permettra dès l'année prochaine la jonction entre les rives gauche et droite de l'Escaut.

Ensuite, après un long détour par Mechelen, Willebroek, Sint-Niklaas, Lokeren et Zele, le train est arrivé à Dendermonde pour une visite à la ligne touristique Dendermonde - Puurs exploitée par le SDP. L'accès à cette ligne nécessite des mesures de sécurité particulières, et c'est avec un certain retard que le train a pu y entrer. L'ancienne ligne 52 a été parcourue jusqu'à proximité du terminus de Puurs, en compagnie de la 6219 d'*Infra-bel*, la dernière locomotive de ligne encore peinte en teinte vert 30 SNCB.

Bref, une belle journée très instructive qui s'est terminée avec deux heures de retard...

Saint-Ghislain Musée du Rail

Les *Journées du Patrimoine* organisées les 7 et 8 septembre ont, une fois de plus accueilli beaucoup de monde : entre 1500 et 2000 visiteurs ! Le samedi, la bourse d'échange a drainé un large public tandis que, le dimanche, c'étaient plutôt des visiteurs occasionnels. Un incident - le déraillement d'une locomotive le samedi soir - a empêché la mise en place du matériel à l'extérieur pour le dimanche, ce qui a quelque peu déçu les visiteurs dominicaux. L'état des voies du faisceau extérieur n'est pas brillant. Certaines portions sont impraticables et d'autres suivront; beaucoup de traverses - en bois - affichent plus de quarante ans d'âge ! Leur remplacement sera un travail de longue haleine qu'il faudra ajouter à la longue liste des travaux à effectuer.



PHOTO 118-04 Lors du voyage dans le port d'Antwerpen, la 5941 stationne à côté du *Ladybug*, navire ayant largement fait parler de lui dans la presse puisque, depuis le 17 mars 2013, son équipage chinois y est bloqué suite à la quasi-faillite de son armateur. Le bateau est actuellement mouillé dans le *Deurganckdok*, à proximité de la ligne 211. PFT / Christian AUQUIERE.

Saint-Ghislain Atelier de traction

Les travaux de restauration de la 5149 ont repris à l'atelier de traction, qui reprend petit à petit ses fonctions premières : l'entretien des locomotives.

Tout est prévu pour faciliter et optimiser le travail des bénévoles : ponts roulants, chariots élévateurs, fosses, podiums, etc. Et de l'avis unanime, on y fait de l'excellent boulot !

Si les activités des sites de Saint-Ghislain vous intéressent, n'hésitez pas à vous porter volontaire. Sept ont franchi le pas cette année. Vous appelez Baudouin Dieu au 00.32.(0)475/95.68.93.

PHOTO 118-05 Le 25 septembre 2013, mise en place de la 26.102 sur son nouveau piédestal, devant l'entreprise Bevers à Oostmalle. PFT.



Matériel

A Schaerbeek, le chantier de la Ty2-7173 (voir *EL 103* pages 4 et 5) s'est achevé en septembre. Rebaptisée 26.102, elle a été transférée par camion le 25 septembre à Oostmalle, et trône maintenant sur son nouveau piédestal devant la société *Beyers*.

Quatre autres chantiers se terminent :

- **la 5927** : dont les travaux s'achèveront au début de 2014;
- **la voiture M1 n° 42.097** : ce chantier s'achèvera avant la fin de l'année;
- **le 553.29 (4906)** : l'automoteur a été entièrement repeint cet automne; il reste à remonter les mécanismes d'ouverture des portes et achever la transformation du circuit de freinage. Sortie prévue pour le printemps 2014;
- **les voitures Mitropa** : il ne reste que quelques petits détails à figoler. Dès la mise en place de la nouvelle voie de garage à Spontin, elles seront acheminées sur place pour être opérationnelles pour la saison 2014.

Vous désirez rejoindre nos bénévoles à Schaerbeek ? Alors n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Pour cela, contactez Pierre HERBIET au +32.(0)473/39.35.54.

PHOTO 118-06 ↓

La 26.102, alias la Ty2-7173, trône désormais devant la société *Beyers*, Lierselei, à Oostmalle. Un fumigène et un bruiteur ont même été installés. Un très beau travail réalisé par Patrick, Hervé et Luc.
PFT / Alain Breysem, 5 octobre 2013.

CHEMIN DE FER DU
BOCQ

Deux grands événements ont été organisés sur le Bocq à la fin de l'été.

Le premier était le gala de locomotives Diesel *Cockerill* le week-end des 17 et 18 août, avec la présence exceptionnelle de la 211.006 (alias la 6406) appartenant à la SNCB-Holding et prévue pour être exposée au musée de Schaerbeek. La machine n'était pas opérationnelle, mais elle pouvait servir de voiture-pilote. Les autres engins ayant participé furent les 5001, 5128, 5183, 5941, 202.020, 7341, 7005, 6106 et 6077.

La seconde manifestation fut la venue tout aussi exceptionnelle de la célèbre locomotive à vapeur Thomas connue par beaucoup d'enfants, durant le week-end des 14 et 15 septembre. Le week-end précédent, Thomas avait rendu visite à nos amis du *Stoomcentrum Maldegem*. Chacun des deux jours, un petit spectacle fut joué douze fois devant des enfants et leurs parents, qui avaient pris place dans une tribune.

Origine de Thomas

En 1943, le fils d'un pasteur anglican atteint d'une scarlatine, fut forcé à l'isolement. Pour lui faire passer le temps, le pasteur se mit à lui raconter des histoires imaginaires d'une locomotive appelée Thomas. Devant l'enthousiasme de son fils, le révérend se mit à dessiner des croquis de la locomotive et

d'autres machines intervenant dans les histoires, et leur donna un visage humain.

De fil en aiguille, un premier livre fut édité en 1945, lequel connut un succès énorme. Aujourd'hui, Thomas est une véritable industrie, avec des livres, des dessins animés, des jouets et des spectacles en grandeur nature avec de vraies locomotives. Si Thomas n'est pas vraiment connu en Wallonie, il est l'idole de beaucoup d'enfants, surtout au Royaume-Uni et aux Pays-Bas.

La locomotive Thomas présente sur le Bocq fut construite en novembre 1935 par *Hunslet Engine Co* à Leeds pour le *Guest Keen Baldwins Iron and Steel Company* à East Mors Works, Cardiff où elle portait le numéro 18. Après sa mise hors service en 1965, elle fut placée en monument au *Splott Park* à Cardiff et baptisée "Jessie". En 1980, elle fut acquise par Mike Pearce, qui n'était autre que son dernier machiniste. Elle fut alors envoyée sur le *Dean Forest Railway*. En 1995 elle fut transférée sur le *Llangollen Railway*, où sa restauration pu réellement commencer. Après 10 ans de travaux, la machine pu enfin être remise en service en 2006. C'est en 2009 qu'elle convertie en "Thomas".





PHOTO-THEME 118 ↑ C'est la dernière fois que la 211.006 circule en ligne; à l'avenir, elle ne devrait plus quitter la musée Train World de Schaerbeek. Cette photo a été réalisée le 19 août, juste avant son départ pour l'atelier des wagons de Monceau où elle sera restaurée. Vue dans la vallée du Bocq à Senenne. PFT.

PHOTO 118-98 ↓ En gare de Dorinne-Durnal, la 6077 va bientôt partir vers Purnode, tandis que les autres locomotives Cockerill attendent leur tour pour se mettre en tête d'un train. PFT / Gwenaël PIERART.





PHOTO 118-99 ↑ Le 17 août, la 5941 et trois voitures L attendent le départ à Spontin en direction de Purnode. PFT / Gwenaël PIERART.

PHOTO-THEME 118 ↓ La 211.006, future 6406 fut mise en service à Schaerbeek le 23 octobre 1963 et radiée à Hasselt le 1er août 1983. La voici sur le Bocq en tête d'un train de marchandises avec, en arrière-plan, le tunnel de Lèche. PFT.



Les aventures de Thomas sur le Bocq !



Tous ensemble, les enfants appellent Thomas. Mais, oh grande déception, c'est Diesel qui surgit du tunnel !



Le Gros Contrôleur demande à Diesel ce qu'il fait ici. Mais ce dernier ne sait pas. Le Gros Contrôleur demande alors à Diesel de dégager la voie.



Enfin, Thomas arrive, mais il ne veut pas s'approcher des enfants. Pourquoi ?



Thomas est en fait très très fâché, et lâche de furieux jets de vapeur. En fait, Diesel lui a pris un paquet.



Le Gros Contrôleur fait revenir Diesel et son paquet mystérieux. Les enfants viennent aider à le décharger.



Une fois le paquet déchargé, Thomas a perdu sa colère et vient près du Gros Contrôleur.



En fait, c'est l'anniversaire du Gros Contrôleur, et le paquet est un cadeau offert par Thomas. Les enfants déballent le paquet.



C'est un nouveau fauteuil que Thomas a offert au Gros Contrôleur.



Toute la tribune chante une chanson pour l'anniversaire du Gros Contrôleur.

Locomotives

série 13

● Le mécontentement grandissant et bien compréhensible des usagers de la ligne 162 de et vers Luxembourg vis-à-vis des ruptures de charge en gare d'Arion a forcé la SNCB à revoir sa copie en profondeur. Le projet de roulement présenté dans le *EN LIGNES 117* page 6, a été purement et simplement abandonné, sans pour autant postposer l'installation du système de sécurité TBL1+ sur les quinze machines de la SNCB. La solution utilisée a été un simple échange de locomotives entre *SNCB-Technics* et *SNCB-Logistics*, dont les 13 ne sont pas équipées de la TBL1+ afin de pouvoir circuler en France et au Luxembourg. Dès le mois de septembre, les 1311, 1316, 1319 et 1338 de *SNCB-Logistics* ont été utilisées sur les trains de voyageurs, tandis que les 1348, 1349, 1350 et 1352 as-

suraient des trains de marchandises intérieurs, rejointes en octobre par la 1357. Cet échange devrait s'interrompre en décembre, la direction tablant d'ici là sur une obtention des autorisations de circuler sur le réseau CFL avec les 13 équipées de la TBL1+.

série 21

● A la surprise générale, la SNCB a entamé les démarches afin de débiter en 2014 le retrait du service des machines de la série 21, âgées d'à peine vingt-neuf ans pour les plus anciennes. Les 2101 à 2130 seront les premières concernées et ne seront plus réparées en cas d'avarie grave. Il s'agit d'une volonté de la SNCB d'éviter l'installation du système ETCS sur un matériel qu'elle estime dépassé et dont le potentiel est considéré comme restreint.

La première victime sera certainement la 2107, endommagée lors d'une collision à un passage à niveau.

série 23

● Les derniers exemplaires de la série 23 encore en attente de démolition à Antwerpen-Noord ont été transférés vers le ferrailleur *Galloo* (ex. Van Heyghen) situé dans le port de Gent au début du mois de septembre. Après la démolition de ces quatorze machines, il ne reste plus en Belgique que cinq exemplaires, dont deux sauvegardés : la 2309 par le PFT et la 2383 par la SNCB-Holding. Les trois autres locomotives sont utilisées pour préchauffer les rames et tester les voitures sortant d'atelier en deux endroits du pays : la 2329 à Antwerpen-Schijnpoort et les 2320 et 2321 à Hasselt.

série 27

● La 2726 a été victime d'un incendie alors qu'elle assurait l'IC 906 Tournai - Herstal le 8 octobre.

RECTIFICATIONS	222 : 01-09-2013 FSD	08089 : GCR > FKR 30-09-2013	4191 : 30-04-2013 RI
Dans le tableau page 17 du <i>EN LIGNES 116</i> , dans "radiations",	231 : 13-08-2013 FSD	08090 : GCR > FKR 11-09-2013	6283 : 05-07-2013 RI
- pour la 184, il y a 11-05-2013 FSD, il faut 06-06-2013 FSD ;	234 : 24-08-2013 FSD	08095 : GCR > FKR 30-09-2013	
- pour la 257, il y a 26-04-2013 NK, il faut 14-05-2013 NK ;	236 : 17-09-2013 FSD	08096 : GCR > FKR 30-09-2013	MISES EN PARC
- dans "mises en parc", il faut supprimer la 157.	237 : 14-08-2013 NK	08097 : GCR > FKR 30-09-2013	159 : 09-10-2013 NK
	238 : 02-09-2013 NK	08098 : GCR > FKR 30-09-2013	166 : 18-10-2013 NK
	240 : 23-08-2013 NK		177 : 04-09-2013 NK
	244 : 31-08-2013 NK	SORTIES DE RÉVISION	178 : 22-10-2013 NK
	256 : 06-09-2013 NK	319 : -08-2013	197 : 20-09-2013 FSD
	260 : 23-09-2013 NK	335 : -08-2013	209 : 17-10-2013 FSD
	261 : 03-10-2013 NK	434 : -07-2013 MOD	210 : 17-10-2013 FSD
MISES EN SERVICE	265 : 14-08-2013 NK	815 : -09-2013 RI	227 : 06-09-2013 FSD
08096 : 10-09-2013 GCR	267 : 11-10-2013 NK	1301 : 05-08-2013 RI	233 : 06-08-2013 FSD
08097 : 10-09-2013 GCR	268 : 08-09-2013 NK	1303 : 27-08-2013 RI	
08098 : 10-09-2013 GCR	269 : 01-10-2013 NK	1305 : 20-06-2013 RI	DÉMOLITIONS
08099 : 30-09-2013 FKR	596 : 23-09-2013 NK	1320 : 05-08-2013 RI	2301 : Galloo, Gent 09/10-2013
08100 : 30-09-2013 FKR	597 : 05-09-2013 NK	1321 : 28-05-2013 RI	2303 : Galloo, Gent 09/10-2013
08101 : 30-09-2013 FKR	598 : 03-10-2013 NK	1324 : 15-05-2013 RI	2314 : Galloo, Gent 09/10-2013
08102 : 30-09-2013 FKR	600 : 29-09-2013 NK	1328 : 18-04-2013 RI	2316 : Galloo, Gent 09/10-2013
08103 : 30-09-2013 FKR		1331 : 05-09-2013 RI	2325 : Galloo, Gent 09/10-2013
08104 : 30-09-2013 FKR	MUTATIONS	1332 : 17-07-2013 RI	2330 : Galloo, Gent 09/10-2013
08105 : 30-09-2013 FKR	08047 : GCR > FKR 03-10-2013	1337 : 06-03-2013 RI	2335 : Galloo, Gent 09/10-2013
08106 : 30-09-2013 FKR	08054 : GCR > FKR 27-09-2013	1339 : 20-09-2013 RI	2338 : Galloo, Gent 09/10-2013
08552 : 10-09-2013 MKM	08055 : GCR > FKR 21-08-2013	1341 : 29-03-2013 RI	2340 : Galloo, Gent 09/10-2013
08553 : 10-09-2013 MKM	08056 : GCR > FKR 30-09-2013	2139 : 08-04-2013 RI	2343 : Galloo, Gent 09/10-2013
08554 : 30-09-2013 MKM	08058 : GCR > FKR 14-08-2013	2156 : 14-05-2013 GR	2355 : Galloo, Gent 09/10-2013
08555 : 30-09-2013 MKM	08063 : GCR > FKR 30-09-2013	2159 : 23-07-2013 GR	2362 : Galloo, Gent 09/10-2013
08556 : 30-09-2013 FKR	08064 : GCR > FKR 28-08-2013	2160 : 12-04-2013 GR	2363 : Galloo, Gent 09/10-2013
08557 : 01-10-2013 GCR	08067 : GCR > FKR 26-08-2013	2710 : 08-03-2013 RI	2375 : Galloo, Gent 09/10-2013
08557 : 01-10-2013 GCR	08068 : GCR > FKR 17-09-2013	2727 : 01-10-2013 RI	
	08069 : GCR > FKR 30-09-2013	2729 : 11-06-2013 RI	VENTE
	08077 : GCR > FKR 09-09-2013	2731 : 31-07-2013 RI	600 : SNCB-Holding 10-2013
	08079 : GCR > FKR 30-09-2013	2733 : 26-08-2013 RI	
	08080 : GCR > FKR 30-09-2013	2749 : 10-09-2013 RI	ABRÉVIATIONS
	08081 : GCR > FKR 30-09-2013	2750 : 23-05-2013 RI	FKR : Merelbeke
	08082 : GCR > FKR 27-09-2013	2759 : 17-07-2013 RI	FNND : Antwerpen-Noord
	08083 : GCR > FKR 30-09-2013	3008 : 31-07-2013 RI2 (CFL)	FSD : Oostende
	08084 : GCR > FKR 30-09-2013	4149 : 28-01-2013 RI	GCR : Charleroi-Sud
	08085 : GCR > FKR 30-09-2013	4182 : 16-07-2013 RI	GR : Grande Révision
	08086 : GCR > FKR 17-09-2013	4184 : 04-10-2013 RI	MOD : modernisée
	08087 : GCR > FKR 09-08-2013	4187 : 14-06-2013 RI	NK : Kinkempois
	08088 : GCR > FKR 10-09-2013	4190 : 29-03-2013 RI	RI : Révision Intermédiaire
			RI2 : 2e Révision Intermédiaire

série 28

● Le Fyra a encore des répercussions sur le matériel, près d'un an après son fiasco retentissant. La mise en place le 7 octobre de deux allers-retours supplémentaires entre Bruxelles et Den-Haag a contraint *SNCB-Logistics* à céder une sixième TRAXX. Ce sont maintenant les 2806 (29-10-2013), 2809 (22-10-13), 2812 (04-11-13), 2815 (29-10-13), 2821 (23-10-13) et 2833 (29-10-13) qui officient sur cette relation, tandis que les machines suivantes sont retournées au trafic fret : 2835, 2836 (24-10-13), 2838 (22-10-13), 2839 (31-10-13) et 2840 (28-10-13).

Les nouvelles augmentations de l'offre prévues en décembre de cette année et surtout en 2014 nécessiteront quatre machines supplémentaires, ce qui va entraîner un nouveau jeu de chaises musicales au sein des roulements de *SNCB-Logistics*. Afin de garder un nombre suffisant de machines, c'est *DB Schenker* qui fournira vraisemblablement quatre TRAXX MS identiques aux 2901 à 2905 mais affichant le rouge typique de la DB. Le géant de la logistique possède en effet les 186 321 à 186 340 qui sont actuellement utilisées pour les trafics entre l'Allemagne et la France, en collaboration avec ECR, filiale de *DB Schenker*.



↑ C'est maintenant aux premières locomotives de la série 20 à rendre visite aux chantiers de démolition. Ici, la 2012 attend sa prise en main chez Galloo (ex. Van Heyghen) dans le port de Gent, le 6 juillet 2013.

Adriaan DE VREUGD.

↓ **PHOTO 118-07** Le 4 septembre 2013, la 1341 assure la traction du train de marchandises 46390 Mulhouse 14.55 - Thionville 18.45 circulant le mercredi. La photo est prise à la sortie du tunnel d'Arzviller, le long le canal de la Marne au Rhin.

Christian VANHECK.





← PHOTO 118-08

Les 14 dernières machines de la série 23 encore présentes à Antwerpen-Noord, ont été transférées vers Gent-Zeehaven les 1er et 2 septembre. Le lendemain les 2355, 2340, 2363, 2362, 2316, 2303, 2325, 2338, 2350, 2335, 2375, 2301, 2343 et 2314 attendent dans le port l'entrée dans le domaine du ferrailleur Galloo anciennement Van Heyghen). Sur les 83 locomotives, ils ne subsistera bientôt plus que la 2309 préservée par le PFT, la 2383 de SNCB-Holding, Patrimoine historique, ainsi que les 2320, 2321 et 2329 utilisées comme éléments de préchauffage des rames.

Christian AUQUIÈRE.

→ PHOTO 118-09

Le 25 septembre 2013, la 1319 récemment mutée de SNCB-Logistics vers SNCB-Technics, remorque l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Zürich, ici en passage à Haversin. Christian AUQUIÈRE.



↓ Le 3 octobre, passage à Geldermalsen du train Volvo 46259 Älmhult - Gent-Zeehaven. Ce train achemine régulièrement des remorques de camions DHL et des containers de meubles Kinnarps. Michel de ESCH.



série 62/63

● La SNCB cherche décidément à faire des économies partout; il a ainsi été décidé du retrait d'ici le mois de décembre des quatre locomotives série 62 équipées du système de sécurité TBL2 utilisées comme éléments de secours en cas de détresse d'un train sur la LGV 2 entre Leuven et Ans. Les 6225, 6227, 6313 et 6324 avaient été modifiées à grands frais en 2002 et 2003 afin d'être équipées de la TBL2, du positionnement GPS et d'attelages de secours *Scharfenberg* afin de permettre la remorque des rames *Thalys* ou ICE. Cette décision va sans aucun doute encore allonger les délais d'attente déjà considérables lorsqu'une avarie a lieu sur la ligne à grande vitesse...

Il serait toutefois prévu d'équiper trois locomotives de la série 18 d'attelages de secours pour aller secourir les trains en difficulté.



↑ PHOTO 118-10 Afin "d'améliorer la régularité" (ce sont les termes officiels utilisés), le train Z39710 Gent-Noord - Aisemont est détourné par Dendermonde - Jette - Bruxelles-Schuman et Nivelles au lieu de Denderleeuw - Ath - Soignies - Manage. Il n'y a plus de trains de marchandises sur la ligne 60 depuis les années 1980, et le passage par la liaison Y Zennebrug - Schuman - Etterbeek est également exceptionnel. Passage du Z39710 à Opwijk le 23 octobre 2013. Wim DE RIDDER.

↓ PHOTO 118-11 Une image qui appartiendra bientôt au passé. Le 18 octobre 2013, la rame ICE 4611 de la DB, défectueuse, est rapatriée par les 6225 + 6313. Départ de la gare de Leuven. Bruno MALFAIT.



La 9154

← Réformée le 20 février 2005 à Charle-roi-Sud, la 9154 avait été vendue à la société italienne Gleisfrei en février 2006. Aujourd'hui, elle appartient à la société de travaux de voie ANZANO. Elle est équipée d'un dispositif spécial d'échappement des gaz du moteur Diesel pour pouvoir travailler dans les tunnels. En outre, sa vitesse a été relevée de 40 à 50 km/h ! Le 9 septembre 2013, elle se trouvait à la gare de Romagnano Sesia.

Alessandro ALBE.

La 6019

↓ Après sa mise hors service en septembre 2007 aux Carrières de Wallers, la 6019 a été vendue à Esposito. Jusqu'à présent, elle a conservé sa décoration SNCB. Messina, 7 octobre 2013.

Francesco BLOISI.

La 5132

↓ Après sa mise hors service intervenue le 1er avril 2003 à Antwerpen-Noord, la 5132 fut garée dès le 7 juin 2004 à Montzen en attente de jours meilleurs, ce qui arriva en 2005, lorsqu'elle fut acquise par Rails & Traction pour le compte de la société italienne Esposito de Caserta. Elle fut rapidement remise en ordre de marche et repeinte dans une décoration aussi surprenante que laide (voir EN LIGNES 70 pages 37-39 et 82 page 38). Avant de prendre la route du sud de l'Italie, la 5132 fut d'abord engagée à partir du 4 octobre 2005 sur un chantier de voie dans les environs d'Armentières en France. Fin novembre 2005, elle quitta la France pour l'Italie.

Cette photo la montre à Messina le 7 octobre 2013. La machine a été repeinte en 2011 dans une nouvelle décoration, pas beaucoup plus belle que la précédente. Elle est en compagnie de la 3.622 norvégienne. Francesco BLOISI.



Automotrices

séries 151-270 et 595-600

● Le rideau est définitivement tombé sur les automotrices doubles des types 62, 63, 65 et 70 qui arpentent le réseau belge depuis cinquante et un ans pour les plus anciennes. Les derniers exemplaires ont en effet été retirés du service durant le mois de novembre. Dès leur retrait du service actif, les automotrices ont rejoint Stockem puis Athus, dernière escale avant le ferrailleur *Ecore* situé à Aubange, qui a obtenu le contrat de démolition des nonante-trois automotrices que la SNCB possédait encore en juin. Un exemplaire échappera à la démolition, la SNCB-Holding ayant décidé de sauvegarder la rame 600, une ancienne *Sabena*, qui a rejoint Brugge durant le mois d'octobre afin d'y être entreposée.

série 08 Desiro

● Les réceptions des nouvelles automotrices *Desiro* ont repris après une petite interruption durant les vacances des mois de juillet et août. La répartition entre ateliers s'est poursuivie avec le transfert des 08041 à 08098 de Charleroi à Merelbeke, atelier qui a directement réceptionné les derniers exemplaires. L'atelier de Schaerbeek n'est toujours pas propriétaire de *Desiro*, malgré un roulement existant depuis le mois de septembre. Les projets ne manquent pas pour les nouvelles automotrices puisque la SNCB, en accord avec les CFL, souhaite les engager le plus rapidement possible sur la relation IR-m Liers - Luxembourg en remplacement des rames tractées utilisées actuellement. Ce changement ne devrait pas avoir lieu avant l'homologation des *Desiro* sur le réseau luxembourgeois qui est prévue en parallèle avec l'implémentation du système ETCS au Luxembourg. Il est évident que la baisse de confort se fera très largement sentir, l'aménagement intérieur des automotrices *Desiro* n'étant absolument pas conçu pour effectuer des trajets aussi longs, au contraire des voitures 110 utilisées à ce jour.

PHOTO 118-12 → Le 11 septembre, la 184 vit ses dernières minutes au chantier de démolition *Ecore* à Aubange. Pierre HERBIET.



↑ Dès leur mise hors exploitation, les automotrices de la série 151 à 270 sont dirigées sur Stockem, et de là, vers Athus. Elles sont ensuite transférées vers le chantier de démolition *Ecore* d'Aubange. Le 27 septembre 2013, 8 automotrices attendent à Athus leur destin final... Guy SMETZ.

↓ Le 27 septembre 2013, arrivée au raccordement *Ecore* à Aubange des automotrices 229 + 232 + 213 + 223. Guy SMETZ.





← PHOTO 118-13

Chaque semaine, en moyenne trois nouvelles Desiro sont livrées à la SNCB. Le 10 septembre 2013, ce fut au tour des 08.555 + 08.556 + 08.557. Les voici à leur arrivée à Aachen Hbf, remorquées par la PCW8 de Siemens (ex. 127.001, prototype de la famille EuroSprinter). Ces automotrices sont construites à l'usine Siemens de Krefeld. C'est par leurs propres moyens qu'elles quitteront Aachen à destination de l'atelier de Stockem.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 118-14 →

Une semaine plus tard, le 17 octobre, ce sont les 08.553 + 08.558 + 08.559 qui sont arrivées à Aachen Hbf, également remorquées par la PCW8 de Siemens.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 118-15 ↓

Les voici prêtes à Aachen Hbf, alors que l'IR-q 5033 assuré par la 663 prend le départ à destination de Liège-Guillemins. Pas moins de quatre engins de traction SNCB sont en service simultanément en gare d'Aachen Hbf !

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Grande vitesse

Bruxelles - Amsterdam après le FYRA

Avec l'éviction du FYRA, les NS et la SNCB, en collaboration avec *Thalys* et *Eurostar*, ont établi un nouveau schéma pour relier les deux pays. Cela se fera progressivement pour arriver fin 2016 à une desserte définitive dans laquelle les Pays-Bas et la Belgique seront reliés par 50 relations allers-retours journalières; et c'est sans compter sur les nouveaux trains que la société *Arriva* devrait mettre en circulation en 2015. Voici les différentes étapes des nouvelles dessertes :

7 octobre 2013

Le premier acte a été accompli le 7 octobre, avec la mise en marche de deux IC-B supplémentaires entre Bruxelles-Midi et Den Haag et vice-versa, passant ainsi de 8 à 10 relations (départs supplémentaires de Bruxelles-Midi à 09.18 et 19.18).

décembre 2013

- IC-B Bruxelles-Midi - Den Haag : à partir de décembre 2013, leur nombre

passera de 10 à 12. En outre, le week-end, ils auront Bruxelles-Midi comme gare d'origine ou terminus, au lieu d'Antwerpen-Centraal;

- *Thalys* : le nombre de *Thalys* Paris - Bruxelles-Midi - Amsterdam CS sera augmenté de 9 à 12;
- train L Antwerpen-Centraal - Roosendaal : 16 trains L relieront les deux villes.

décembre 2014

- IC-B : augmentation de l'offre 12 à 16 relations et prolongation jusqu'à Amsterdam CS. En outre, certains desserviront l'aéroport de Bruxelles-National en fonction des sillons horaires disponibles;
- *Thalys* : certains des 12 *Thalys* auront Lille comme origine et non plus Paris;
- trains L Antwerpen-Centraal - Roosendaal : inchangé.

décembre 2015

- IC-B : 16 relations.
- *Thalys* : offre portée à 14 relations;
- trains L Antwerpen-Centraal - Roosendaal : inchangé.

décembre 2016 (situation définitive)

Les deux grandes nouveautés sont la déviation des IC-B via la ligne 4 et l'apparition de deux relations *Eurostar*.

- IC-B : ils circuleront entre Antwerpen et Rotterdam via la L4 et la HSL-Zuid et ne desserviront donc plus Roosendaal et Dordrecht; par contre, ils feront arrêt à Noorderkempen et à Breda. Après Rotterdam, ils reprendront la ligne classique en desservant Den Haag HS et Schiphol;
- *Thalys* : inchangé, avec 14 relations (avec possibilité de porter à 16 relations en décembre 2017);
- *Eurostar* : apparition de deux relations entre Amsterdam et London;
- trains L Antwerpen-Centraal - Roosendaal : inchangé.

N'oublions pas que toutes ces relations Pays-Bas - Belgique seront concurrencées par la société *Arriva*, la branche internationale de la *Deutsche Bahn*, qui va exploiter, en principe à partir de 2015, 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.

Nul doute qu'une guerre des prix va s'installer, d'autant plus qu'*Arriva* ne pratiquera pas la réservation obligatoire qui était d'application sur les *Fyra* et l'est toujours sur les *Thalys* et *Eurostar*.

↓ **PHOTO 118-16** Après la venue d'une nouvelle rame *Velaro* pour *Eurostar* le 25 juin 2013, ce fut au tour de la rame *Velaro* 4709 (série 407) de la DB de fouler notre réseau en vue d'obtenir son homologation. Elle fut acheminée le 6 septembre d'Aachen West à Ath par la DE6302 de Crossrail, ici en passage à Zichem le 6 septembre. La rame *Velaro* était encadrée par deux wagons appartenant à la société *Railadventure*. Ces wagons furent ensuite transférés de Ath à Zeebrugge, toujours par la DE6302, où ils furent incorporés dans un train à destination de l'Allemagne. Maarten SCHOUBBEN.



PHOTO 118-17 → Le 29 juin 2013, passage en gare de Marchienne-au-Pont du Thalys 9406 Liège-Guillemins - Paris-Nord assuré par le Thalys PBKA 4303 pelliculé "The Smurfs 2". Gwenaél PIÉRART.

Astericq

Les partenaires de Thalys ont élaboré un projet baptisé du nom de code *Astericq*, qui vise à transformer Thalys en une entreprise ferroviaire à part entière, autonome vis-à-vis de ses actionnaires, possédant ses propres conducteurs et son matériel roulant, de manière à profiter davantage des opportunités de la privatisation.



← PHOTO 118-18

Après avoir subi les tests de compatibilité électromagnétique au site du Coucou entre Ath et Silly, la rame Velaro de la DB a été acheminée de Ath à Tournai en vue de poursuivre les parcours d'essai pour son homologation. Ce transfert, opéré le 18 septembre 2013, fut assuré par Crossrail à l'aide de la DE6313. Voici le convoi à son arrivée à Tournai.

Simon DE RIDDER.

↓ PHOTO 118-19

Du 30 septembre au 2 octobre 2013, la rame Velaro 4709 de la DB a effectué des parcours de mesures du soulèvement de la caténaire entre Tournai et Saint-Ghislain, sur la ligne 78. Le 2 octobre 2013, passage en gare de Blaton lors d'un trajet vers Saint-Ghislain. Christian AUQUIERE.



Voitures

Deux voitures radiées

Deux voitures ont été mises hors exploitation par le PV 13-004 du 30 septembre 2013. : la I6 B n° 12603 (61 88 2170 603-2) et le fourgon Dms 17424 (51 88 9570 924-5).

Réduit de deux unités, le parc de voitures compte 1533 unités (I6 : 75, I10 : 92, I11 : 163, M4 : 573, M5 : 130, M6 : 492; Dms : 7, Bar : 1) (non compris les véhicules de service).



On se rappellera que le fourgon Dms 17.424 avait servi de support pour toute une série d'activités organisées du 20 juin au 31 juillet par un groupement de jeunesse estudiantin de l'enseignement secondaire du campus de l'école Mercurius de Lommel (voir EL 116 p. 24). A l'issue de cette organisation, le fourgon a quitté le raccordement EMGO de Lommel le 30 août à destination de Hasselt, en vue de son ferrailage. Cette photo montre son départ de Mol en direction de Hasselt, remorqué par la 7763. Albert KOCH.



↑ Durant cet été, la voiture de mesure ES800 de B-Telecom a de nouveau effectué une campagne de mesure du GSM-R sur le réseau néerlandais pour le compte d'Eurailscout.

Le 27 août, la voiture a parcouru les lignes du sud du Limbourg néerlandais. Elle était encadrée par les anciennes automotrices postales BRT-08 "Jules" & BRT-91 "Jim" (ex. mP 3032 des NS). Passage du train 52266 Maastricht - Amersfoort à Buggenum. Michel de ESCH.

← Le 26 août, la voiture passait à Amsterdam CS, encadrées par la locomotive Diesel 302282 (ex. 2282 des NS) appartenant à Strukton/Eurailscout et l'automotrice BRT-08 "Jim" (l'ex. automotrice postale mP 3024 des NS). Albert KOCH.



↑ **PHOTO 118-20** Le samedi 26 octobre, la seconde voiture-couchettes I5, a été installée au sommet du "Train Hôtel" à proximité de la gare de Schaerbeek; elle y a rejoint la voiture 14.504 mise en place le 19 décembre 2012 (voir EN LIGNES 113 page 16). La voiture a en fait été découpée en trois parties. La partie principale comportant 8 compartiments a été placée parallèlement à la rue, tandis qu'une des deux plates-formes d'about a été posée de manière à déborder au-dessus de la rue. La seconde plate-forme d'about sera démolie. La photo montre la mise en place de la plate-forme d'about. La voiture 14.504 installée en 2012 n'est pas visible sous cet angle. Derrière le train hôtel, on voit la construction du musée Train World de Schaerbeek. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 118-21** Afin de les maintenir en état, les voitures-couchettes I6BC sont incorporées dans des trains P. Le 1er octobre, le train P8993 Brugge - Kortrijk, composé de cinq voitures couchettes accompagnées de trois M4, passe à Loppem, derrière la 2108. Christian AUQUIÈRE.



2622

Livraison à la SNCB : 12-02-1971

Numérotation : 2622 12-02-1971

Dépôts successifs : Ronet : 12-02-1971
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, décembre 2012

PHOTO 118-22 Essen, 4 juin 1996.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2623

Livraison à la SNCB : 25-02-1971

Numérotation : 2623 25-02-1971

Dépôts successifs : Ronet : 25-02-1971
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, décembre 2012

PHOTO 118-23 Ghlin, 22 avril 1987.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2624

Livraison à la SNCB : 10-03-1971

Numérotation : 2624 10-03-1971

Dépôts successifs : Ronet : 10-03-1971
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, février 2013

PHOTO 118-24 Braine-le-Comte, 15 juillet 1985.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2625

Livraison à la SNCB : 23-03-1971

Numérotation : 2625 23-03-1971

Dépôts successifs : Ronet : 23-03-1971
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Keyser, à Courcelles, avril 2013

PHOTO 118-25 Maria-Aalter, 25 juillet 2007.
 Jean-Yves LAMBIET



2626

Livraison à la SNCB : 05-04-1971

Numérotation : 2626 05-04-1971

Dépôts successifs : Ronet : 05-04-1971
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Keyser, à Courcelles, février 2013

PHOTO 118-26 *Mortsel, 15 octobre 2005.*
Yves STEENEBRUGGEN.



2627

Livraison à la SNCB : 16-04-1971

Numérotation : 2627 16-04-1971

Dépôts successifs : Ronet : 16-04-1971
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, décembre 2012

PHOTO 118-27 *Clabecq, 22 avril 2009.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2628

Livraison à la SNCB : 30-04-1971

Numérotation : 2628 30-04-1971

Dépôts successifs : Ronet : 30-04-1971
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Keyser, à Courcelles, février 2013

PHOTO 118-28 *Holleken, 29 juillet 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2629

Livraison à la SNCB : 09-07-1971

Numérotation : 2629 09-07-1971

Dépôts successifs : Ronet : 09-07-1971
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011
vendue au PFT le 29 juin 2012

PHOTO 118-29 *Wijgmaal, 21 mars 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les nouvelles balises jaunes

Comme annoncé précédemment, un nouveau modèle de balise d'approche à fond jaune a fait son apparition sur le réseau Infrabel à partir du mois de septembre 2013.

Les balises d'approche sont destinées à faciliter le repérage des grands signaux, notamment lorsque la visibilité est réduite (brouillard, nuit, ...). Jusqu'à présent, il n'y avait pas de distinction entre les balises d'approche des signaux pouvant imposer l'arrêt et celles des signaux ne pouvant que donner une information d'avertissement. Pour les longues sections de block, il est fait usage de signaux avertisseurs indépendants qui annoncent au conducteur l'aspect du signal d'arrêt suivant pour pouvoir régler la vitesse de son train en conséquence.

Lorsqu'un train doit circuler en marche à vue dans une section de block, elle doit être réalisée entre les deux signaux d'arrêt encadrant cette section. Or, jusqu'à présent seule la couleur de la petite plaque d'identification du signal permettait au conducteur de faire la distinction entre un avertisseur indépendant et un signal d'arrêt. Il est donc déjà malheureusement arrivé que des conducteurs reprennent leur marche normale (au lieu de marche à vue) à partir du signal avertisseur, alors qu'un autre convoi pouvait encore se trouver dans la même section de block (tamponnement de Glons par exemple). Lors de l'approche d'un grand signal, les nouvelles balises d'approche jaunes permettent désormais de faciliter la distinction entre un signal d'arrêt et un signal avertisseur pour éviter les confusions.



↑ Les balises d'approche d'un signal avertisseur à Aiseau-Presles (ligne 130). Dominique ALLARD, 27 septembre 2013.



↓ Balises d'approche de deux avertisseurs à l'approche de la gare de Jambes sur la ligne 154 Dinant - Namur. Alain DEFECHEREUX, 26 septembre 2013.



Electrification de la ligne 15

Les travaux d'électrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol se poursuivent rapidement. Les poteaux support de caténaire fleurissent un peu partout sur la ligne. Le 8 août 2013, un train d'électrification remorqué par la 6330 opère à hauteur du pont au-dessus du canal de Campine (Kempisch kanaal). Andy ENGELEN.

Linkebeek : démolition de la cabine...

La cabine de signalisation de Linkebeek (block 5) qui se trouvait dans la bifurcation du même nom, à l'intersection de la ligne 124 Bruxelles - Charleroi avec la ligne 26 Schaerbeek - Halle, a été démolie dans le courant du mois de juillet. Elle était en fait hors service depuis quelques années, ses activités ayant été reprises par le block 1 de Bruxelles-Midi, à la suite d'un incendie. La sous-station de traction électrique, qui était collée à la cabine, a également été rasée.

A l'emplacement du bâtiment passeront les deux voies supplémentaires en cours de construction entre Linkebeek et Nivelles. Le nouveau point d'arrêt de Moensberg, sur la ligne 124, sera situé de cet endroit.



↑ **PHOTO 118-30 NB** Le 2 mars 1953, à la bifurcation de Linkebeek, passage de l'automotrice 228.049 s'éloignant vers Bruxelles.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

... et de la gare

Le monstrueux bâtiment de la gare de Linkebeek a été démoli à la fin du mois de septembre. Cette gare d'une épouvantable laideur fut construite au début des années 1980, à l'emplacement de la gare d'origine qui datait de 1887 (voir à ce sujet notre rubrique hier-aujourd'hui dans *EN LIGNES* 86 page 47). Son coût fut énorme, plus de 60 millions de francs belges ! Pourtant, elle fut déjà désaffectée quelques années plus tard. Un très bel exemple de gaspillage de l'argent public...



↑ **PHOTO 118-31** Personne ne regrettera la disparition de la gare de Linkebeek, certainement une des plus laides et mal conçue qu'ait connu notre réseau. La salle des guichets se trouvait à l'étage; il fallait ensuite descendre une série de quatre escaliers glissants et dangereux pour accéder au quai vers Bruxelles. Déjà désaffectée à la fin des années 1980, elle a rapidement été la proie des vandales.

A l'origine, il avait été prévu d'y transférer la cabine de signalisation, dans la partie gauche, ce qui ne se concrétisa pas.

Linkebeek, 18 juin 2008.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 118-32** L'emplacement vide de la gare le 9 octobre.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



120 km/h pour la L139

Depuis le 6 octobre 2013, la vitesse de référence de la ligne 139 Ottignies - Leuven a été relevée de 90 à 120 km/h.

SNCB-Logistics : des suppressions

SNCB-Logistics a ou va cesser l'exploitation de plusieurs terminaux très déficitaires. Il en va d'abord de l'énorme *Main Hub* d'Antwerpen-Noord, qui était exploité par sa filiale IFB (Inter Ferry Boats), mais également les terminaux d'Athus, Lauwe et Kortrijk.

La gare de triage de Monceau va également être supprimée et ses activités transférées au triage d'Antwerpen-Noord. Il ne subsistera ainsi plus qu'une seule gare de triage en Belgique, celle d'Antwerpen-Noord...

Retour du train à Malmédy ?

Dans le plan d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB, se trouve une trentaine de projets devant recevoir une éventuelle approbation du ministre des transports. Parmi ces propositions figure la réouverture de la ligne 45 Trois-Ponts - Malmédy. Toute la région de Malmédy est actuellement quasiment paralysée par le trafic routier surabondant. Le projet de réouverture de cette ligne avec de bonnes correspondances à Trois-Ponts vers Liège, permettrait de désengorger quelque peu Malmédy. Le coût est estimé à €20 millions. A noter que, depuis 2010, un RAVeL est établi sur l'assiette de la ligne.

Hasselt - Maastricht : tram, tram-train ou train ?

Après le comité d'action "*Belgisch-Limburg*", c'est maintenant à Maastricht que commence à grandir une opposition contre le projet de tram-train via le comité "*Op het goede spoor*" ("Sur la bonne voie"). Ce comité, formé de clubs cyclistes, souligne le danger que représenterait le tram dans Maastricht ainsi que son tracé qui, sur toute sa longueur, entraînera la réduction de la largeur de la piste cyclable de 2,20 à 1,55 m. De plus, les lignes aériennes des caténaires viendront enlaidir toute la ville et les 84 monuments établis le long du tracé... Le comité préconise donc la réouverture de l'ancienne ligne 20 (Hasselt) - Lanaken - Maastricht, ce qui réduirait la facture de €50 millions et permettrait même d'étendre le service jusqu'à Randwyck au sud de Maas-



↑ PHOTO 118-33 La cabine de signalisation - block 95 - de Stockem a été démolie en juin 2013. Elle était située à l'entrée de la gare côté Namur. Baudouin DIEU, 20 juin 2012.

tricht, et même Antwerpen en sens inverse. Sans compter que la ligne pourrait également servir au trafic marchandises. Le comité argumente encore qu'un tram augmenterait les temps de parcours pour les navetteurs empruntant aujourd'hui les lignes de bus en provenance de Hasselt et de Eisden (1500 voyageurs par jour), vu

que les bus ne desserviront plus le centre-ville, mais seront limités à Lanaken avec rupture de charge et correspondance vers le tram.

Une enquête publique est maintenant ouverte à Maastricht pour les effets sur l'environnement qu'aurait un tram.

Entretemps, le projet de liaison entre les deux villes s'éternise...



↑ Les travaux d'établissement du nouveau point d'arrêt de Hamont sur la ligne 19 Mol - Neerpelt - Weert, s'achève. Son ouverture au public est prévue pour le mois d'avril 2014. Le service prévoirait sa desserte par cinq trains P par jour. La voie d'évitement sera utilisée par les trains de marchandises en passage. Cette vue est prise en direction de la frontière néerlandaise et de Weert. Hamont, 20 octobre 2013. Dennis VANSUMMEREN.

Un nouvel accident sur le réseau

La nuit du 30 septembre au 1er octobre 2013, un train d'automobiles transportant des FIAT 500 et remorqué par la DE 6313 de Crossrail, a percuté l'arrière d'une rame de tombereaux chargés de ferraille. L'incident s'est produit sur le viaduc de Remersdael, entre Montzen et Visé (ligne 24). Le train Crossrail circulait en marche à vue; le conducteur n'a pas aperçu le train devant lui, dont le disque de queue était éteint. Sous le choc, les premiers wagons transportant les autos se sont heurtés à la masse énorme de la Class 66 et ont déraillé, deux wagons tombant même du viaduc.



La ligne 24 a été fermée à la circulation durant deux jours, bloquant ainsi complètement l'unique itinéraire Allemagne - Belgique, l'axe marchandises le plus fréquenté du réseau.

↑ L'atorail ES 410 (ex. 4315) de Visé est intervenu pour réparer les dégâts à la caténaire. Le voici à l'ouvrage pour dégager les caténares emmêlés dans les wagons déraillés.

Eric OTLET, 1er octobre 2013.

→ Deux wagons sont tombés du viaduc, dans un endroit très difficile d'accès. Pour les dégager, il a fallu établir une route provisoire et couper plusieurs dizaines d'arbres.

Eric OTLET, 1er octobre 2013.



← Il n'y a pratiquement pas d'itinéraire alternatif pour éviter la ligne 24. Certains trains Crossrail ont pu être détournés via Roosendaal et les Pays-Bas. Un train de SNCB-Logistics bloqué à Montzen, a été dévié entre Montzen et Liège par la ligne 39 Montzen - Welkenraedt et, après changement de front, par la ligne 37 vers Liège. La rame était encadrée par deux locomotives de la série 28 pour faciliter le changement de front à Welkenraedt. Passage du train à Ruyff sur la ligne 39 entre Montzen et Welkenraedt.

Jean-Yves LAMBIET, 1er octobre 2013.

ATHUS-MEUSE : DIX ANS DE TRACTION ÉLECTRIQUE (1)



Les problèmes de régularité dans le sens sud-nord par l'image avec ce 36280 Athus - Antwerpen-Noord du 1er août 2013 qui circule avec une cinquantaine de minutes de retard.

Remise à niveau avec la promesse d'un avenir radieux, cette ligne mythique a rapidement trouvé sa place dans le concert des échanges nord-sud. Mais le marasme économique a bientôt gâché la fête...

Si l'Athus-Meuse a pris un nouveau départ en décembre 2002, c'est quatorze ans plus tôt (en octobre 1988) que le destin de cette ligne alors menacée de fermeture a basculé : décision fut alors prise de la réhabiliter pour en faire un axe marchandises de stature internationale capable de se substituer à la ligne 162, alias *ligne du Luxembourg*. Résultat : une infrastructure rénovée de fond en comble avec voie régénérée permettant de porter la charge à 22,5 t à l'essieu, mise au gabarit conteneurs, électrification en 25 kV et signalisation automatique avec commande centralisée à Bertrix agissant sur six postes PLP. Avec cette première : au-delà de Beauraing vers le sud, les signaux sont implantés de façon à pouvoir porter la vitesse de référence de 90 à 120 km/h, y compris pour les trains de marchandises. Cerise sur le gâteau, sur le modèle des BB-36000 Alstom de la SNCF, mais avec cette différence de taille qu'elles sont utilisables en UM (unité multiple) grâce au multiplexage, l'acquisition des séries 13 par la SNCB et 3000 par les CFL pour un total de 80 unités (60 et 20 respectivement).

Comme on va le voir, cet ambitieux projet n'avait rien d'une tocade et cette remise au goût du jour n'avait rien d'un luxe (2). A l'aune de cette nouvelle page de l'histoire du rail belge (été 2002), le trafic vers l'extrême sud-est de la Belgique (Athus et Stockem), la France et le Luxembourg (ligne de Gouvy comprise), atteint 150 trains en moyenne et près de 200 en milieu de semaine. Or, si l'axe le plus sollicité en écoule près du tiers à lui seul, il ne s'agit ni des lignes qui conduisent à Mouscron ou Quévy (qui contribuent chacune pour 19% du total), ni de celle d'Erquelinnes (23%), mais bien de la ligne du Luxembourg qui en draine près d'un tiers (31%). Soit 47 trains en moyenne quotidienne et une soixantaine en milieu de semaine (3), ce pactole étant dominé à hauteur de 80% par les convois inter-triages et ceux du transport combiné (IFB, Hupac et surtout ICF). Dans le détail ? Pour sa part, le combiné aligne jusqu'à 25 trains certains jours et 18 en moyenne. Les flux concernent Antwerpen (60%), Zeebrugge (25%), ainsi que Muizen et Rotterdam d'un côté, et de l'autre Stockem,

Athus, Metz-Sablon et au-delà (Basel, Aarau, Novara, Gallarate...). Quant à eux, les inter-triages relient principalement Antwerpen-Noord (45%), Gent (20%), ainsi que Kinkempois et Monceau, à Stockem (43%), Bettembourg (37%), ainsi que Woippy, Sibelin... En outre, ces flux de base sont complétés par une petite dizaine de trains spécialisés à certains trafics lourds reliant essentiellement Kinkempois, Feluy-zoning et surtout Antwerpen, à Basel, Luxembourg-triage, Thionville, Stockem... Enfin faut-il encore mentionner au titre des flux susceptibles d'être reportés vers l'Athus-Meuse celui qui emprunte la L42, alias *ligne de l'Amblève* (Rivage - Gouvy), soit de 2 à 7 trains par jour avec moyenne de 5.

Bref, de quoi "alimenter" l'Athus-Meuse qui, de son côté, ne connaît alors que la disette : cette ligne où les séries 52, 53, 54 et 1800 CFL sont reines n'écoule (toujours à l'été 2002) que 7 trains en moyenne et 9 du mardi au vendredi. Un trafic très aéré donc, constitué pour l'essentiel de deux convois de produits sidérurgiques reliant Gent à Dudelange et

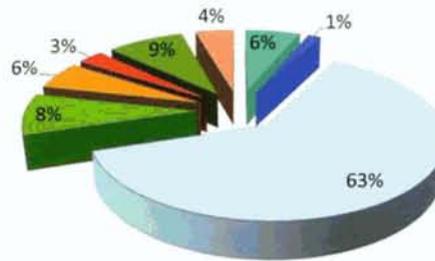
deux autres de pétrole de Feluy-Zoning vers Luxembourg-Triage. Largement minoritaires, les mouvements de sens inverse concernent surtout des rames vides en retour, ce qui explique que le recours à l'UM (unité multiple) ne concerne que deux trains sur trois. Voilà pour l'état des lieux.

Or cette situation n'a rien de satisfaisant, la ligne du Luxembourg se distinguant tout particulièrement par ses difficultés d'exploitation. Handicap majeur : un profil exécrationnel (4) avec des dents de scie quasi ininterrompues où les déclivités de 16‰ sont omniprésentes (de Genval à Ernage, Gembloux à Courrière, Marloie à Jemelle, Verlaine à Cousteumont...), avec ce résultat que la proportion de trains tracés avec une charge supérieure à 1400 t n'excède pas deux sur cinq (5). Parmi ceux-ci, seuls trois convois de fuel reliant Antwerpen à Basel atteignent 1800 t, conditions de traction draconiennes à la clé (recours obligatoire soit à deux 13, soit à une 20 assistée d'une 20, 21, 23, 26 ou 27). Il est vrai que de son côté, l'Athus-Meuse n'est guère mieux lotie, notamment sur le parcours Houyet - Gedinne où la ligne s'élève de 280 m (de la cote 120 à la cote 400) sur un linéaire de 31 km à grand renfort de rampes de 13 et 15‰...

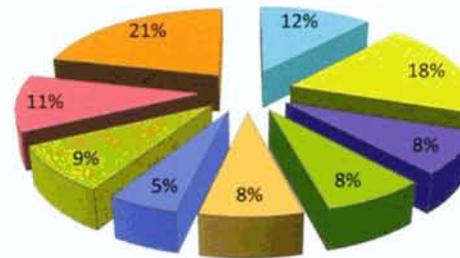
Autre handicap : une cohabitation avec les mouvements voyageurs rendue difficile par la fréquence et la diversité de ceux-ci (alternance de directs et d'omnibus), à quoi il faut ajouter la présence de "points durs" comme à Ottignies et Namur. Résultat : une régularité qui fait tâche dans la moyenne nationale. Et si certains convois de marchandises passent "à travers les gouttes", notamment la nuit, d'autres paient le prix fort. À l'exemple du 40923 Zeebrugge - Basel qui doit être garé à trois reprises (à Nannin, Haversin et Libramont) pour livrer passage à deux trains P (8600 et 8602) et un IC-J (2116). En sens inverse, on peut citer le 41210 Sibelin - Antwerpen garé à Libramont et Gembloux pour dépassement par trois trains (2131, 296 et 2431).

D'où l'idée de spécialiser l'Athus-Meuse au trafic marchandises afin de délester la ligne 162. Idée centrale mais pas unique : en préalable (juin 2001), il a été procédé à la réouverture de la ligne 147 Fleurus - Auvélais avec création d'un nouveau raccordement sur la ligne 130 Charleroi - Namur orienté vers l'est. Principaux avantages : disparition de l'interférence avec l'axe Bruxelles - Namur à Ottignies, by-pass de la section Ottignies - Namur très pentue de part et d'autre de Beuzet (16 à 18‰), et accès direct aux installations marchandises de Ronet. Le tout

ABOUTISSANTS NORD - 2013



ABOUTISSANTS SUD- 2013



- ZEEBRUGGE
- GENT
- ANTWERPEN
- MUIZEN
- FELUY
- LA LOUVIÈRE
- CHARLEROI
- AUTRES (B)
- ATHUS
- BETTEMBOURG
- LUXEMBOURG
- STRASBOURG
- WOIPPY
- DIGOIN
- AUTRES (F)
- SUISSE
- ITALIE

constituant une nouvelle étape dans la création, amorcée en 1956, d'un réseau de lignes à vocation marchandise destinées à contourner les zones d'exploitation délicate. À savoir l'électrification de l'itinéraire Muizen - Leuven - Ottignies (lignes 53 et 139) visant le contournement de Bruxelles, puis en 1981 celle des lignes 16 et 35 (Lier - Aarschot - Leuven) afin de pouvoir éviter la zone de Muizen, et enfin celle de la L140 en 1986 (avec rétablissement de la double voie), avec pour mission ini-

tiale de drainer les trains de charbon Antwerpen - Charleroi (avec à la clé un relèvement de masse de 1600 à 2000 t). Enfin, autre pierre à l'édifice destinée à gagner en fluidité, décision est prise de solliciter la ligne 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre pour écouler le trafic de l'Athus-Meuse de sens sud-nord (ce qui conduit à parcourir la section Gembloux - Ottignies de la ligne 161 uniquement dans le sens favorable), le flux de sens contraire étant appelé à circuler seul via les lignes 140 et 147.

Pas encore "basculé" vers l'Athus-Meuse en ce 31 juillet 2003, le 48943 Feluy-Zoning - Luxembourg-Triage déambule sur la ligne 162 dans le secteur de Léglise. Le couplage 2626 + 2359 est en tête depuis Ronet. Gilbert LAURENT.



Juin 2003

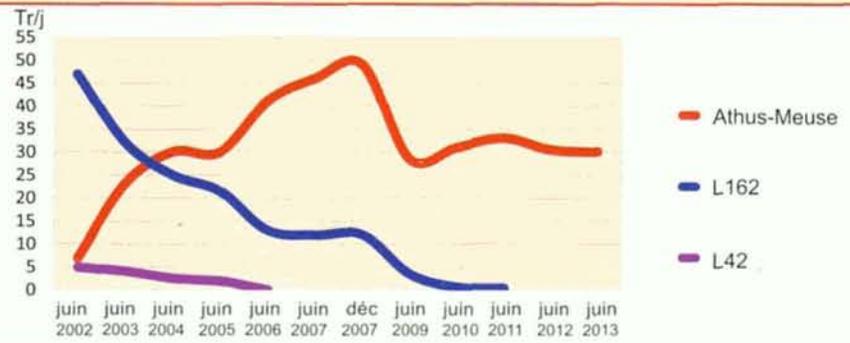
C'est dans ces conditions que démarre l'exploitation de l'Athus-Meuse dans sa nouvelle formule en décembre 2002. Et les effets ne tardent pas à se faire sentir : dès l'été 2003, la L162 a perdu un tiers de son trafic marchandises. Principaux rescapés : trois trains de produits pétroliers approvisionnant Luxembourg depuis Feluy-zoning, trois relations du combiné Antwerpen - Athus, deux transports de produits sidérurgiques entre Gent et Dudelange, et une demi-douzaine d'inter-triages reliant Antwerpen, Charleroi et Kinkempois, à Stockem et Bettembourg.

Énumération qui met en évidence cette particularité : 30% des rescapés ne quittent pas la Belgique et la moitié ne dépassent pas le Luxembourg. Conclusion : si la mécanique des vases communicants de la L162 vers l'Athus-Meuse est bien en marche, c'est principalement en faveur des trains internationaux au long cours.

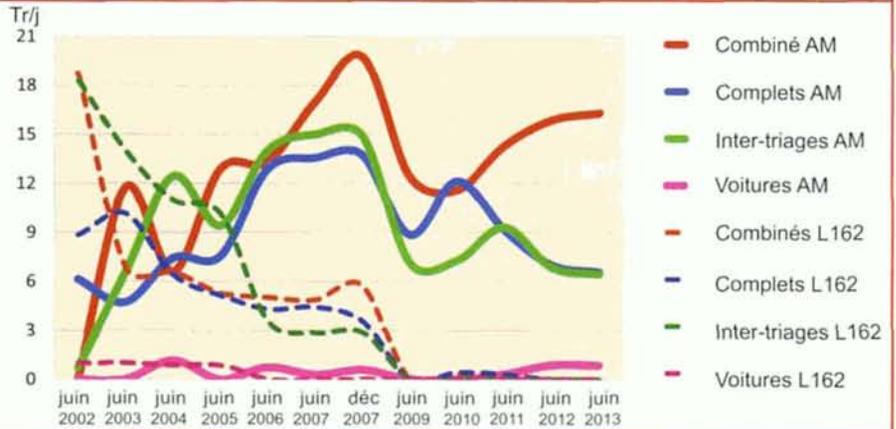
Et de fait : alors que la nouvelle infrastructure écoule une trentaine de trains en milieu de semaine pour une moyenne hebdomadaire de 23, c'est le combiné (essentiellement alimenté par ICF), le trafic commercialement le plus sensible, qui bénéficie en priorité des nouvelles conditions d'acheminement. Un convoi sur deux entre dans cette catégorie, et ce sont ainsi 80 convois hebdomadaires qui relient Muizen (pour 13%), Zeebrugge (28%), et surtout Antwerpen (59%), à Metz-Sablon (57%), la Suisse (18%), et l'Italie (24%). Un trafic tellement cajolé qu'il est assuré en UM en totalité, et ce quelle que soit la charge dans la fourchette 1300-1800 t. Voilà qui est prometteur.

En revanche, s'agissant des régimes de freinage et des vitesses autorisées, les progrès sont remis à plus tard : à l'instar des conditions en vigueur sur la ligne 162, les G80 (80 km/h) sont largement majoritaires (9 circulations sur

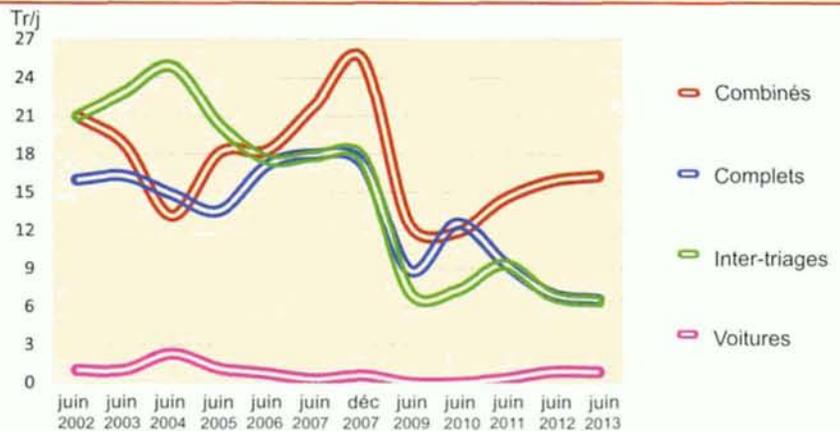
Traffic comparés Athus-Meuse - Lignes 162 - 42



Détails trafics comparés Athus-Meuse et ligne 162



Détails trafics cumulés Athus-Meuse + lignes 162 et 42



Dans un cadre parfaitement dégagé après les travaux d'électrification, le 40943 Antwerpen-Noord - Gevrey-Triage (FR) de l'organisation « Interdelta » défile devant Carlsbourg le 8 août 2003. A sa tête, les 1350 + 1321. Gilbert LAURENT.

10), les P100 noyés dans la masse (le solde), et les P120 remis aux calendes grecques.

Pour autant, les conditions d'acheminement sur l'Athus-Meuse se trouvent bouleversées, notamment vis-à-vis des temps de parcours. Il faut dire qu'avec les locomotives Diesel, les performances n'étaient pas flatteuses. Il suffit pour s'en convaincre de rappeler qu'à l'été 2002 le trajet Ronet - Bertrix demandait en moyenne pas moins de 2h41 (calcul effectué sur les 6 sillons réguliers), ce qui correspond à une vitesse de 38 km/h. Avec un "record" à 2h59 (34 km/h) pour le train de produits métallurgiques 47973/47977 (selon le jour) Gent - Dudelange, train il est vrai chargé à 2000 t. Quant à la durée du trajet Ronet - Bettembourg, elle s'échelonnait de 4h24 à 6h50 avec moyenne de 5 heures. Or, un an plus tard, tout a changé : accélération des marches, suppression d'arrêts (seuls subsistent ceux de Bertrix et occasionnellement Rodange), standardisation des marches... le souffle de modernisme ne concerne pas que l'infrastructure. Ronet - Bertrix est désormais abattu en 1h38 ou 1h39 (62 km/h), soit un gain d'une heure par rapport à la si-

tuation antérieure. Sur l'ensemble du parcours Ronet - Bettembourg et deux sens confondus, la durée du trajet s'échelonne désormais de 3h22 à 3h46 avec moyenne de 3h29. Le bonus est donc de l'ordre de 1,5 heure, et ce alors que plus d'un convoi sur deux (55%) est tracé avec une masse de 1800 t, ce qui constitue une vraie nouveauté pour le transport combiné qui est le premier concerné.

Autant d'améliorations que l'on doit aux 13-3000 qui sont entrées dans l'arène avec un programme qui ne manque pas d'ambition : considérant le roulement d'avril 2003, ce sont 40 engins qui sont mobilisés, lesquels abattent chaque semaine un total de 160.000 km pour une moyenne journalière de 570 km par engin. Leur champ d'action s'étend de Zeebrugge à Mulhouse et St.Louis aux portes de la Suisse, une percée effectuée par 11 engins chaque jour de base. En résultent des mises en tête prolongées allant de 10h20 à 15 heures avec moyenne de 13 heures. Résultat : pas question dans ces conditions de mettre en œuvre des UM en pure perte là où le profil ne le justifie pas, donc en France et en Flandre occidentale. D'où une al-

ternance de traction simple (US) et double sur nombre de trains, à l'image du 42913 (UM de Muizen à Thionville puis US jusqu'à St.Louis), du 43955 (UM d'Antwerpen à Thionville puis US jusqu'à Mulhouse), ou encore du 42955 (US de Zeebrugge à Ronet puis UM jusqu'à Metz).

Gilbert LAURENT

A suivre...

- (1) Ligne Dinant - Athus (L166 + L165), prolongement naturel de la ligne Namur - Dinant (L154).
- (2) Ligne alors réputée pour son aspect vieillot en général et ses "chandeliers" en particulier.
- (3) 10% de ce trafic est issu de la ligne 43 Liège - Marloie.
- (4) La ligne culmine à 485 m d'altitude à Libramont.
- (5) Par comparaison, 75% des trains (21 sur 28 en moyenne hebdomadaire) transitant par Mouscron sont tracés pour 1800 t ou plus.

Une majorité de wagons plats vides assurant en sens inverse le transport de profilés métallurgiques : c'est l'image classique qu'offrent les inter-triages Antwerpen-Noord - Bettembourg. Illustration avec ce 44721 du 2 août 2013 vu entre Bertrix et Florenville.
Gilbert LAURENT.



Essai d'une Class 70

La locomotive Diesel 29008 de la société allemande *Heavy Haul Power International* (HHPI) a effectué cet automne une campagne d'essai en Belgique en vue de son homologation pour le réseau *Infra-bel*. La machine est arrivée en Belgique le 22 septembre. La 29008 est la première locomotive d'une version continentale de la Class 70 britannique développée par *General Electric* et désignée PH37ACai PowerHaul. *General Electric* veut obtenir, avec l'aide de HHPI, les homologations nécessaires pour l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique.



↑ PHOTO 118-34 Arrivée de la 29008 (TLMGE 004/2013) à l'atelier de Schaerbeek le 23 septembre, manoeuvrée par la 7783. Ce type d'engin est équipé d'un moteur Diesel GE type PE616 de 3700 HP, délivrant une puissance de 2750 kW. Pierre HERBIET.



← La 29008 a été transférée le 11 octobre à Athus, en queue du train de marchandises 44721 (Antwerpen-Noord - Bettembourg). Cette photo est prise à la sortie de Fleurus, alors que le train bifurquait vers la ligne 147 vers Auvélais. D'Athus, elle fut transférée le 14 octobre vers Bertrix, tractée par une locomotive de la série 77. Terrence LABAR.

PHOTO 118-35 ↓
Les 14, 15 et 16 octobre, la 29008 a subi les tests de comptabilité électromagnétique au site des Epioux entre Florenville et Bertrix. Pour procéder à ces essais, la voie a été fermée pendant plusieurs jours entre Florenville et Bertrix afin que la rouille s'installe sur les rails. A l'issue des tests, la machine est retournée à Athus le 16 en fin de journée. La voici aux Epioux, le 16 octobre. Selon certaines rumeurs, SNCB-Logistics pourrait louer deux machines de ce type ainsi que des TRAXX Diesel pour remplacer les 57. Affaire à suivre. Guy SMETZ.



→ Le 6 septembre 2013, passage à Kiewit d'un train Railtraxx Genk - Aachen remorqué par la E186.123, l'ex. 2801 de la SNCB. Ce parcours ne circulant qu'à la demande, il n'a donc pas d'horaire fixe. Andy ENGELEN.

↓ Fret SNCF utilise depuis peu des TRAXX louées à Akiem (une société de leasing, filiale de la SNCF) vers la Belgique, pour épauler les locomotives de la série 36000. Le 30 octobre 2013, passage à Antwerpen-Berchem de la 186 184 remorquant un train de tubes en provenance de Pont-à-Mousson à destination du port d'Antwerpen. Thierry HEYLEN.



Europorte

L'opérateur français Europorte, filiale d'Eurotunnel, s'est engagé fin de l'année 2013 dans un processus d'uniformisation de son parc de machines de ligne. La flotte sera dès janvier 2014 exclusivement composée de Vossloh Euro 4000 dont l'opérateur utilise vingt exemplaires : les 4001 à 4004 et 4013 à 4016 louées à Beacon Rail Leasing et les 4005 à 4012 et 4023 à 4026 propriétés d'Europorte. Cette décision pousse vers la sortie les quelques G2000 utilisées par l'opérateur qui devrait mettre un terme aux contrats de location au plus tard en décembre.

ECR / Crossrail

Le train d'eau circulant entre Evian et Volvic vers Zeebrugge sera assuré à partir de février 2014 par une locomotive électrique du type TRAXX d'ECR en remplacement de la machine Diesel de la Class 77 (voir EL 115 page 38).

↓ **PHOTO 118-36** Le 30 août 2013, à la suite du déraillement d'un train de voyageurs à Kortrijk, le train 42835 d'ECR (Tergnier - Zeebrugge) a été détourné via Tournai, Halle, Bruxelles-Petite-Île et Jette. Le voici au passage à Enghien, tracté une locomotive de la Class 77. Philippe GOUSSET.



La 10.018 sous une bâche !

Après sa restauration réalisée par l'atelier des wagons de Kinkempois, la Pacific 10.018 fut transportée par camion vers le parking de la société Dick à Tubize. Cette entreprise est spécialisée dans les transports exceptionnels par route. La 10.018 y restera jusqu'au moment où elle pourra entrer dans le musée "Train World" de Schaerbeek. La machine a été installée sur une portion de voie et est protégée par une simple bâche. Heureusement, une toiture a par la suite été installée par dessus. Il reste à espérer que les pluies, les températures caniculaires de juillet et un hiver à subir ne dégraderont la machine...

Tubize, 15 juillet 2013.

Yves KRISTOF.

La 12.004 remise à neuf

PHOTO 118-37 →

Les travaux de restauration de l'Atlantic 12.004 se sont également achevés à l'atelier des wagons de Kinkempois. Contrairement à la 10.018, la majestueuse locomotive a été transférée par camion vers l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre, en attendant d'entrer dans le musée "Train World". Notre photo montre les derniers préparatifs avant le départ de Kinkempois en fin de soirée.

Gwenaël PIERART.

PHOTO 118-38 ↓

Passage de la 12.004 dans les rues de La Louvière. Pierre HERBIET.



Autriche

Mariazellerbahn : les 1099 retirées du service régulier

Cent deux ans après l'électrification de la ligne et la mise en service des locomotives série 1099, la ligne à voie étroite Sankt-Pölten - Mariazell (voir *EN LIGNES 51*, pages 17-19 et *EN LIGNES 105*, page 47) voit son matériel roulant drastiquement modernisé, avec l'arrivée des automotrices "Himmelstreppe" ("marches vers le paradis") de la firme suisse *Stadler*. Les nouveaux trains sont engagés en service régulier depuis le 6 septembre. Au total, 9 rames triples (ET1 à ET9) et quatre voitures panoramiques ont été commandées, pour un coût de 65 millions d'euros. A l'exception des services "Ötscherbär" qui conservent un caractère nostalgique, tous les trains sont assurés par les *Himmelstreppe* depuis le 28 octobre.

Si on peut regretter la quasi-disparition des très photogéniques rames tractées par les 1099, le voyageur gagnera en confort : plancher bas quasi-intégral, air conditionné, intérieur moderne et confortable, système d'information aux voyageurs, prises de courant, espaces pour les bagages et les vélos...



PHOTO 118-39 La nouvelle automotrice "Himmelstreppe" ET2 à Mitterbach, lors d'une marche d'essai le 22 mai 2013. Maarten SCHOUBBEN.

Les automotrices ont une longueur de 51 m et sont composées de trois voitures. Elle offrent 127 places assises, peuvent circuler à 80 km/h et ont une puissance de 1200 kW sous 6500 V 50Hz, ce qui permet aussi une réduction

des temps de parcours.

A partir de l'été 2014, quatre voitures panoramiques, offrant 36 sièges de luxe et destinées à être remorquées par les *Himmelstreppe*, seront également mises en service.

PHOTO 118-40 La 1099 001, dont le châssis affiche aujourd'hui pas moins de 103 ans ! Le 19 mai 2013, elle attend en gare de Mariazell le départ avec le train 8616 à destination de Sankt-Pölten. Maarten SCHOUBBEN.



France

Les Privés en font voir de toutes les couleurs

Depuis que les Privés sont entrés dans l'arène, la désespérante uniformité des engins moteurs qui fut longtemps de mise sur le réseau français n'est plus qu'un lointain souvenir (voir *EN LIGNES* 114). Dernière curiosité en date : les *Euro 4000 Vossloh* louées chez *Beacon Rail* par VFLI (Voies ferrées locales et industrielles) dont le parc de six unités numérotées 4017 à 4022 (entre les unités *Europorte* 4001 à 4016 en service et 4023 à 4030 en cours de livraison) est complet depuis juin 2013. Ces splendides machines, qui ont reçu une livrée calquée sur celle déjà appliquée aux *Prima* 27000, ont permis à cette filiale de la SNCF d'acquiescer de nouveaux trafics dans l'extrême sud et le nord-est de la France. Apparitions aux portes de la Belgique en prime : depuis la mi-septembre, ces machines effectuent deux ou trois percées hebdomadaires jusqu'à Givet d'où elles repartent avec des rames de granulats extraits des carrières *Lafarge* de Pierre Bleue à destination de l'Île-de-France (arrivée à Givet généralement en soirée pour un retour en début d'après-midi le lendemain). Si l'on ajoute que cette même destination était déjà desservie une fois par semaine par ECR (filiale

de DB Schenker) avec des *Class 66/77* (arrivée en principe le vendredi avec retour le dimanche, dans les deux cas en fin d'après-midi), voilà au moins deux bonnes raisons de découvrir (ou redécouvrir) la très photogénique ligne de la vallée de la Meuse...

Gilbert LAURENT.

Regio 2N, ou quand le "2 niveaux" prend de la hauteur

À peine les 700 rames régionales de la génération AGC (X-76500, Z-27500, B-81500 et B-82500) sont-elles livrées dans leur totalité que la génération suivante pointe déjà le bout du museau : après le *Régiolis* d'*Alstom* présenté dernièrement (*EN LIGNES* 116 page 55), voici le *Regio 2N* ex-Porteur Hyperdense de *Bombardier*. Lequel ne joue pas dans la même catégorie puisqu'il s'agit d'un matériel à deux niveaux... dont certaines caisses n'en ont qu'un seul, et c'est bien là l'une des principales innovations qui fait que ce matériel sort vraiment des sentiers battus. En résulte une architecture originale qui repose sur une alternance de caisses à deux niveaux entièrement destinées au séjour, et de caisses courtes à un seul niveau par lesquelles s'effectue l'accès aux précédentes. Pour le reste, le futur automoteur Z-55500 ne manque pas de propriétés flatteuses, notamment en matière de confort avec son intercirculation intégrale

(pas de cloison entre caisses) et sa largeur hors norme de 3 m (conséquence d'empattements réduits), propriété de surcroît parfaitement mise en valeur par l'absence de convecteurs latéraux (chauffage par le plancher). Même bilan flatteur sur le plan technique, avec par exemple une charge à l'essieu fort réduite de 19 t, résultat obtenu grâce au recours à des matériaux allégés et l'emploi de moteurs synchrones à aimants permanents. Au final, de quoi reléguer ses prédécesseurs, les très conventionnels TER 2N (Z-23500) et TER 2N NG (Z-24500/26500), au rayon des antiquités. Seule ombre au tableau : les accélérations offertes par les motorisations proposées (2,4 et 3,2 MW) n'ont rien de vertigineux, et sont par exemple limitées à 0,67 m/s/s dans la plage 0-50 km/h pour une rame de longueur dite "moyenne". Pas très convaincant, quand on sait l'importance de ce paramètre en milieu urbain à la fois sur le plan des performances horaires comme vis-à-vis de son incidence sur la capacité réelle des infrastructures en terme de débit.

C'est donc sur des bases constructives résolument innovantes que le constructeur a finalisé la gamme *Regio 2N* à partir des cinq types de caisses suivants :

- une caisse à deux niveaux sans porte d'accès et en deux longueurs (13,7 ou 15,4 m selon qu'il y a ou non possibilité de motorisation);
- une caisse courte (10 m) à un seul niveau comportant deux portes d'accès de 1,6 m par face;

Le 24 septembre 2013, la 4017 progresse dans la vallée de la Marne en charge du train de granulats 444550 reliant le site carrier de Gudmont (ligne St.Dizier - Chaumont) à Gaillon-Aubevoye (ligne Paris - Rouen). Gilbert LAURENT.



- une voiture-pilote à un niveau comportant une porte d'accès par face (14,3 m) ainsi que les équipements d'accueil pour les personnes à mobilité réduite;

- une voiture-pilote à deux niveaux et une porte d'accès par face (19,2 m).

De quoi composer une kyrielle d'associations (de 6 à 10 caisses pour une longueur de 81 à 135 m) dont quatre ont retenu l'attention des Régions. Sachant qu'en outre sont proposées une multitude d'options et variantes portant sur la vitesse limite (160 km/h en version de base, 140 km/h pour la banlieue parisienne, et 200 km/h en version Intervilles), ou encore sur les aménagements intérieurs (3, 4 ou 5 sièges de front), le tout ayant une incidence notable sur la capacité d'ensemble qui s'échelonne de 350 à 770 places.

Sept régions se sont portées acquéreur pour une commande totale de 136 rames dont 71 "courtes" (soit plus d'une sur deux), 18 "moyennes", 40 "longues" et 7 "extra longues". La palme revenant à Rhône-Alpes pour une commande de 40 rames courtes pressenties pour la desserte des terminus alpins depuis Lyon à l'aide de trains à tranches multiples composés de couplages de trois rames en unité multiple.

Toutes les Régions ont joué la carte de l'homogénéité... à l'exception de la Bretagne qui a fait le pari de la diversité en optant pour deux types (7 rames



↑ Vue d'une rame "courte" alors qu'elle effectue des marches d'essais sur la ligne Paris - Strasbourg en septembre 2013. On notera que les deux types de voitures pilotes sont représentés. Gilbert LAURENT.

"courtes" et 10 "longues"). Cependant que Nord-Pas-de-Calais et Picardie ont fait cavalier seul, la première en optant pour la disposition la plus capacitaire (sièges disposés en 2+3), la seconde en portant son dévolu sur la version "extra longue" à dix caisses afin de remplacer une partie des V2N engagées sur Paris - Amiens (la rénovation des V2N qui seront conservées étant acquise).

Au même titre que les *Régiolis*, les *Regio 2N* vont permettre de franchir un nouveau pas dans le processus de rajeunissement du parc régional, et ce, directement ou par ricochet, aux dépens

des rames V2N, VO2N, VR2N, RRR et *Corail* dans leurs différents domaines d'activité (Grande couronne parisienne, services régionaux et Intervilles). À une nuance près : constat étant fait que les perspectives initiales faisant état de 860 commandes ne sont réalisées qu'à hauteur de 16% (136/860), que par ailleurs l'état des finances régionales est généralement considéré comme préoccupant, on peut légitimement s'interroger sur la portée réelle de ce rajeunissement à court et moyen terme...

Gilbert LAURENT.

PHOTO 118-41 A la suite de travaux à Meaux sur la ligne Paris - Strasbourg, le train 453 Paris - Moskwa a été détourné à plusieurs reprises par la ligne 4 Paris - Troyes - Chalindrey. Le 10 août, passage du 453 tracté par les 67514 et 67519 à Hermé (entre Longueville et Nogent/Seine). Philippe DE GIETER.



Danemark

Les 1800 de CFL Cargo Denmark

Le matériel roulant des *Danske Jernbaner* était constitué principalement de "gros nez" des séries MX et MY originaires des DSB, et les CFL ne changèrent pas cette politique, même si un grand nombre de locomotives a été vendu. Le parc actuel est composé des MX1023 (ex-MX41 du ØSJS), MX1029 (ex-MX104 du OHJ-HTJ) et MY1146 (ex-SB). La Class 66 n° 266 714-7 n'est plus louée par CFL Cargo Denmark (voir *EN LIGNES 109*, page 43).

Sept locomotives série 1800 CFL, radiées au Luxembourg, ont été acheminées vers Padborg, où se trouve le dépôt de *CFL Cargo Denmark* : les 1802, 1805 et 1810 en août 2012 et les 1807, 1814, 1816 et 1820 en octobre 2012. Une autre locomotive, la 1806, avait déjà effectué le voyage en mai 2007, probablement à titre d'essai.

Elle a été rapatriée au Luxembourg après quelques mois, puis fut vendue à *Power Rail* en Allemagne en juin 2012, en même temps que la 1801.

Seules les 1802, 1805 et 1807 ont re-



PHOTO 118-42 Le 5 septembre 2013, les 1810 et 1807 sont garées au dépôt de Padborg. A gauche, on voit la MX 1039 radiée. Gwenaël PIERARD.

pris du service jusqu'à présent, tandis que la 1810 a été démolie en octobre 2013, après récupération des pièces utiles pour la remise en état des autres locomotives. La 1802 a été cédée à *Svensk Tågkraft AB* et acheminée le 30 juin 2013 vers le dépôt de Nässjö en Suède. *Svensk Tågkraft AB* fournit le matériel de traction à *CFL Cargo Sverige*, la filiale suédoise de *CFL Cargo* (voir *EN LIGNES 109*, page 43). Elle va donc entamer sa troisième carrière, encore plus au nord !

Le trafic assuré par *CFL Cargo* au Danemark varie en fonction de la demande, mais quelques trains circulent suivant un horaire fixe :

- **CG 7201** (le jeudi) : Padborg 14:09 - Herning 17:38;
- **CG 7202** (le jeudi) : Herning 19:28 - Padborg 22:26;
- **CG 7215** (le dimanche) : Padborg 09:20 - Herning 12:42;
- **CG 7222** (le dimanche) : Herning 14:24 - Padborg 17:32;

PHOTO 118-43 Le 8 septembre 2013, le train CG 7215 Herning - Padborg était assuré par le couplage de la MX 1029 (ex. MX104 du OHJ-HTJ) et de la 1805. Passage le long du lac de Holtbjerg, non loin d'Herning. Gwenaël PIERARD.



- **GF 7242** (mardi et jeudi) : Fredericia 08:41 - Nyborg 9:46 pour la desserte du raccordement *Koppers* à Avernakke.
- **GF 7243** (mardi et jeudi): Nyborg 14:20 - Fredericia 15:30

Comme les 1800 ne sont pas équipées de l'ATC (équipement de sécurité danois), elles sont toujours utilisées comme locomotive de renfort, en seconde position, le plus souvent pour les trains Padborg - Herring. On rencontre aussi les locomotives de *CFL Cargo* en tête de trains d'infrastructure ou pour des transferts de matériel ne pouvant circuler par ses propres moyens. *CFL Cargo* réalise aussi occasionnellement depuis décembre 2012 des transports particulièrement spectaculaires de pales d'éoliennes, entre Padborg et le port de Esbjerg, avec un couplage MX + 1800.



PHOTO 118-44 Le 5 septembre 2013, quatre 1800 se trouvent au dépôt de Padborg. De droite à gauche, les 1805, 1810, 1807 et 1820. Pierre HERBIET.



TGV carmillon : la force du nombre

Même si leur nombre s'accroît au fil des semaines, les rames relookées "nouveau design" (voir EN LIGNES 117 page 26) restent ultra minoritaires. Noyées dans la masse, et donc rarement accouplées entre elles. Mais le hasard fait parfois bien les choses : bénéficiant sans nul doute d'une configuration astrale favorable ce jour-là, le photographe a immortalisé ce couplage le 20 août 2013 alors qu'il remontait la vallée de la Saône sur la ligne classique Dijon - Lyon. Vu à mi-chemin de Lyon et Dijon, le train 6864 amorcé à Marseille se dirige vers Dijon où les rames seront désaccouplées, l'une étant à destination de Metz (via l'axe Lorraine - Bourgogne) et l'autre de Basel (via la LGV Rhin-Rhône et Mulhouse). Gilbert LAURENT.

Nouvelles commandes pour la SNCF

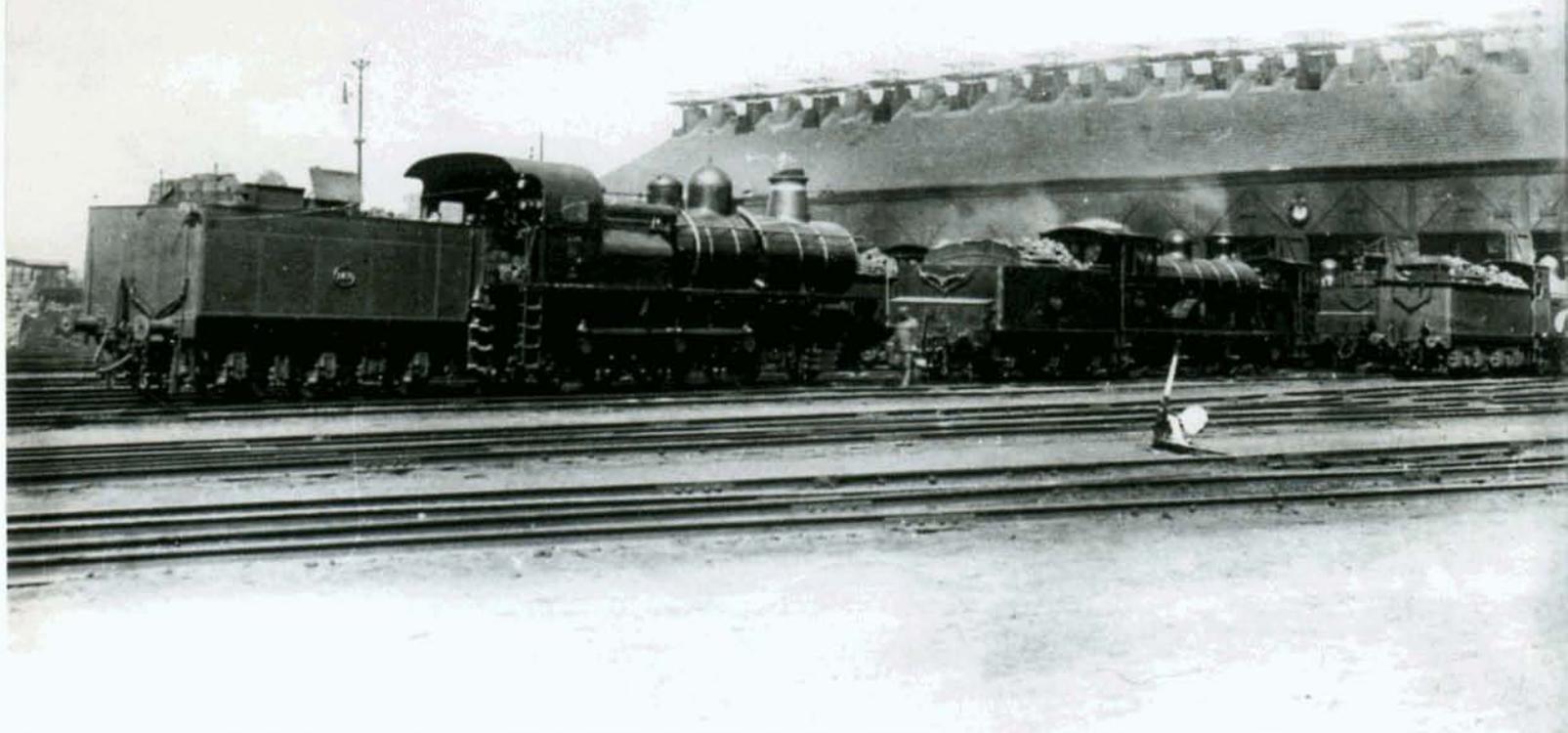
En juillet 2013, la SNCF a commandé chez *Alstom* une série de 40 rames TGV *Euro Duplex* (2N2) supplémentaires, ce qui portera leur nombre à 95. Les TGV 2N2 sont des rames polycourant pouvant circuler en France, Luxembourg, Allemagne et Suisse. Les nouvelles rames seront livrées entre 2015 et 2019.

Alstom a annoncé le 2 octobre 2013 la commande par la SNCF de 34 rames *Coradia Liner*, pour un montant de l'ordre de 350 millions d'euros. Ces rames bimodes, pouvant circuler aussi bien en mode Diesel qu'en traction électrique, sont destinées à remplacer les rames *Corail* sur les relations Intercités. La mise en service de ces nouveaux trains est prévue à partir de décembre 2015.



Vue d'artiste des rames *Coradia Liner*.

La remise vapeur de Bruxelles-Nord



Une des très rares vues montrant la remise de Bruxelles-Nord, datant du 3 avril 1910. A l'avant-plan, on voit la type 16bis n° 2378 (Couillet n°1197 / 1898 - radiée entre 1921 et 1924). La seconde machine est une type 18. A l'extrême droite, on distingue une type 17. Photo Pittoors, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Jusqu'en 1934, date de sa fermeture, la remise de Bruxelles-Nord était très importante, puisqu'elle était tête de ligne pour les trains partant de Bruxelles-Nord vers Gent - Oostende, Namur - Arlon - Luxembourg, Leuven - Liège - Herbesthal - Aachen Hbf, Antwerpen et Dendermonde. Dans cet article, nous allons décrire en détail les installations de cette remise (en date de 1927) et les services assurés.

Disposition générale

La remise était située au niveau des rues, à 1500 mètres de la gare de Bruxelles-Nord, dans le triangle formé par les lignes Bruxelles-Nord - Gent (L50), Laeken - Bruxelles-Quartier-Léopold (L161/1) et Bruxelles-Nord - Antwerpen (L25) - voir figure page de droite.

Elle se composait :

- d'un bâtiment comprenant les bureaux, le dispensaire, la salle de bains, le lavoir et les dortoirs;
- de la remise proprement dite, avec atelier de réparation et tournerie, forges, chaudronnerie et locaux pour le tournage des roues (rectification des bandages), la soudure électrique et oxy-acétylénique, les magasins, les parcs à mitraille et le pont à peser les wagons;
- d'un poste de transformation électrique;
- d'une installation mécanique de chargement des combustibles sur les tenders,

tour de chargement pour les charbons et monte-charge avec estacade pour les briquettes et criblés;

- d'un chargeur mécanique des cendrées desservant deux fosses;
- d'une installation mécanique de chargement des tenders au moyen de trois grues électriques mobiles sur pivot;
- d'une pomperie à vapeur située en dehors des dépendances de la remise (rue Jolly - Bruxelles-Allée-Verte).

L'entrée des locomotives se faisait par la voie 1 B (voir plan pages 40-41) longeant la voie Bruxelles - Antwerpen. Cette voie était terminée par un cul-de-sac d'où les locomotives rebroussaient sur la voie donnant accès au dispositif de chargement de combustible et de sable. Après le chargement, les locomotives passaient sur la plaque tournante de 22,00 m puis vers l'une des deux voies desservies par l'appareil chargeur de cendrées et pour le nettoyage du feu.

Elles y prenaient normalement de l'eau mais pouvaient en prendre aussi sur la cour (faisceau de garage devant la remise) où elles arrivaient après avoir franchi l'aiguillage 38-39 avant de rebrousser vers la remise.

Les machines pouvaient également accéder à la remise via la voie de circulation en longeant la ligne Bruxelles - Gent. Les locomotives qui devaient s'approvisionner en combustible passaient par la voie desservie par les trois grues électriques de 1500 kg. Les locomotives qui ne devaient pas s'approvisionner en combustible passaient par la deuxième voie de circulation et évitaient ainsi les grues de chargement.

Les locomotives avançaient ensuite jusqu'au cul-de-sac, passaient sur une plaque tournante de 18,50 m et arrivaient à deux fosses à piquer le feu, où elles prenaient également de l'eau. Puis, les machines rebroussaient vers la remise. La visite se faisait sur les fosses de la remise même.

Description de la remise

Bureau

Le bâtiment des bureaux était situé à l'entrée de la remise. Il était adossé à la voie Laeken - Bruxelles-Quartier-Léopold et faisait face à la ligne Bruxelles - Gent. Le rez-de-chaussée comprenait les bureaux, le dispensaire, un lavoir, une salle de bains à quatre baignoires et deux douches.

À l'étage se trouvaient deux dortoirs avec 26 chambrettes, un petit réfectoire pour les agents qui découchaient, une loge pour le garde-dortoir, et une partie des bureaux.

Au grenier on trouvait deux dortoirs avec 10 chambrettes, les archives, un réservoir à eau chaude pour les bains.

Le chauffage central à eau chaude était assuré par trois chaudières (deux en service et une en réserve) qui se trouvaient dans les sous-sols. L'eau chaude nécessaire pour les baignoires et les douches était également fournie par ces chaudières.

Remise (voir plan pages suivantes)

La remise proprement dite comprenait 18 voies, avec fosses, de 73,50 m de longueur. La profondeur des fosses était de 0,90 m pour une largeur de 1,20 m et une entrevoie de 3 m. Le sol de la remise était entièrement pavé.

Au-dessus de chacune des 18 voies se

trouvait un couloir de fumée du type généralisé dans les remises à toiture Raikem. Les couloirs à fumée étaient constitués de deux parois qui s'étendaient d'une façon continue sur toute la longueur de chaque fosse; elles réalisaient ainsi en quelque sorte des chambres à fumée, l'évacuation s'effectuant au moyen de petites cheminées ménagées au faite de chaque ferme. Les deux parois laissaient une largeur libre de 1,20 m, afin que les chapiteaux des cheminées de locomotives puissent pénétrer dans le couloir.

Les établis des ajusteurs se trouvaient dans un espace libre devant le mur du fond de la remise, contre la voie Laeken - Bruxelles-Quartier-Léopold.

Un tableau noir renseignait, à la craie, les emplacements respectifs des locomotives.

Une petite chaudière verticale fournissait l'eau chaude pour la préparation des repas des agents.

Des loges étaient aménagées pour l'emmagasinage des ressorts, crics, diables, l'outillage des laveurs de locomotives (boyaux, lances, etc.).

Un local vitré en bois abritait un groupe moteur-dynamo qui délivrait du courant continu 110 V pour l'éclairage de la remise.

Packing

Le packing était des mèches de graissage faites en laine et en lin, utilisées dans les boîtes d'essieu et les graisseurs des pièces en mouvement. Le packingman (ouvrier préparant le packing) se

trouvait installé à l'entrée de la remise et près de l'atelier des réparations dans une spacieuse loge vitrée. Il se trouvait à proximité des bas-roues. Il disposait d'une presse, d'une installation raccordée à la vapeur pour le nettoyage et la régénération du packing et divers accessoires.

Appareils "bas-roues"

Un appareil bas-roues avec transbordeur desservant les voies 3, 4, 5, 6 et 7 était actionné par un moteur électrique de 9 CV, à courant continu 550 V.

Sur la voie 2 était établi un appareil à descendre les roues et à les relever sur place. Il était manœuvré à la main.

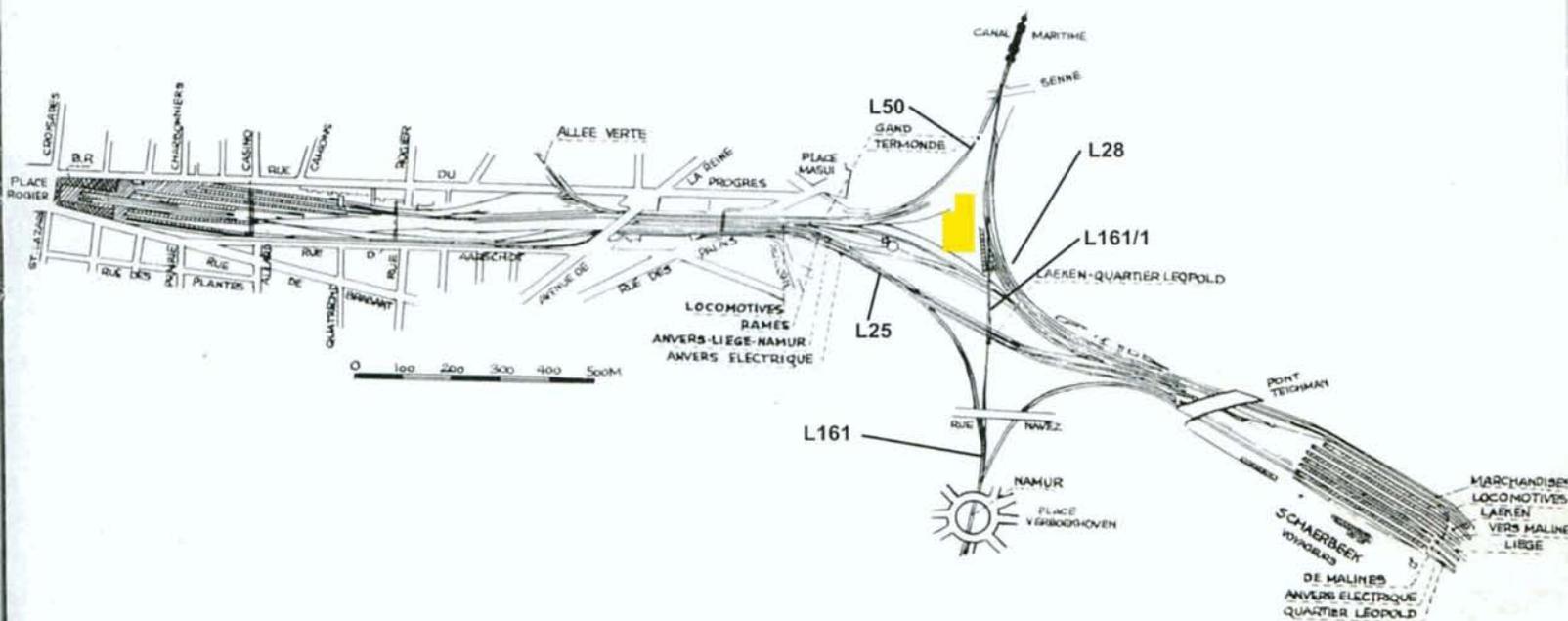
Une voie normale servait au déplacement des roues de locomotives et tenders provenant des appareils à descendre les roues et devant être transportées vers les tours et parcs à roues et vice-versa.

Le local L était réservé au peintre pour préparer ses couleurs et remiser son matériel.

Le local M abritait un compresseur d'air *Flottman*, monocylindre, de 55 CV, actionné par un moteur électrique de 75 CV à courant triphasé 220 V.

Des canalisations d'air comprimé se trouvaient réparties dans les ateliers. Il y avait 4 prises d'air par canalisation d'entre voie à l'atelier d'entretien et à l'atelier de réparation.

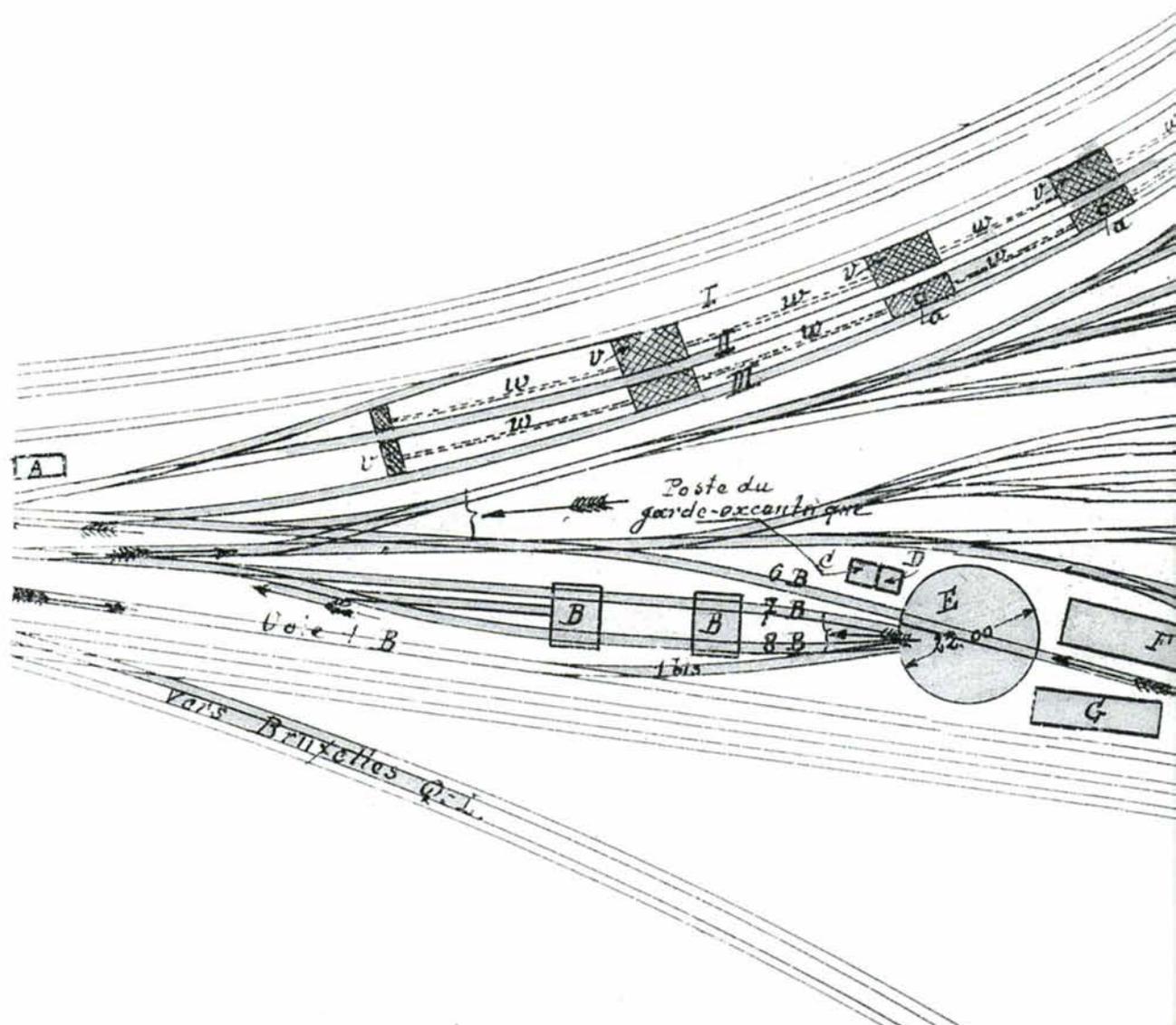
Il existait également une prise d'air dans le hangar où les machines pouvaient subir un entretien prolongé.

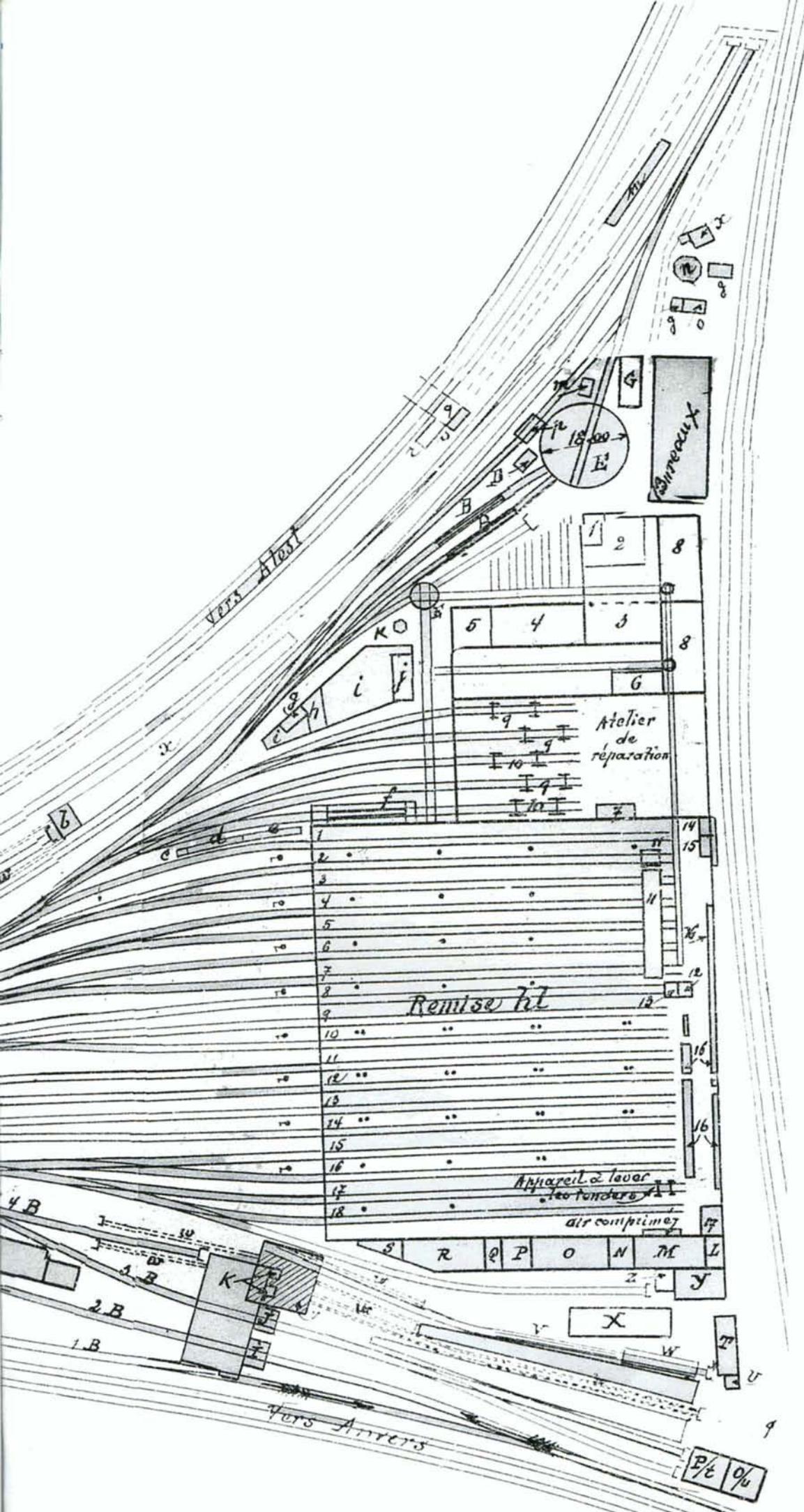


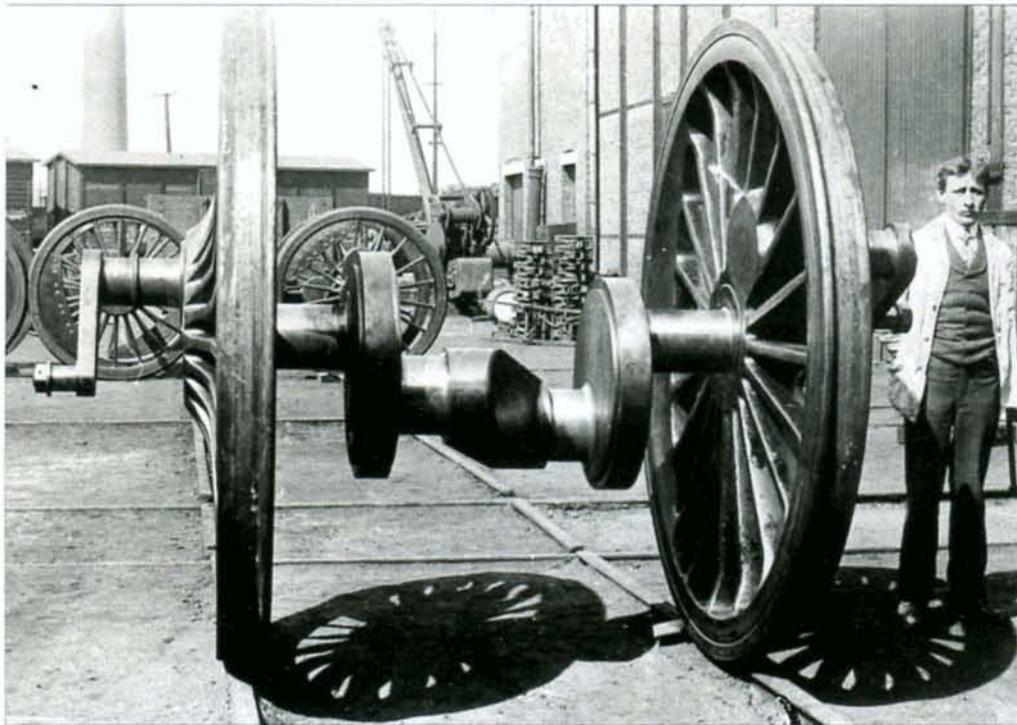
- Atelier de Bruxelles-Nord -

juin 1927

A	Cabine III	a	Grue de chargement	1	Gazogène
B	Fosse à cendrées	b	Chargeurs	2	Soudeurs
C	Chef-manoeuvre	c	Surveillant	3	Tour à roues
D	Alluminate	d	Réfractaire	4	Magasin
E	Plaque-tournante	e	Cokes	5	Cabine électrique
F	Bâtiment à usages divers	f	Fosses de visite avec abri	6	Lavoir
G	Séchoir à sable	g	Magasin	7	Outillage
H	Estacade	h	Charbon pour forges	8	Forges
I	Tour de chargement	i	Mitrailles	9	Appareil à lever de 70 t
J	Fosse à charbon	j	Bonbonnes	10	Appareil à lever de 90 t
K	Monte-charge	k	Grue à main	11	Bas-roues
L	Peinture	l	Parc à roues	12	Ressorts
M	Compresseur	m	Abri en bois	13	Outillage
N	Armoires-vestiaires	n	Château d'eau	14	Transformateur de courant
O	Armoires-vestiaires	o	W.C.	15	Packing
P	Chef d'atelier	p	Pont à peser les wagons	16	Etablis
Q	Transformateur de courant	q	Passerelle	17	Brigadier
R	Lampisterie	r	Portier		
S	Chef-nettoyeur	s	Garage vélos		
T	Lavoir-réfectoire des nettoyeurs	P/t	Salle de paiement		
U	Packing - Abri pour coton	O/v	Menuiseries		
V	Fosse de visite	v	Aire en tôle		
W	Pont-à-peser	w	Decauville		
X	Cave aux huiles	x	Briquettes		
Y	Chaudières fixes				
Z	Charbon				







↑ Ce document a été pris devant l'atelier de réparation, le 21 avril 1912. On y voit l'énorme essieu coudé de la type 9 n° 4025. Le diamètre des roues s'élevait à 1,980 m. Cette machine, construite par Cockerill (n° 2714 / 1909), ne survécut pas à la Première Guerre mondiale. A l'arrière-plan, on voit la grue fixe de 5 t servant à charger et décharger les trains de roues sur les wagons placés sur la plaque tournante pour wagons.
Photo Pittoors, collection PFT.

↓ La 6484 photographiée à la remise de Bruxelles-Nord. La date n'est pas connue, mais située entre 1925 et 1934. Cette P8, construite par Schwartzkopff, fut livrée en 1917 aux KPEV qui l'immatricula "Hanover 2486". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle devint en 1925 la 6484. "Empruntée" par le Reich, elle quitta Montignies le 13 décembre 1940 et fut attribuée à la Direction de Wuppertal. A son retour, elle fut affectée à Berchem (07-12-1945). Elle termina sa vie à Kinkempois (arrivée le 27 juin 1961) où elle fut radiée le 20 août 1963. Collection PFT.

Armoires-vestiaires

Des armoires-vestiaires étaient établies sur tout le pourtour des locaux vestiaires N et O, et des tables et bancs installés également sur tout le pourtour des locaux N et O. Des tables et des bancs étaient installés au centre du local O pour le personnel de la remise : ajusteurs, chaudronniers, allumeurs et manoeuvres.

Le local P servait de bureau au chef d'atelier.

Le local Q comprenait un transformateur de courant alternatif à haute tension 6000 V en courant alternatif 220 V. Il fournissait le courant pour le compresseur, le chargeur mécanique des cendrées et l'éclairage du bâtiment à usages multiples (voir F sur le plan) situé sur la cour de la remise.

Lampisterie

Elle était située au point R sur le plan.

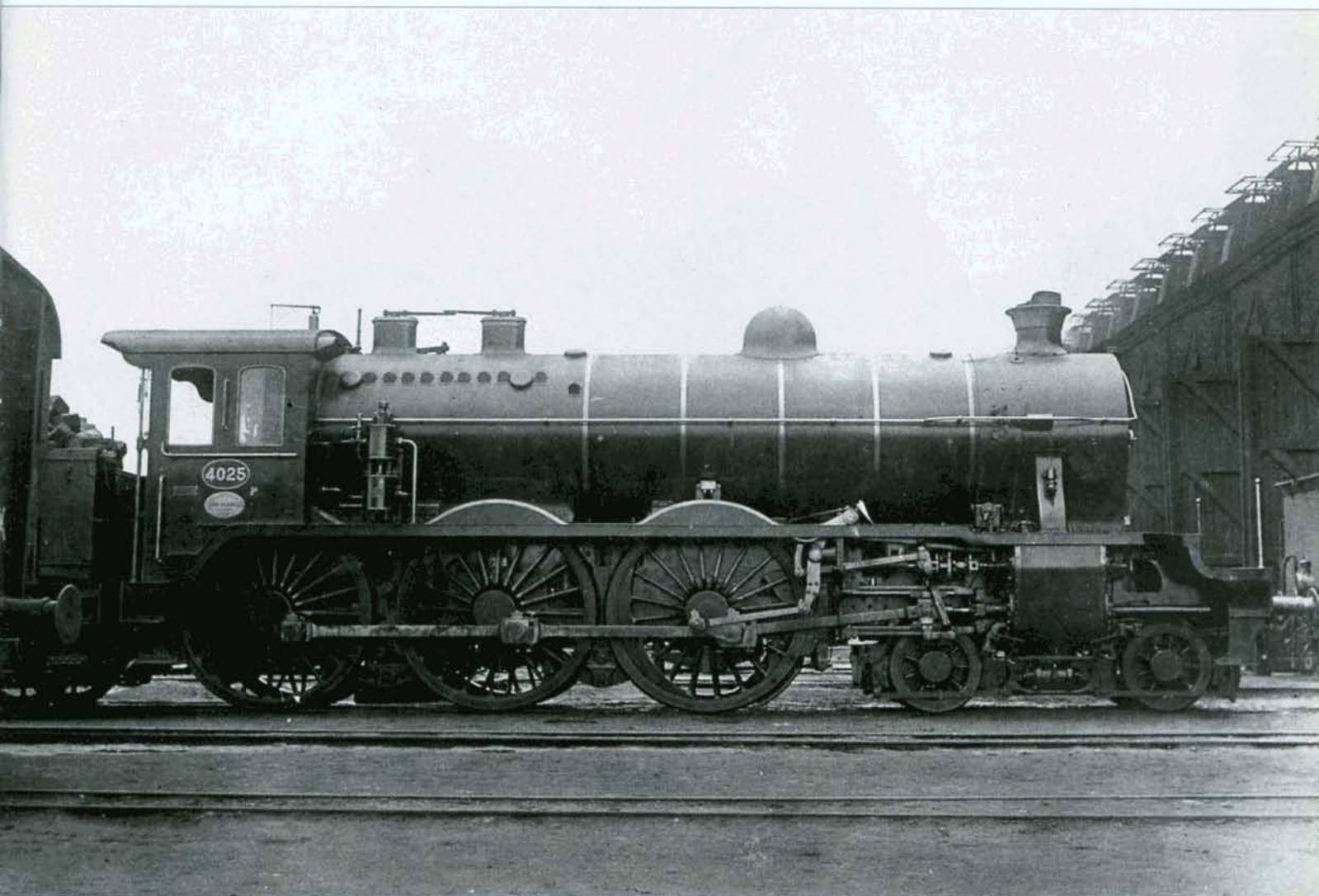
Caves aux huiles

Elles étaient construites en maçonnerie avec toiture en tôles ondulées cintrées (voir X sur le plan).

Ces caves comprenaient 14 réservoirs dont :

- 4 de 6 m³ chacun, pour le pétrole;
- 6 de 6 m³ chacun pour l'huile de mouvement;
- 2 de 6 m³ chacun pour l'huile cylindrique saturée;
- 2 de 6 m³ chacun pour l'huile cylindrique surchauffée.





↑ Les photos montrant la remise de Bruxelles-Nord sont extrêmement rares. Voici la type 9 n° 4025 devant la remise, le 1er août 1909. L'essieu coudé visible sur la page de gauche lui appartient. Photo Pittoors, collection PFT.

Quatre petites pompes étaient installées dans la lampisterie et, au moyen d'une transmission et d'un moteur électrique 220 V de 5 CV, les quatre sortes d'huile étaient pompées dans 4 réservoirs de 1 m³ chacun placés en surélévation dans la lampisterie.

L'huile s'écoulait par gravité dans des doseurs gradués placés au-dessus d'une table et qui servaient à la distribution.

Le local S était occupé par le chef-nettoyeur. Ce local comprenait les planchettes de pointage des nettoyeurs et des manoeuvres ainsi que les déchets de coton, l'huile et le pétrole servant à la consommation journalière.

Prises d'eau

Les prises d'eau existant dans la remise proprement dite, permettaient de prendre l'eau sur toutes les voies et de fournir l'eau nécessaire aux chaudières.

Huit colonnes permettaient aux locomotives de s'approvisionner en eau sur les voies 1 à 16.

Ejecteurs

Ils étaient au nombre de 12.

Sur la voie 18 était placée une locomotive du type 4 qui fournissait la vapeur pour le lavage des locomotives, le chauffage du bureau du chef d'atelier, le chauffage des réservoirs et des conduites d'huile pour la préparation et la génération du packing et de la solution d'aluminate de baryte.

Une conduite principale longeant le mur de la remise amène la vapeur dans trois conduites accessoires longeant les fosses de visite des voies 10, 12 et 14, ce qui permet de laver à l'eau chaude sur les voies 9, 10, 11, 12, 13 et 14. Ces trois conduites étaient branchées au moyen de vannes sur les prises d'eau des entrevoies 9/10, 11/12 et 13/14.

L'atelier disposait ainsi de 12 éjecteurs (4 pour chacune des 3 entrevoies). Les éjecteurs étaient des appareils augmentant la vitesse de l'eau de lavage par le passage de vapeur. Le nettoyage des chaudières était plus efficace grâce à l'eau chaude.

Deux nouvelles chaudières fixes, à foyer à vent soufflé, furent mises en service en

1928. Elles permirent de moderniser l'installation en augmentant la pression de l'eau de lavage et en lui adjoignant des dispositifs qui permettaient de récupérer la chaleur des eaux de vidange des locomotives et la chaleur des gaz perdus des deux foyers des chaudières fixes de lavage.

Local T : il servait de vestiaire, lavoir et réfectoire pour les nettoyeurs de locomotives.

Local U : dans ce petit local étaient entreposés les déchets de coton destinés au nettoyage des locomotives.

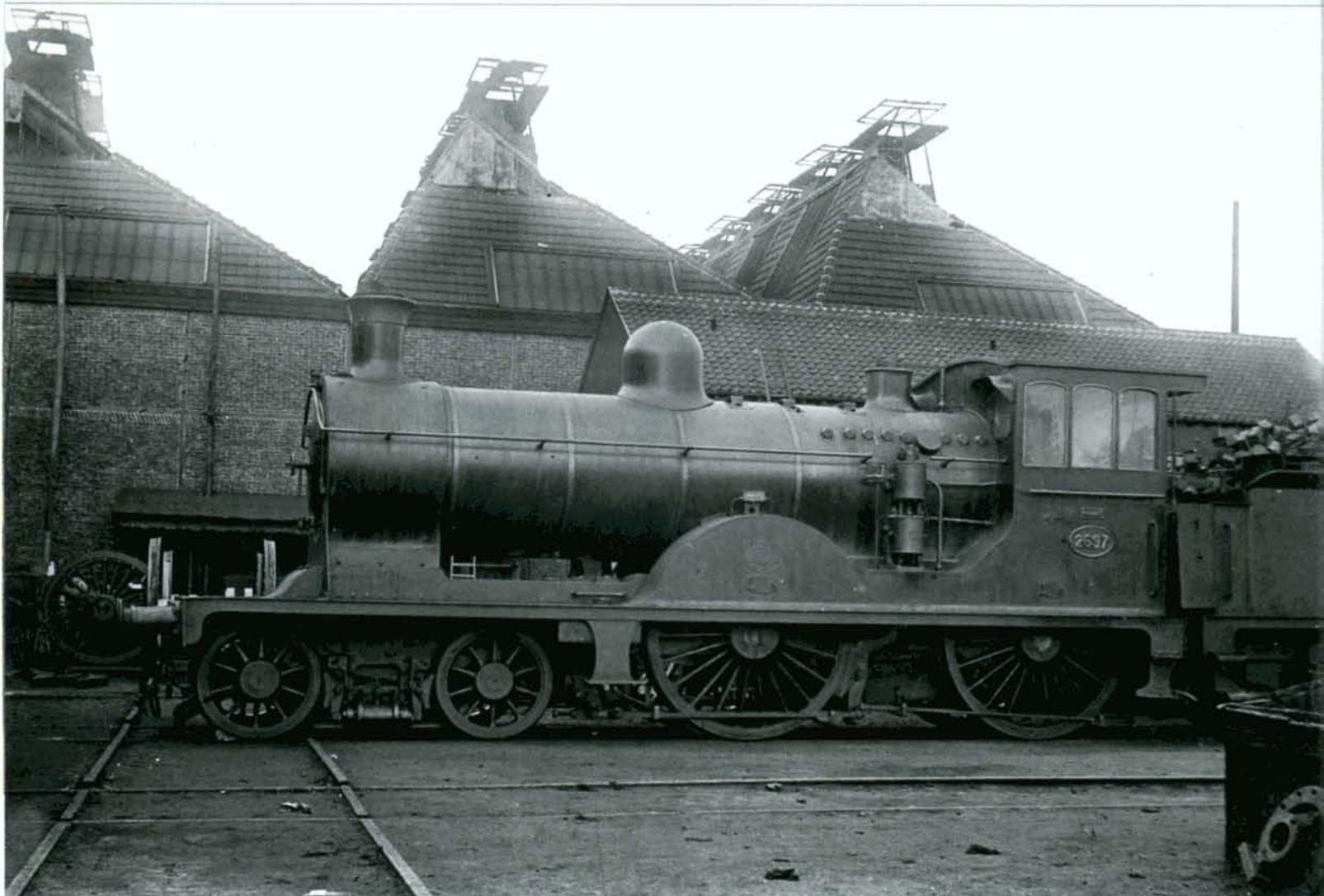
Levage des tenders

Un appareil à lever les tenders d'une force de 40 t était placé au fond de la voie 17. Il servait aux réparations importantes des tenders.

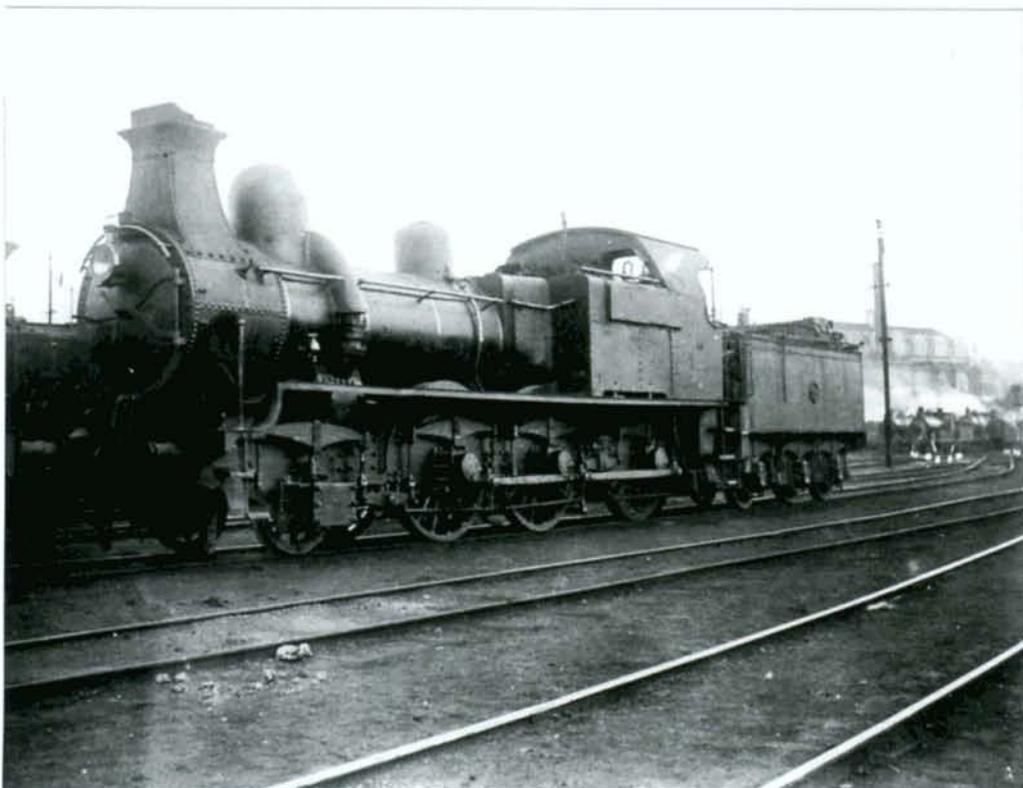
Levage des locomotives

Un appareil à lever les locomotives était installé sur chaque voie de l'atelier :

- sur la voie 1 : un appareil de 70 t;
- sur la voie 2 : un appareil de 70 t;



↑ La type 18 n° 2697 (FUF n° 739 / 1902) stationne devant les portes de l'atelier. A l'arrière on voit le bâtiment de la remise. Cette locomotive, mise en service en 1902 à Bruxelles-Nord, fut renumérotée 1807 en octobre 1931 et réformée en juin 1938.
Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



- sur la voie 3 : un appareil de 90 t;
- sur la voie 4 : un appareil de 70 t;
- sur la voie 5 : un appareil de 90 t.

Les appareils des voies 2 et 4 étaient commandés au moyen d'une transmission par moteur électrique de 12 CV, à courant continu 550 V.

Les appareils des voies 1, 3 et 5 étaient commandés au moyen d'une courroie, par un moteur électrique de 20 CV, à courant continu 550 V. Ce moteur était agencé sur chariot.

← Le 30 mai 1910, la type 6 n° 105 stationne devant la remise. Cette machine, construite par AFB (n° 695), fut prise dans les écritures au dépôt de Jemelle en 1889. En 1908, elle fut transformée en type 6bis. Sa radiation est intervenue entre 1921 et 1924. Au fond de l'image à droite, plusieurs locomotives attendent l'ouverture des signaux pour se mettre en tête de trains dans la gare de Bruxelles-Nord. Toutes sont orientées tender côté gare.

Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Les appareils des voies 1 et 5 étaient utilisés pour le levage des locomotives en révision à mi-parcours.

Les appareils des voies 2, 3 et 4 étaient utilisés pour le levage des locomotives en moyenne réparation.

Atelier de réparation

Ce local qui servait à réviser et à réparer les locomotives et tenders, mesurait 29 m sur 48,25 m. L'atelier de réparation proprement dit comptait 5 voies. Les entrevoies mesuraient 3,50 m et chaque voie était posée sur une fosse de 1,20 m x 0,90 m.

Le vestiaire et le lavoir du personnel étaient établis dans un local annexe.

Menuiserie

La menuiserie comprenait deux bancs de menuisier, une scie circulaire mue par moteur électrique de 5 CV à courant continu 550 V, et une meule en grès montée sur support en bois.

Outillage

Le local à outillage renfermait en dehors du petit outillage :

- une machine spéciale à affûter les forets hélicoïdaux;
- une machine à affûter les outils;
- une foreuse double spéciale pour les entretoises;
- du matériel électrique et pneumatique pour le forage taraudage, rivetage,

mactage, burinage et détartrage;

- des cisailles à bras;
- 14 forges portatives;
- une machine portative à aléser les cylindres des locomotives;
- une machine portative à aléser les chapelles des locomotives;
- une presse hydraulique de 12 t.

Tournerie

Une partie de la tournerie était commandée par moteur électrique de 20 CV, courant continu 550 V, au moyen d'une transmission souterraine. L'autre partie était commandée par moteur électrique de 15 CV, courant continu 550 V, à commande aérienne. On trouvait :

- un tour à roues de locomotives et tenders;
- un tour à roues de locomotives;
- 13 tours à chariotier et à fileter;
- un tour semi-automatique *Ward* pour entretoises;
- un tour vertical à deux porte-outils;
- 3 fraiseuses verticales;
- une mortaiseuse;
- deux étaux-limeurs.
- une raboteuse;
- une taraudeuse;
- 3 foreuses sur colonnes;
- une foreuse radiale;
- un bâti double de meules en émeri;
- une meule lapidaire sur bâti en fonte;
- une meule en grès sur bâti en fonte;
- une machine à meuler électrique por-

tative;

- une machine électrique portative à rectifier les pointes de tours;
- un appareil *Clipper* pour agraffer les courroies;
- un appareil à aléser les alvéoles pour tubes surchauffeurs.

Forges et chaudronnerie

Elles sont situées dans un local séparé de la tournerie. On y trouvait :

- deux forges à deux feux avec cheminée d'évacuation;
- un marteau-pilon électro-pneumatique de 125 kg de masse tombante;
- une taque en fonte pour pliage, poinçonnage, etc.;
- une taque en fonte pour redressement des pièces;
- un petit outillage de forgeron et jeux de matrices;
- 3 forges de chaudronnier servant surtout au recuit des tuyauteries et travaux de brasure;
- un four à antimoine et à désantimoine;
- un four à antimoiner;
- deux tables pour garnissage et regarnissage des coussinets et autres pièces, et pour la confection des bagues de bourrage métalliques.

Toutes les forges étaient alimentées par un ventilateur de 700 mm de diamètre avec conduite de 40 mm. Le ventilateur était actionné par courroie et transmission par moteur électrique de 15 CV à 550 V.

↓ La type 9 n° 4034 pose devant la remise de Bruxelles-Nord. Cette machine, construite par Cockerill sous le numéro 2723, fut mise en service le 2 février 1910; elle disparut durant la Première Guerre mondiale. La locomotive est pourvue d'une génératrice électrique pour l'éclairage des "trains-blocs", cet équipement est visible sur la chaudière, entre les soupapes de sécurité et le dôme de prise de vapeur. Collection PFT.



Tournage des roues

Le local était situé presque en face des parcs à roues. Il servait à rectifier les bandages des roues.

En 1928, un tour à roues de tenders fut cédé par l'atelier de Saint-Ghislain et un tour à roues de locomotives fut cédé par l'atelier de Muizen.

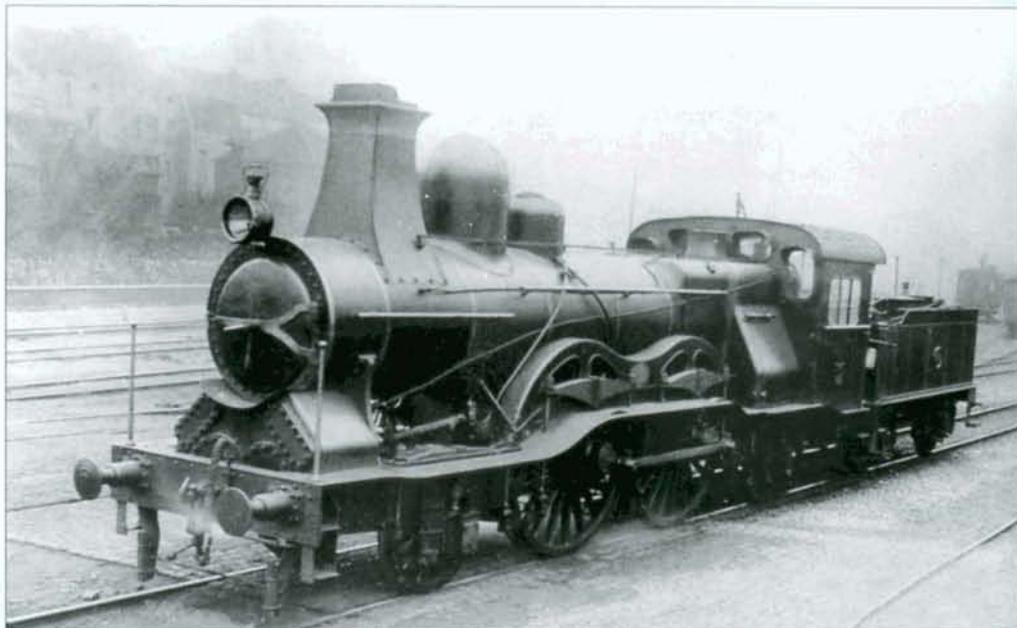
Le déchargement des trains de roues se faisait au moyen d'une grue fixe de 5 t pouvant desservir les wagons placés sur la plaque tournante pour wagons (voir photo page 42).

Soudure électrique

L'installation comprenait un groupe-moteur et comportait 4 postes composés chacun d'une résistance avec tableau, ampèremètre, coupe-circuit et manette de réglage.

Soudure oxy-acétylénique

L'installation comprenait un générateur automatique d'acétylène, un gazomètre et un épurateur d'établissements dans un local séparé. Une bouche d'eau avec tuyau flexible et lance était aménagée dans ce local. Un égout avec puits de décantation pour la chaux permettait l'écoulement des eaux de vidange du générateur.



↑ Ce document montre une type 12 non identifiée photographiée au dépôt de Bruxelles-Nord avant la Première Guerre mondiale. La plaque de construction visible sur les couvre-roues nous indique qu'elle fait partie des 31 type 12 construites par Cockerill. A gauche de la machine, on voit les lignes vers Antwerpen et Namur. Collection PFT.

↓ Le 26 septembre 1909, la type 15 n° 2515 d'Antwerpen-Zuid attend son prochain service à la remise de Bruxelles-Nord dont le bâtiment se trouve à l'extrême gauche du document. Il s'agissait de la toute première type 15 (future type 14), construite par La Meuse (n° 1539), mise en service le 14 décembre 1900 et utilisée au départ de Bruxelles-Midi vers Braine-l'Alleud et Halle. Elle fut ensuite envoyée à l'Exposition Universelle de Paris. Elle ne survivra pas à la Première Guerre mondiale. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.





↑ La type 18S n° 3289 stationne devant la remise. Date inconnue, située entre 1905 et 1914. Cette locomotive, construite par Carels (n° 435), fut prise en écriture le 9 août 1905 à Bruxelles-Nord. Elle ne survécut pas à la Première Guerre mondiale.

Photo Pittors, collection PFT.

Les canalisations d'acétylène desservaient la chaudronnerie, l'atelier de réparation (3 prises par canalisation) et l'atelier d'entretien (3 ou 4 prises d'acétylène par canalisation).

Un banc de rabotage des tubes était installé et desservi par une prise d'acétylène avec soupape de sûreté hydraulique établie à demeure.

Une prise d'acétylène avec soupape hydraulique fixe se trouvait également au-dessus d'une table de travail avec feu de forge pour chauffer les pièces à souder.

Une soupape de sûreté hydraulique fixe se trouvait également dans la chaudronnerie et servait journalièrement pour la soudure autogène des coffrets.

Magasin

Une voie *Decauville* de 50 cm d'écartement traversait tout le magasin et permettait le transport facile des approvisionnements vers la forge, l'atelier de réparation et l'atelier d'entretien et vice-versa.

Parc à mitrilles

Des parcs à mitrilles étaient établis à l'endroit marqué L sur le plan.

Pesage des wagons

Un pont à peser était installé à l'endroit marqué p sur le plan.

Poste de transformation électrique

Du courant alternatif 6000 V fourni par la *Société Bruxelloise* était transformé en 220 V alternatif. Ce poste, mis en service en 1928, fournissait du courant à tout l'atelier.

Installation mécanique de chargement

Cette installation comprenait :

- une tour de chargement pour les charbons et monte-charge avec estacade pour les briquettes ou criblés;
- un chargeur de cendrées desservant deux fosses à piquer le feu;
- un chargeur de combustible et de sable.

Les locomotives en provenance de la gare étaient admises sur la voie 1 qui lon-

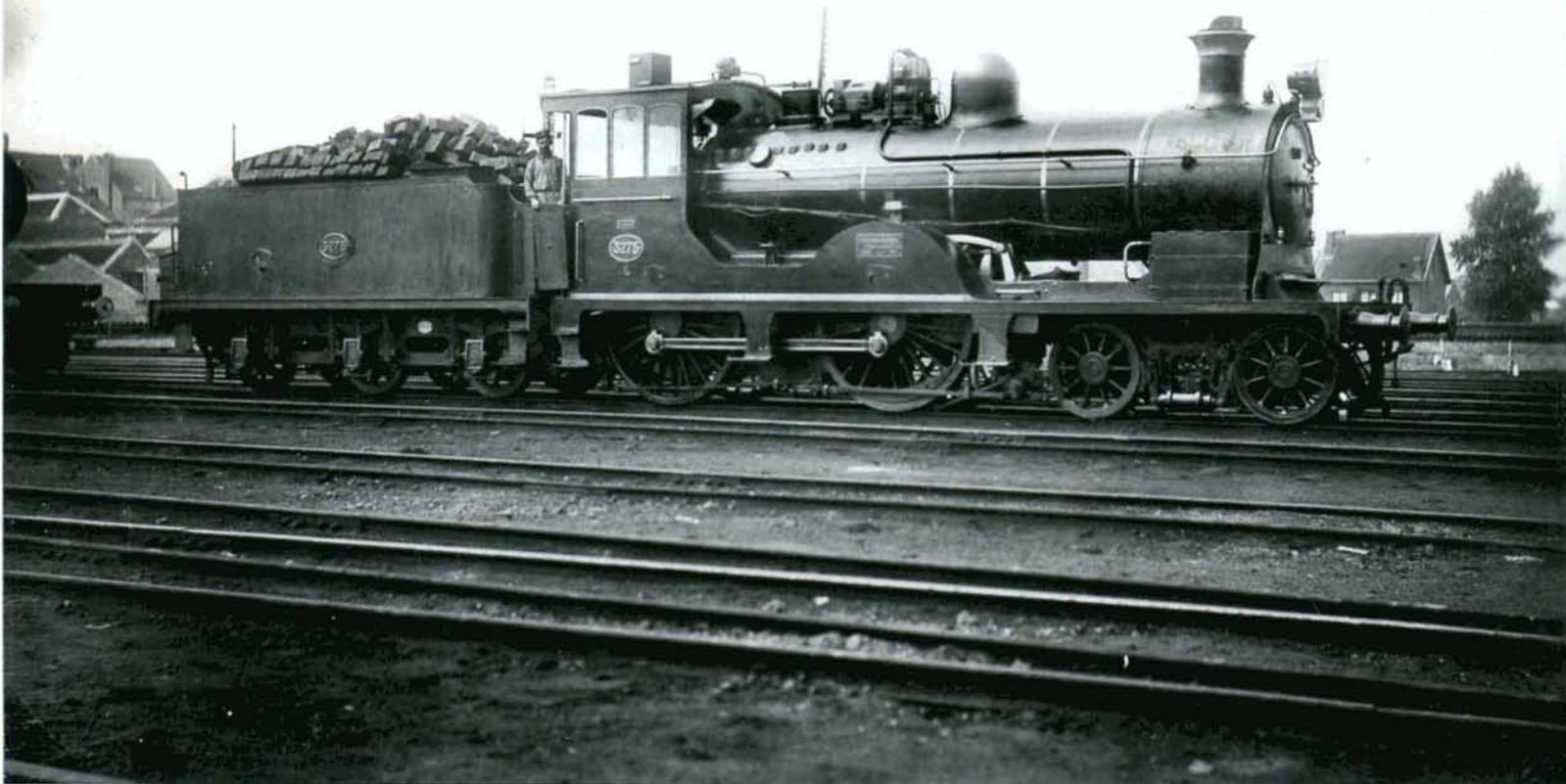
geait la ligne Bruxelles - Antwerpen. Cette voie était terminée par un cul-de-sac d'où les locomotives rebroussaient par la voie 2 vers la tour de chargement et l'estacade à briquettes, et étaient chargées successivement de charbon, de sable, de briquettes ou de criblé.

Tour de chargement avec fosse

Le charbon mélangé arrivait à la remise dans des wagons-trémies à volets latéraux. Il tombait dans la fosse (formant trémie) en maçonnerie d'une capacité de 20 tonnes. La profondeur était de 6 m. Il était repris par un élévateur vertical à 82 godets.

Ceux-ci étaient remplis à l'aide d'un alimentateur placé au fond de la fosse. La chaîne à godets déversait le charbon dans la tour d'une capacité de 160 t, régnant au-dessus de la voie 2 de chargement de locomotives.

Cette tour de 25 m de haut était à ossature métallique avec remplissage en briques; le plancher du 1er étage était en fonte striée et celui du 2e étage était en béton.



↑ La type 18 n° 3275 (Hanrez n° 626), stationne devant les portes de l'atelier, date inconnue. Elle est munie de l'éclairage électrique système L'Hoest et Pieper pour les trains-blocs Bruxelles - Antwerpen. On remarquera également son phare électrique au-dessus de la boîte à fumée. Cette machine fut prise en écriture à Bruxelles-Nord le 3 juin 1905. En octobre 1931, elle fut renumérotée 1868. Sa carrière s'acheva en décembre 1938. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Le charbon était délivré aux tenders à l'aide d'un jaugeur "Simple" donnant 500 kg de charbon à chaque manoeuvre. Il était muni d'un compteur totaliseur. La tôlerie de décharge du jaugeur portait un bec orientable à la main par le chauffeur de la locomotive en chargement et permettait ainsi d'orienter le flux de charbon. Le jaugeur permettait un chargement de 2 t à la minute.

L'élévateur vertical et l'alimentateur placés au fond de la fosse étaient mûs par un moteur électrique de 15 CV, triphasé 220 V, installé dans une cabine au niveau du plancher supérieur.

Le 1er étage de la tour de chargement était au niveau de l'estacade, et cela pour la desserte facile des installations.

Les wagons-trémies de charbon étaient placés au moyen de la locomotive de manoeuvre au fond de la voie 3 B et étaient amenés ensuite un à un sur la fosse à charbon au moyen d'un cabestan électrique à courant triphasé 220 V.

Chargement du sable

Le sable était amené du séchoir à sable

par des wagonnets basculants sur la voie *Decauville* et aires en tôle jusqu'au monte-charge. Les wagonnets étaient élevés puis basculés dans 3 trémies hermétiquement fermées par un couvercle et établies au-dessus de la voie de chargement des locomotives.

Chacune des 3 trémies portait un jaugeur mû à la main par un système de tringles et de câbles.

La trémie centrale servait pour le chargement des sablières situées dans l'axe des locomotives. Les deux trémies latérales servaient pour le chargement des sablières situées de côté sur les tabliers des locomotives.

Séchoir à sable

Le séchoir, abri en maçonnerie établi au niveau du sol, comprenait de chaque côté du four un dépôt pour le sable sec et un dépôt pour le sable humide. Le four était à parois en maçonnerie réfractaire. Sa capacité de stockage était de 100 t environ et la production horaire de 500 kg.

La manipulation du sable devait se faire à bras d'homme jusqu'au chargement sur les wagonnets.

Chargement de briquettes ou criblés

Les wagons chargés de briquettes étaient placés sur les voies 4 B et 5 B. Des voies *Decauville* de 50 cm étaient établies parallèlement à ces voies et permettaient de charger des briquettes directement dans des wagonnets à caisse basculante de 600 litres de capacité.

Ces wagonnets étaient poussés sur une aire en tôle de 10 m x 10 m et delà dans les deux monte-charges. Ceux-ci élevaient les wagonnets jusqu'au niveau du plancher de l'estacade.

Au moyen de plaques tournantes et de voies *Decauville*, les wagonnets étaient amenés jusqu'au plan incliné et basculés de manière à faire tomber la charge de briquettes dans les tenders.

Un réseau à voie *Decauville* desservait les parcs à briquettes de réserve.

Après chargement de briquettes, les locomotives continuaient et passaient sur la plaque tournante de 22 m.

Les machines qui ne devaient pas s'approvisionner passaient de la voie 1 B à la voie 1 bis et de là directement sur la plaque tournante.

Chargeur de cendrées

Les locomotives qui ne devaient pas nettoyer leur feu continuaient directement par la voie 6 B et prenaient de l'eau aux grues.

Les locomotives qui devaient nettoyer leur feu empruntaient les voies 7 B et 8 B, piquaient leur feu sur les fosses B et prenaient de l'eau aux grues. Ces deux opérations pouvaient se faire simultanément.

L'enlèvement des cendrées des fosses se faisait au moyen d'un appareil chargeur de cendrées dans les deux fosses à cendrées. La benne preneuse était portée par un chariot se mouvant sur un chemin de roulement de 42 m de longueur qui surplombait la voie en cul-de-sac 9 B sur laquelle les wagons à charger les cendrées étaient placés. Les deux fosses à piquer étaient en béton armé.

Chargement des tenders

Le chargement se faisait au moyen de 3 grues électriques mobiles sur pivot.

Les locomotives suivaient la voie I lorsqu'elles ne devaient pas s'approvi-

sionner en combustible, et la voie III lorsqu'elles devaient s'approvisionner.

Sur la voie II en cul-de-sac étaient placés les wagons de briquettes (au fond de la voie jusqu'à la 2e grue), et les wagons-trémies chargés de charbon.

De chaque côté de la voie II se trouvaient des voies *Decauville* de 40 cm d'écartement sur lesquelles circulaient des wagons basculants de 400 kg de capacité.

Trois grues électriques de chargement étaient installées le long de la voie III. La première grue rencontrée par les locomotives servait au chargement du charbon mélangé.

La 3e grue servait au chargement des briquettes ou criblé. La 2e grue servait simultanément au chargement du charbon, briquettes et criblé, lorsqu'il rentrait peu de locomotives.

Un parc à charbon et de briquettes de réserve se trouvait établi en N (voir plan) sur le parcours des locomotives de manière à pouvoir assurer à la main le chargement des tenders en cas d'avarie aux grues électriques.

Les locomotives avançaient ensuite jusqu'au cul-de-sac, passaient sur la plaque tournante de 18,50 m pour virage et arrivaient à deux fosses à piquer le feu où elles prenaient également de l'eau.

Installation hydraulique

L'atelier était alimenté par l'eau de la Senne et par l'eau du Bocq, amenée par aqueduc.

Pomperie à vapeur de la rue Jolly

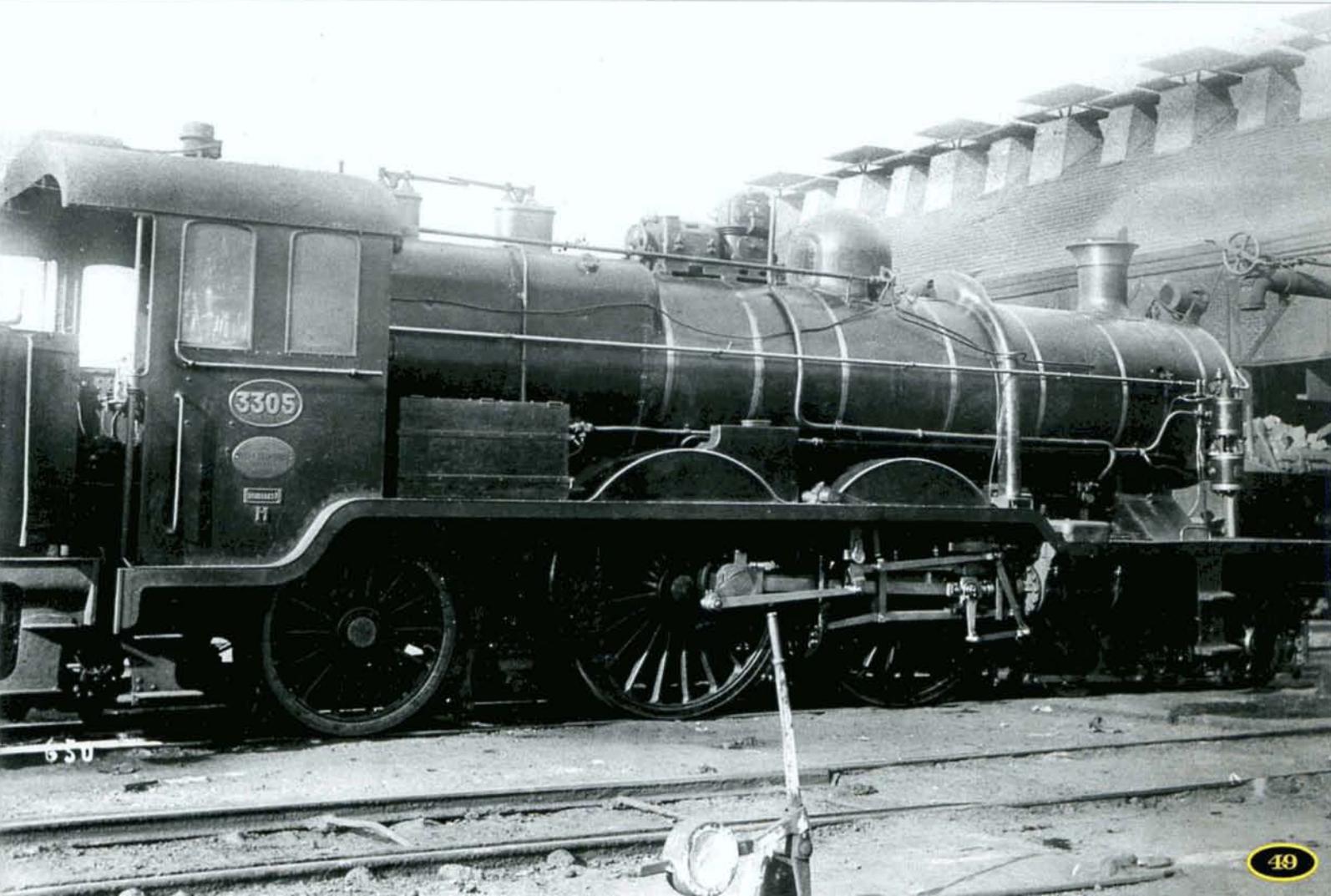
L'eau de la Senne était captée dans un puits ordinaire de 6,20 m de profondeur et 2,10 m de diamètre, situé à 1200 m du château d'eau de la remise.

En temps normal, la quantité d'eau disponible était illimitée. En cas de sécheresse, le niveau de l'eau s'abaisse, la quantité d'eau disponible devient insuffisante ou boueuse.

La qualité de l'eau de Senne était la suivante : degré hydrotimétrique 33°; carbonate de chaux 224 gr/m³; sulfate de chaux 198 gr/m³; chlorure de soude et magnésie 91 gr/m³. L'eau était souvent boueuse par suite des fortes pluies ou lorsqu'il y a manque d'eau.

La pomperie pouvait alimenter 5 châteaux d'eau.

↓ En octobre 1911, la type 6 n° 3305 (Cockerill n° 2655) de Bruxelles-Nord stationne devant les portes de la remise. Elle est également pourvue d'un équipement d'éclairage électrique système L'Hoest et Pieper des trains-blocs, ainsi que d'un phare électrique au-dessus de sa boîte à fumée. Cette locomotive fut mise en service le 11 mai 1908 à Bruxelles-Nord. Devenue la 600 en octobre 1931, elle fut radiée en août 1932. Photo PITTOORS, collection PFT.



Elle comprenait deux vieilles pompes à vapeur verticales à piston. Lorsque les deux pompes fonctionnaient, elles débitaient ensemble 2000 m³ par 24 heures. Lorsqu'elles fonctionnaient alternativement, elles débitaient 1500 m³ par 24 heures.

Elles fonctionnaient simultanément de 16 h de l'après-midi à 7 h du lendemain matin. Une seule pompe était mise en marche de 7 à 16 h.

La vapeur était fournie par deux chaudières fixes système *De Nayer*, timbrées à 6 kg/cm².

Installation de l'eau du Bocq

Il y avait 3 compteurs :

- C1 pour l'alimentation du château-d'eau;
- C2 pour les conduites d'eau potable;
- C3 en cas d'avarie au compteur principal C1.

La qualité de l'eau du Bocq était la suivante : degré hydrotimétrique 32°; carbonate de chaux 249 gr/m³; sulfate de chaux 36 gr/m³; chlorure de soude et magnésie 24 gr/m³.

Matériel de secours

Le matériel de secours de la remise de Bruxelles-Nord comprenait une grue américaine de 68 t et un wagon de secours.

La grue américaine, montée sur wagon

plat à bogies avec frein à air comprimé, était mobile sur pivot. Elle prenait appui sur des galets de roulement. Elle n'était pas automotrice. Elle était actionnée par une chaudière verticale timbrée à 10 kg/cm².

La grue était munie d'un dispositif permettant, en attendant la mise sous pression de la chaudière, d'admettre directement dans les chapelles la vapeur de la locomotive de remorque et ainsi de commencer immédiatement les travaux de relèvement.

Elle possédait une pompe à main et un éjecteur permettant, le cas échéant, de réalimenter le réservoir d'eau.

La grue possède 2 crochets de levage :

- un crochet auxiliaire de 10,5 t à l'extrémité de la flèche;
- un crochet principal situé à 1,50 m de l'extrémité de la flèche et pouvant supporter 68 t.

Le rayon d'action de la flèche variait de 4,85 m à 9,15 m de l'axe suivant le poids de la charge à soulever.

Le train de secours formé pour l'envoi de la grue se composait de :

- la locomotive de remorque;
- la grue de 68 t, flèche calée et abaissée et dirigée dans le sens contraire de la marche;
- un wagon plat (sens de la flèche). Il portait deux coffres contenant un assortiment de chaînes, câbles, cordes,

blocs de bois, etc., et deux jougs destinés à faciliter le levage de voitures et wagons;

- d'un wagon fermé de 15 t contenant tout l'outillage nécessaire aux opérations de relèvement du matériel déraillé (chalumeau oxy-hydrique avec bonbonnes pour le découpage, crics divers, chaînes, câbles, appareils reraillieurs, appareils d'éclairage à l'acétylène des lieux d'intervention, établis avec étaux, armoires avec matières de graissage, signaux réglementaires, etc.);
- d'un fourgon servant au logement du personnel de la grue. Il contenait deux lits de repos, un brancard pour le transport de blessés et les armoires du personnel desservant la grue.

Le wagon de secours ne desservait que la circonscription sur laquelle la remise de Bruxelles-Nord était chargée d'assurer le relèvement du matériel déraillé. Il comprenait en réalité trois wagons :

- un wagon renfermant tout un assortiment de blocs et de planches en bois et portant sous son châssis un wagonnet de secours;
- un wagon contenant des crics divers, leviers, câbles, cordes, chaînes, appareils reraillieurs, chalumeau découpeur, appareils pour l'éclairage à l'acétylène des lieux du travail, accessoires divers.

↓ *A une date inconnue, arrivée d'un train à Bruxelles-Nord remorqué par une type 17 en tête et une type 18 en seconde position, vraisemblablement en provenance de Namur. A gauche de l'image, on distingue la remise de Bruxelles-Nord.*

Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.





↑ Une vue prise en 1932, deux ans avant la fermeture de la remise de Bruxelles-Nord. Toutes les voies sont encombrées de locomotives. A l'avant-plan, on voit la type 10 n° 1040 affectée à Bruxelles-Nord. Derrière la Pacific se trouve une locomotive du type 38. La ligne Bruxelles - Gent se trouve au fond de l'image devant l'usine. Collection Phil DAMBLY / PFT.

Il portait également sous son châssis un wagonnet de secours;

- un wagon réservé au personnel. Il contenait outre le petit outillage, tels clefs, marteaux, burins, etc., la trousse de secours, un brancard pour le transport de blessés et les vêtements du personnel.

Service d'incendie

Il existait dans l'atelier, dans le magasin aux approvisionnements et dans la remise proprement dite, des armoires vitrées contenant des boyaux avec lances et raccords s'adaptant aux prises d'eau se trouvant à proximité de ces armoires. Un extincteur, toujours en charge, se trouvait au magasin des approvisionnements.

Contre le mur du bureau des contremaîtres de cour se trouvaient deux armoires contenant l'une, des boyaux avec raccords permettant de les monter sur les conduites de refoulement des injecteurs et des pompes alimentaires des locomo-

tives allemandes, de façon à se servir des locomotives pour éteindre un incendie.

L'atelier de Bruxelles-Nord possédait également une brigade de pompiers appelés en cas d'alerte en gare de Bruxelles-Nord.

Roulements des locomotives

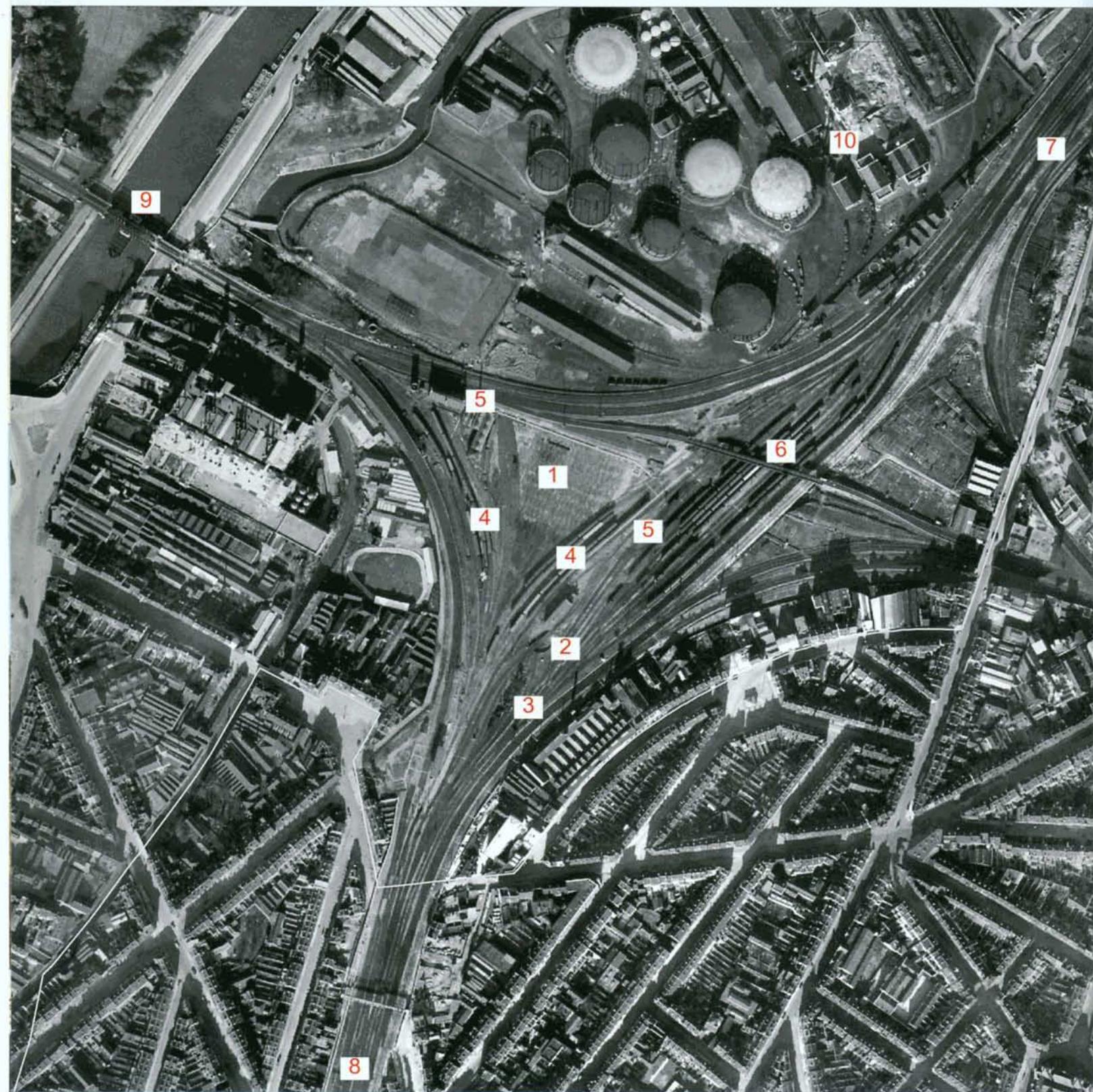
Services

Au service du 1er juin 1927, le dépôt de Bruxelles-Nord engageait ses locomotives et son personnel de conduite dans 11 séries :

- série A : 10 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives type 10 qui assuraient la remorque des trains vers Arlon et Oostende;
- série B : 16 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 7 assurant la remorque

des trains vers Oostende, Herbesthal, Antwerpen et Kortrijk;

- série C : 8 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 60 assurant la remorque des trains vers Oostende et Givet;
- série D : 18 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 69 assurant la remorque des trains vers Antwerpen, Verviers et Lille;
- série E : 12 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 66 assurant la remorque des trains vers Oostende, Aachen et Lille;
- série F : 22 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du types 38 et 33 assurant la remorque des trains vers Kortrijk, Jemelle, Dendermonde et Ieper;
- série G : 2 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 4 assurant la remorque des trains vers Tervuren;



La remise de Bruxelles-Nord a cessé l'ensemble de ses activités le 15 mai 1934. C'est l'atelier de Schaerbeek qui les a reprises en totalité. Cette vue aérienne a été réalisée vers 1935, soit un an après la cessation des activités. La remise (1) et l'atelier sont déjà démolis mais on distingue encore très bien l'assiette. La plaque tournante de 22 m (2) est toujours utilisée de même que les fosses à cendrées (3). Plusieurs rames à voyageurs sont garées sur les anciennes voies de la remise (4). Les bâtiments (5) des bureaux et des soudeurs, forgerons, magasin, cabine électrique et tourneurs sont toujours présents. Ces bâtiments resteront utilisés pour les équipes de nettoyage des voitures jusque dans les années 1990.

Autres points notés :

- 6 : pont de la liaison 161/1 Laeken - Bruxelles-Quartier-Léopold. Jusqu'au relèvement de l'ensemble des voies lors de la construction de la Jonction Nord-Midi, cette liaison passait au-dessus des voies. Aujourd'hui, elle est au niveau du sol, et deux des anciens piliers du pont sont actuellement toujours visibles;
- 7 : voies en direction de Schaerbeek;
- 8 : voies en direction de la gare de Bruxelles-Nord;
- 9 : pont-tournant au-dessus du canal de Willebroek (voie en direction de Gent et Dendermonde);
- 10 : usine à gaz de Schaerbeek, site aujourd'hui occupé par le marché matinal.

- série R : 18 personnes en triple équipe pour la desserte des locomotives du type 22 (future type 57) assurant les manœuvres en gare de Bruxelles-Nord;
- série S : 3 + 1 personnes en triple équipe pour la desserte des locomotives du type 22 (future série 57), assurant les manœuvres de cour;
- série T : 1 personne pour la desserte des locomotives du type 22 (future série 57) assurant les manœuvres en gare de Bruxelles-Allée-Verte;
- série de relais : 4 personnes.

Toujours au 1er juin 1927, l'effectif des locomotives de Bruxelles-Nord s'élevait à 119 unités :

- Type 4 : 2
- Type 7 : 19
- Type 9 : 13
- Type 10 : 8
- Type 22 (future série 57) : 11
- Type 33 : 8
- Type 38 : 10
- Type 60 : 16
- Type 61 : 3
- Type 66 : 16
- Type 69 : 13

L'effectif du personnel s'élevait à :

- personnels machinistes et chauffeurs : 115 + 22 dans le cadre flottant;
- personnel sédentaire : 287.

Le nombre de kilomètres-voyageurs s'élevait mensuellement à 276.471 km, et celui des marchandises à seulement 8.000 km.

La consommation de charbon s'élevait mensuellement à 6.170 t.

Indépendamment des services indiqués, la remise de Bruxelles-Nord devait intervenir pour virer et garer les locomotives d'autres remises qui assuraient des trains ayant Bruxelles-Nord comme terminus.

La remise de Bruxelles-Nord était avant tout tournée vers le trafic voyageurs, le trafic marchandises était très réduit vu la proximité du grand atelier de Schaerbeek qui avait cette vocation.

Locomotives affectées à Bruxelles-Nord

Entre parenthèses, nous avons indiqué le nombre de services à assurer, s'il est connu.

En juin 1882, Bruxelles-Nord comptait 57 locomotives à son effectif :

- Type 1 : 29 locomotives.
- Type 4 : 5 locomotives.
- Type 7 : 4 locomotives.
- Type 12 : 1 locomotive (il s'agit de la machine n° 38 de la *Compagnie du Luxembourg*, construite en 1862 et tendérisée en 1876, n° *Etat belge* : 863).
- Type 13 : 1 locomotive.
- Type 20 : 1 locomotive (utilisée à la gare de Leuven pour les manoeuvres *Etat belge* qui, à l'époque, ne possédait pas de remise *Etat belge*; le reste des manoeuvres à Leuven était assuré par le *Grand Central belge*).
- Type 28 : 3 locomotives.
- Type 51 : 8 locomotives.
- Type 52 : 1 locomotive (même remarque que pour la type 20 ci-dessus).
- Hors type : 4 locomotives :
 - les 234, 235 et 236 étaient des locomotives de 1856, construites par la *Railway Foundry*, un modèle connu sous le nom de *Jenny Lind*, au *Great Northern Railway*, Grande Bretagne. L'Etat en avait acheté 3 et les avait tendérisées à l'Atelier Central de Mechelen, les 234 et 236 en 1871 et la 235 en 1872, passant de 1A1 à 1Bt. Les 234 et 236 faisaient des manoeuvres à la gare de Bruxelles-Nord, tandis que la 235 était utilisée au même service à Antwerpen-Centraal;
 - la 265 était la célèbre "Dragon belge" de 1865, une 1A1 construite par *Couillet*;
 - la 1214, construite par *Evrard* en 1880, une 1B1t.

En 1908 : des types 8, 9, 17, 18bis (futur type 20), 23 (futur type 53) et 51.

En février 1922 : type 40 (22), types S6 (futur type 66) + 13 (10), type S10' (futur type 61) (9), type 22 (futur type 57) (8).

En octobre 1922 : types S10/S10.1/S10.2 (futurs types 60/61/62) (16), type 8 bis (futur type 7) (11), type 9 (8), type 38 (9), type 22 (futur type 57) (8), type S6 (futur type 66) (5), type 4 (1).

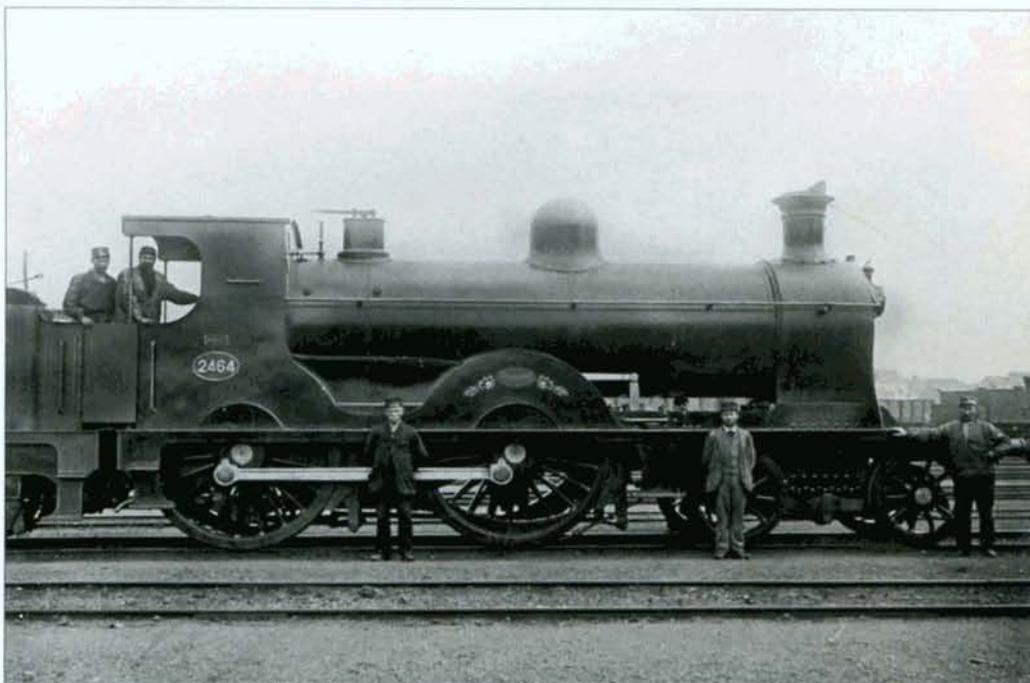
En octobre 1923 : types S10/S10.1/S10.2 (futurs types 60/61/62), type 8 bis (futur type 7) (18), type 9 (8), type 38 (5), type 22 (futur type 57) (7), type S6 (futur type 66) (2), type 4 (1).

En février 1924 : type S10 (futur type 60) (8), type 8 bis (futur type 7) (19), type 9 (6), type 33 (6), type 22 (futur type 57) (8), type 38 (5), type S6 (futur type 66) (6), type 4 (1).

En février 1925 : types 60/61/62 (10), type 7 (14), type 9 (9), type 38 (7), type 22 (futur type 57) (8), type 33 (5), type 66 (6), type 4 (1).

En octobre 1925 : type 7 (9), type 9 (9), types 60/61/62 (9), type 22 (futur type 57) (8), type 33 (7), type 66 (6), type 38 (5), type 10 (5), type 4 (1).

Un tableau reprenant en détail par année le nombre de services à assurer est publié à la page suivante.



→ La type 17 n° 2464 immortalisée devant la remise, date inconnue. Cette machine construite par Tubize (n° 1191), fut prise en écriture en 1900 à Bruxelles-Nord. Elle fut radiée entre 1926 et 1928. Ses roues motrices avaient un diamètre de 1,980 m. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

La remise de Bruxelles-nord était également responsable pour les rodages et les parcours d'essai de plusieurs types de locomotives. Les plus importantes opérations menées à bien au départ de cette remise furent :

- en 1903 : essais pour adaptation en compound du type 8 (ainsi que des locomotives pour la compagnie française du Nord, et des machines pour le réseau chinois du Peking - Hankow);
- en 1905 : essais comparatifs des types 9 et 19 prototype avec ou sans compound et surchauffeur;
- en 1910 : rodage et parcours d'essai des nouvelles *Pacific* du type 10;
- en 1922 : parcours d'essai des locomotives du type 8bis (futur type 7)

lors de leur livraison;

- parcours d'essai et comparatif des type 10 après la première modification (locomotive 4512) avec une locomotive non modifiée.

De 1920 à janvier 1925, la remise de Bruxelles-Nord fit partie du Groupe de Bruxelles-Nord; par la suite, elle dépendit du groupe d'Antwerpen.

Le 30 juillet 1931, la remise de Laeken fut supprimée. Elle assurait principalement le service dans la gare marchandises de Bruxelles-Tour & Taxis. A ce moment, ses activités furent partagées entre les remises de Bruxelles-Nord pour le service des manoeuvres (voir tableau ci-dessous), et Schaerbeek pour les

trains de marchandises.

La remise de Bruxelles-Nord a cessé toutes ses activités le 15 mai 1934. C'est l'atelier de Schaerbeek qui a repris l'ensemble de ses activités.

En fait, dans le cadre de l'établissement de la Jonction Nord-Midi, la remise de Bruxelles-Nord posait un problème de par sa situation. Il fallait en effet surhausser de +/- 8 mètres l'ensemble du plan des voies au départ de la gare de Schaerbeek et remodeler entièrement les différentes lignes d'accès.

La remise fut déjà démolie en 1935, tandis que les travaux de surhaussement débutèrent aussitôt après.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

NOMBRE DE SERVICES À ASSURER PAR TYPE DE LOCOMOTIVES

Types	4	8bis	9	10	33	38	S10	S10.1	S6	S9	23	22	
Nouveau type		7					60	61	66	69	53	57	58
Années													
01/06/1922	1	11	8			9	18 ¹		5			8	
08/10/1922	1	11	8			9	16 ¹					8	
01/02/1923	1	16	6			9	16 ¹					7	
03/06/1923	1	19	6		7	9	8 ²		6			7	
04/10/1923	1	18	6		6	3	9 ²		3			7	
01/02/1924	1	19	6		6	5	9 ²		6			7	
01/08/1924	1	16	6		4	5	13 ²		6			8	
01/10/1924	1	16	6		5	4	13 ²		6			8	
01/02/1925	1	14	9		5	4	10 ²		6			8	
05/06/1925	1	13	9		8	7	10 ²		9			8	
01/10/1925	1	9	9	5	7	5	9 ²		6			8	
01/02/1926	1	9	9	5	8	5	10 ²		6			8	
15/05/1926	1	9	9	7	5	5	8 ²		7			8	
02/10/1926	1	9	9	7	5	5	8 ²		7			8	
01/02/1927	1	12		4	4	6	6 ²		6	6		9	
15/05/1927	1	8		5	4	6	4	1	6	7		9	
15/10/1927	1	9		4	3	78	6	1	6	8		8	
01/02/1928		9		4	4	7	6	1	8	8		8	
15/05/1928		10		5	5	7	6	1	6	8		8	
07/10/1928		13		3	6	8	6	1	6	6		8	
01/02/1929		13		7	3	6	7	1	3	10		8	
15/05/1929		13		6	3	10	10	1	3	10		8	
04/10/1929		12	6	5	6	10	5	2	6	6		8	
03/02/1930		12	8	6	1	6	8	2	6	9		8	
15/05/1930		18	8	6	1	11	9	2	6	9		8	
05/10/1930		13	8	6	3	11	8	1	6	8		8	
02/02/1931		7	5	7	4	9	9	2	6	7		8	
15/05/1931		7	6	9	4	8	10	2	6	7		7	
04/10/1931		7	7	9	3	6	11	1	6	8	2	8	8
01/02/1932		7	7	9	3	9	11	1	6	8	2	8	8
22/05/1932		7	7	7	3	8	11	1	7	7	2	8	9
02/10/1932		8	7	7	3	3	11	1	7	8	2	7	8
05/02/1933		8	7	7	3	4	11	1	7	8	2	8	8
15/05/1933		8	6	7	3	4	9	1	7	8	2	7	8
08/10/1933		9	7	7	3	4	9	2	8	5	2	7	8
04/02/1934		7	8	7	4	4	9	1	8	5	2	8	8

(1) Type 60/61/62 (ex-S10, S10¹ et S10²) - (2) Type 60 et 61



↑ **PHOTO 118-45 NB** Vers 1936, travaux de surhaussement du plan des voies en vue de la construction de la Jonction Nord-Midi. Au milieu de l'image, on voit la type 1 n° 101 évoluant. Les installations de la remise de Bruxelles-Nord débutaient à gauche de la type 1. Photo Phil DAMBLY, collection PFT.

↓ **PHOTO 118-46 NB** Une autre vue des travaux de surhaussement des voies juste après le grill de sortie de Schaerbeek. A droite, on voit l'usine à gaz. Au milieu de l'image, on voit un train royal remorqué par la 132 arrivant à Schaerbeek, en provenance de Bruxelles-Midi, le 21 mai 1939. Photo Phil DAMBLY, collection PFT.



Rectifications et précisions concernant nos précédents articles

- **EN LIGNES 111** page 51 : il s'agit de la voiture M2 n° 42312.
- **EN LIGNES 109** page 58 : les deux voitures installées au restaurant *Crocodile* de Vincennes sont les **21011** et **21014** et non les 21005 et 21038 comme indiqué.



France

Bruay La Buisnière
restaurant **Crocodile**

Voiture K1 A n° 21029.

Bruay La Buisnière, 5 septembre 2013.
Terry LEA.

France

Boulogne
restaurant **Crocodile**

Au restaurant *Crocodile* de Boulogne, on peut voir une voiture L que nous n'avons pas pu identifier.

Boulogne, 5 septembre 2013.
Terry LEA.



France

Lille Englos

restaurant Crocodile

Deux voitures K1 A se trouvent au restaurant *Crocodile* de Lille Englos. Il s'agit des 21005 (ci-dessous) et 21039 (ci-contre). Cette dernière fut mise hors service par le PV 2/88 du 7 septembre 1988.

Lille Englos, 5 septembre 2013.

Terry LEA.



France

Saint-Quentin

restaurant Crocodile

La voiture 21038 A devant le restaurant *Crocodile* de Saint-Quentin.

Saint-Quentin, 5 septembre 2013.

Terry LEA.



France

Bezons

restaurant "Les Wagons"

Il n'y a pas que la chaîne de restaurant Colmar / Crocodile qui a disposé des voitures le long de ses restaurants. Le restaurant "Les Wagons" a fait de même avec les voitures K1 AD 28107 (ci-dessous) et 28911 (ci-contre à droite), radiées en 1988.



Bezons (Val d'Oise, région parisienne), 28 août 2013.
Pierre HERBIET.



France

Valenciennes

restaurant Crocodile

Les voitures K1 A 21119 (au milieu) et 21120 (ci-contre à gauche), sont installées au restaurant Crocodile de Valenciennes. Ces deux voitures avaient été mises hors service en 1988.

Valenciennes, 8 septembre 2013.
Terry LEA.



France

Maubeuge - Hautmont

restaurant Crocodile

Voiture K1 A n° 21130, mise hors service en 1988.

Maubeuge Hautmont, 5 septembre 2013.
Terry LEA.



France

Lille Villeneuve d'Ascq

restaurant Crocodile

Les voitures K1 AD n° 28903 (ci-contre à gauche) et 28904 (ci-dessous) se trouvent au restaurant *Crocodile* de Lille-Villeneuve d'Ascq

Lille Villeneuve d'Ascq, 8 septembre 2013.

Terry LEA.



Espagne : Bt n° 31-32 F.C. Central ARAGON

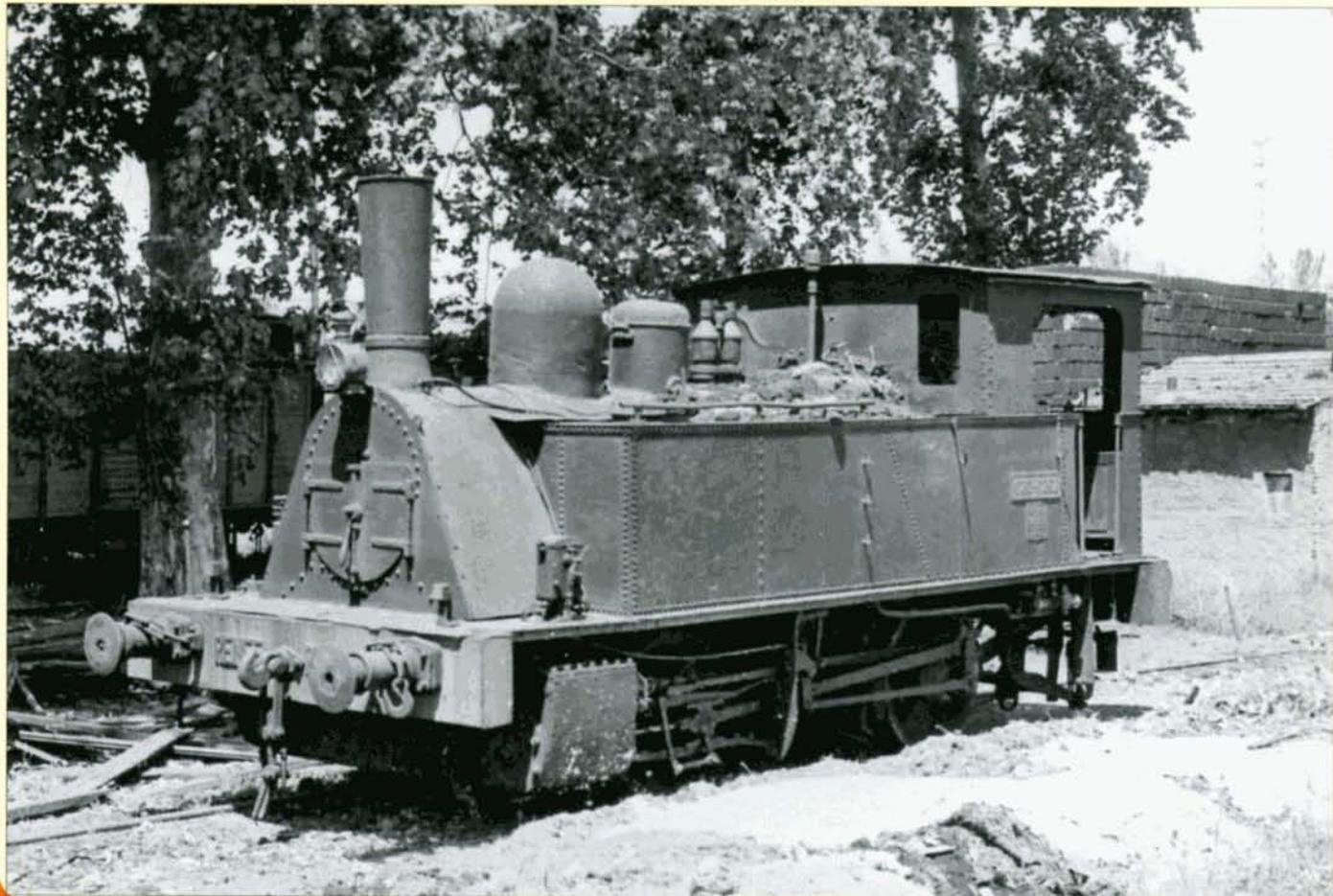
En 1897, le F.C. Central Aragon commanda chez Couillet deux locomotives-tenders à deux essieux (Bt) à écartement large (1,674 m) pour assurer le transfert de wagons entre le triage d'Alameda (Valencia) et les docks du port.

Elles furent livrées en 1898 et portaient les numéros de construction Couillet 1246 et 1247; elles reçurent les numéros 31 et 32 au Central Aragon.

Elles pesaient 25 t en ordre de marche. Leurs roues avaient un diamètre de 950 mm. Le diamètre des cylindres était de 340 mm pour une course de 460 mm. La distribution était du type *Walschaerts*.

Lors de la reprise par la RENFE, elles furent renumérotées 020.0261 et 262.

PHOTO 118-47 NB Le 7 mai 1963, la 020-0262 de la RENFE (ex. FC Central Aragon 32, Couillet 1246 / 1898) se trouvait au dépôt de Valencia-Alameda. Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



FRANCE : wagon-citerne à bitume

Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles ont fourni à Bitumes Standard des wagons-citernes à deux essieux pour le transport de bitume.

Leur contenance était de 20.000 litres et leur masse à vide s'élevait à +/- 12,820 t.

Le wagon immatriculé à la Compagnie des chemins de fer du Nord 573173wfp, photographié à sa sortie de construction à Nivelles.

Photo AMN Nivelles, collection PFT.

Pays-Bas : Ct n° 5 "Enkhuizen" Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (SHM)

En 1929, *La Meuse* livra une locomotive-tender à trois essieux (Ct) de 32 tonnes, à la *Compagnie Néerlandaise de l'Azote (Nederlandse Stikstof Maatschappij)* (NSM) à Sluiskil, où elle reçut le numéro 1.

En 1959, la machine reçut une nouvelle chaudière du type *Belpaire* avec foyer en cuivre, construite par la société *Spoorrijzer* à Delft.

La n° 1 resta en service à la NSM jusqu'en 1971, puis fut mise hors service. Elle fut à ce moment dirigée vers le *Museum Buurt Spoorweg* (MBS). Cette association l'intégra dans son parc sous le n° 5. En 1972, elle fut échangée avec le *Tramweg Stichting* (TS) contre la voiture à quatre essieux pour services locaux n° C405, laquelle est en service sur le MBS avec le n° C905. Le TS envoya la locomotive au *Museumstoomtram Hoorn-Medemblik* (SHM). C'est par ses propres moyens qu'elle rejoignit son nouveau domicile à Hoorn le 2 mars 1972.

De 1974 à 1975, sa chaudière fut équipée de nouveaux tubes, et elle reçut en outre de nouveaux coussinets. Elle fut également pourvue d'une installation complète de frein *Westinghouse*, avec une pompe à air acquise auprès de la DB. Elle effectua son parcours d'essai en août 1975. Le 19 juin 1976, un ingénieur de la NSM la rebaptisa "Sluiskil".

Elle avait également été pourvue d'un attelage et d'un tampon central de tram, de sorte qu'elle pouvait remorquer des



PHOTO 118-48 La n° 5 lors d'une cavalcade. Heusden, 26 septembre 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

voitures et wagons provenant de la collection historique néerlandaise de trams.

En 1991, la n° 5 subit une révision à l'atelier de Hoorn du SHM. Durant cette opération, elle reçut une toute nouvelle chaudière du type *Crampton*, tandis que tous ses organes furent révisés, remplacés ou réparés.

En 1999, il fut décidé de la rebaptiser "Enkhuizen", du nom de la commune.

En 2012, elle subit une nouvelle révision, durant laquelle ses tubes furent remplacés.

Le 15 mai 2010, la locomotive n° 5 stationne en gare de Wognum-Nibixwoud, sur le SHM.
Edwin WERNER.



il y a 80 ans ...



Le 10 août 1933, l'Atlantic 2.675 de la compagnie française du Nord, s'apprête à quitter Bruxelles-Midi en tête de l'Express de luxe 188 "Oiseau Bleu" à destination de Paris Nord. Ce train originaire d'Antwerpen-Centraal (départ 09.40) arrivait à Bruxelles-Midi à 10.20 pour déjà repartir à 10.35 et rejoindre Paris Nord à 14.00, ce qui était remarquable pour l'époque. La 2.275 est la dernière d'une série de 35 Atlantic mises en service par le Nord en 1900 (prototypes 2641 et 2642 construits par SACM) et 1904 (2643 à 2670 construites par CAIL et 2671 à 2675 construites par Five). Compound à 4 cylindres, elles circulaient à 130 km/h et délivraient une puissance de 1590 CV. Les 33 machines de série furent renumérotées par la SNCF 221 A 1 à 33. Les dernières ont été réformées en 1948. Collection H.G. HESSELINK / PFT.

Il y a 75 ans, en décembre 1938, était livré le premier autorail Brossel à la SNCB. Il s'agissait du 622.01, futur 551.01, à deux essieux. Les six premiers 622 furent construits dans l'usine Brossel à Anderlecht. Comme cet établissement n'était pas raccordé au rail, il fallait transférer les autorails par la route jusqu'au raccordement industriel de Zuun. Cet embranchement reliait la ligne 96 entre Ruisbroek et Forest-Midi au zoning industriel de Sint-Pieters-Leeuw. Cette photo montre le 622.01, non achevé, transporté vers le raccordement pour y effectuer les premiers essais. L'autorail retournera ensuite chez Brossel pour les finitions. Sint-Pieters-Leeuw, novembre 1938. Photo Brossel, collection Robert FONTEYNE.

il y a 75 ans ...



il y a 30 ans ...



PHOTO 118-49 Il y a 30 ans, un important trafic marchandises empruntait journellement la ligne 122 entre Melle, Zottegem et Geraardsbergen. C'était le cas pour le train de minerais 39701 Gent-Sifferdok - Marcinelle, ici en passage à Scheldewindeke le 8 novembre 1983. A sa tête, les 5180 et 5103 de Monceau. Pierre HERBIET.

PHOTO 118-50 Le 8 janvier 1994, les 5159 et 5166 ont acheminé pas moins de 10 automotrices radiées entre Muizen et Athus. La destination finale était le chantier de démolition de Baroncourt, dans l'est de la France. Il s'agissait, dans l'ordre, des 049 + 045 + 070 + 046 + 514 + 126 + 537 + 047 + 048 et une voiture de la 087, soit un total de 19 voitures. Le train quitta Muizen avec près d'une heure de retard sur l'horaire prévu (personne n'avait prévu un accouplement Henricot de secours permettant la liaison entre la locomotive et la première automotrice !). L'itinéraire fut tracé par Leuven, Voroux, Kinkempois, Rivage, Marloie, Arlon et Athus. Passage du train spécial à Neerwinden, sur la ligne 36. Pierre HERBIET.

il y a 20 ans ...



Etat Belge : wagons "cavaliers" de 15 tonnes

Entre 1894 et 1919, l'*Etat Belge* commanda au total 2090 wagons à deux essieux, de 15 t, pour le transport de chevaux. Ils étaient appelés wagons "cavaliers".

Leur masse à vide était comprise suivant les séries entre 9,36 t et 10,60 t. Ils pouvaient transporter des charges de 15 t.

Les deux parois d'about du wagon étaient percées d'une double porte d'une largeur totale de 1,500 m, avec une passerelle d'intercirculation rabattable.

Sur chaque paroi latérale se trouvait une porte coulissante de 1,100 m d'ouverture.

Ces véhicules avaient la particularité

d'être pourvus d'une plate-forme avec frein à main et munie d'une guérite (voir schéma de face).

L'*Etat Belge* avait également le même type de wagons sans guérite. L'empattement de ceux-ci était de 3,080 et 3,180 m au lieu de 3,600 m. Ils étaient numérotés entre les n° 71.216 et

162.496 (1138 unités), construits de 1883 à 1910, et entre les n° 71.944 et 164.165 (2832 unités), construits de 1896 à 1919.

Nous donnons ci-contre les différentes tranches de wagons avec guérite, avec leur numéro et date de construction.

Caractéristiques

Poids à vide	entre 9,36 et 10,60 t
Charge	15 t
Longueur totale	7,772 m
Largeur caisse	2,780 m
Largeur totale	2,890 m
Hauteur totale	3,705 m
Empattement	3,600 m
Superficie du plancher	14,520 m ²
Volume	31,733 m ³
Longueur intérieure	5,950 m
Largeur intérieure	2,440 m
Hauteur intérieure max	2,300 m

N°	Année	Nombre	Poids à vide
71.617 à 71.791	1894	175	10,45 t
72.000 à 72.024	1897	25	10,45 t
72.137 à 72.161	1898	25	10,45 t
72.282 à 72.311	1898	30	10,45 t
72.552 à 72.611	1899	60	10,45 t
72.613 à 72.712	1900	100	10,45 t
72.983 à 73.072	1901	60	10,45 t
73.043 à 73.162	1901	120	9,36 t
68.893 à 69.000	1904	8	10,31 t
160.385 à 160.576	1905	192	10,552 t
160.841 à 160.972	1906	132	10,552 t
161.225 à 161.352	1906	128	10,552 t
161.617 à 161.748	1907	132	10,60 t
162.053 à 162.477	1908	425	10,60 t
162.497 à 162.505	1910	9	10,60 t
162.662 à 162.741	1910	83	10,56 t
162.958 à 163.069	1911	112	10,56 t
163.262 à 163.349	1912	88	10,56 t
163.542 à 163.637	1913	97	10,56 t
163.682 à 163.703	1919	22	10,56 t
164.034 à 164.100	1919	67	10,56 t

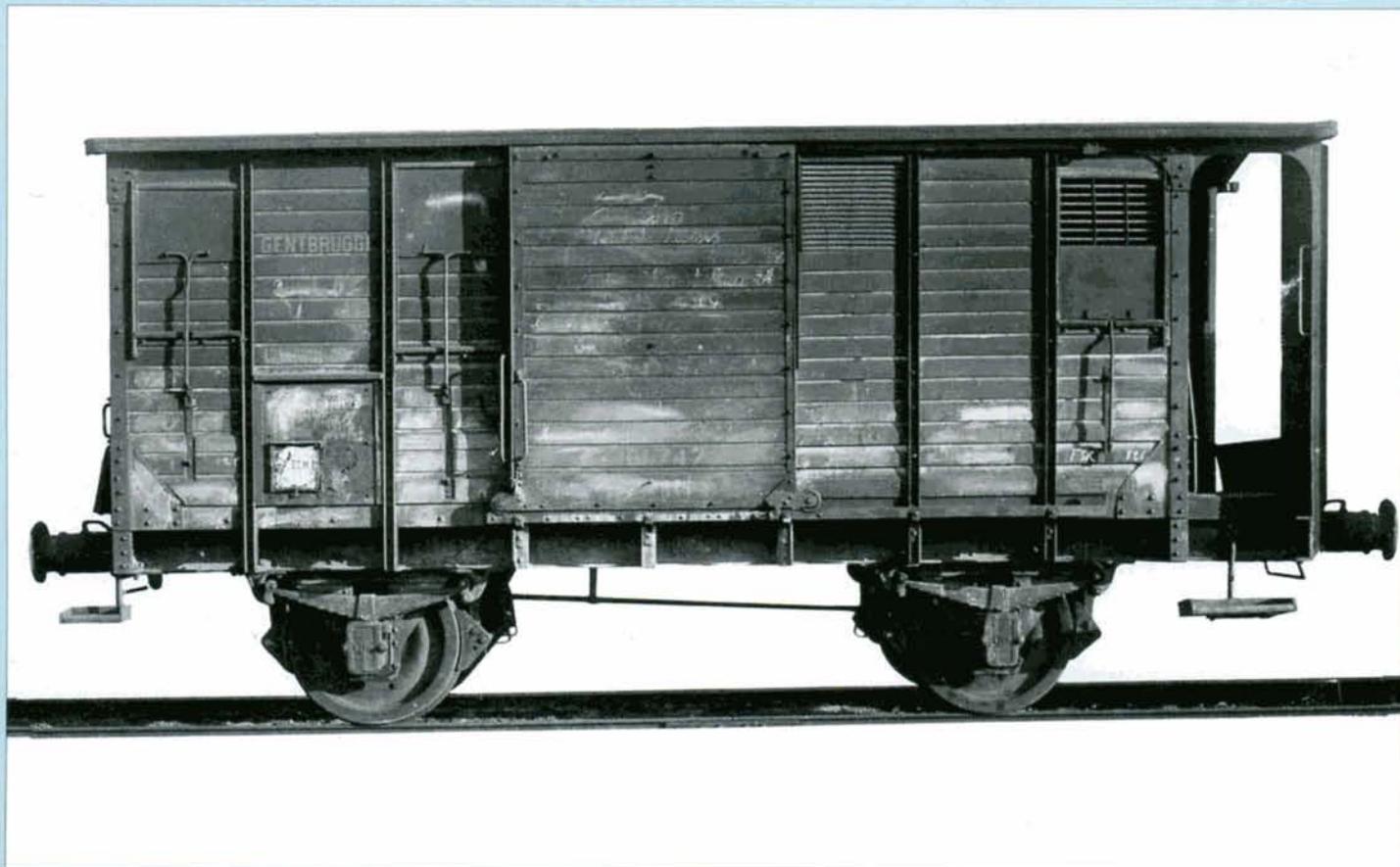


PHOTO 118-51 NB Le wagon "cavalier" n° 161.747, datant d'une commande de 132 wagons adjugée le 23 octobre 1907. Collection PFT.

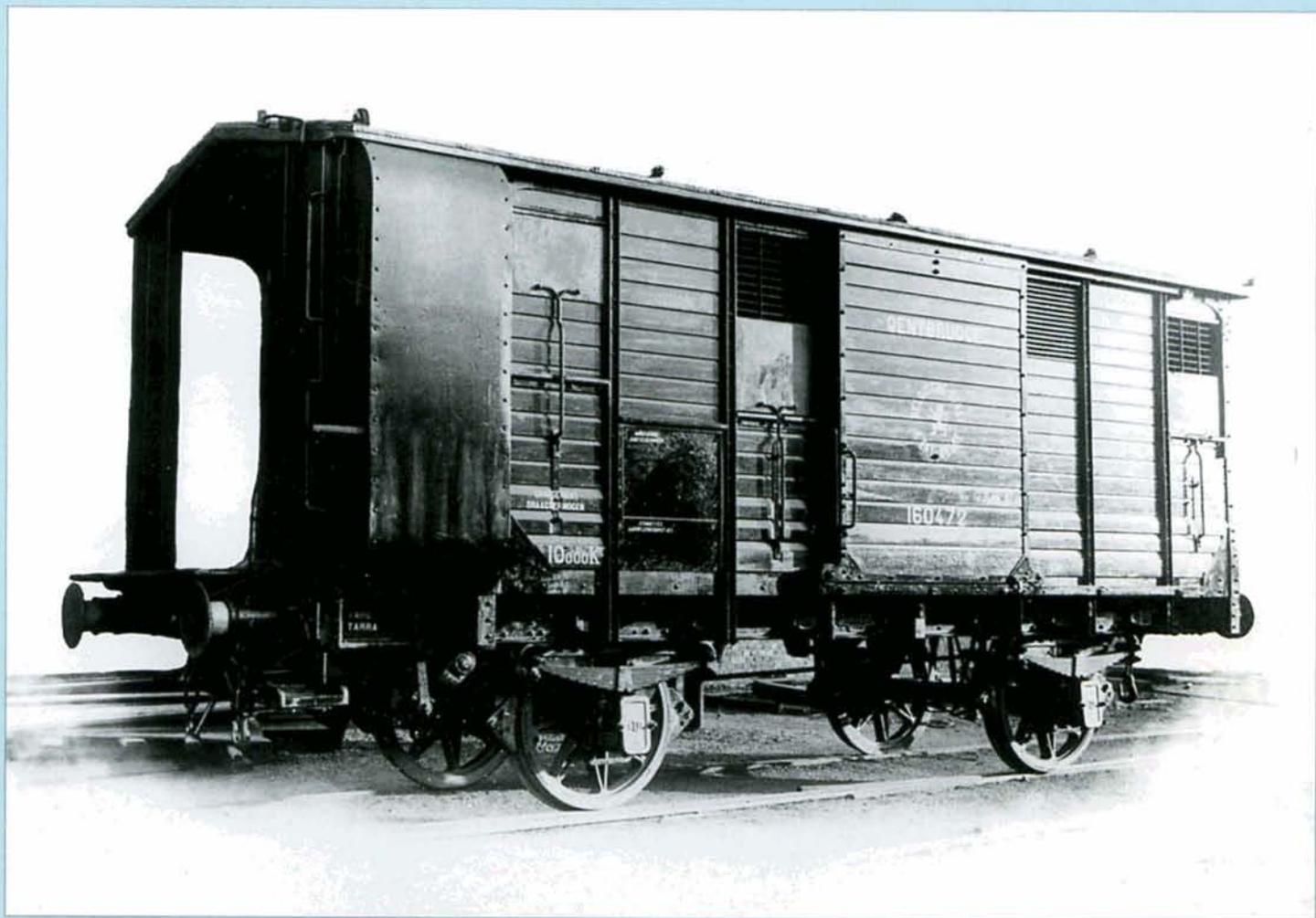
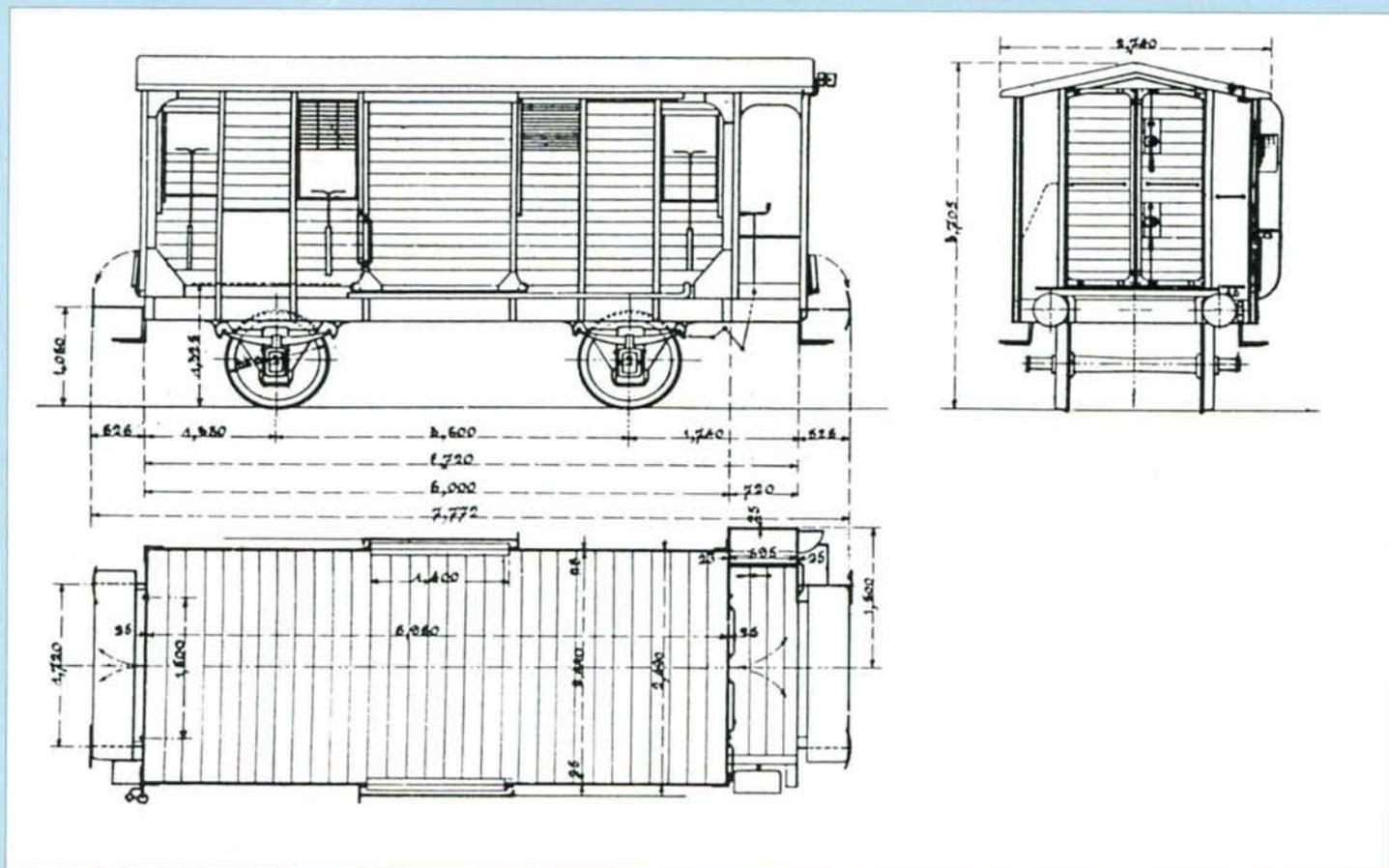


PHOTO 118-52 NB Le wagon "cavalier" 160.472 fait partie de 192 unités adjudgées le 4 janvier 1902. A gauche du wagon, on remarque la vigie. Collection PFT.

Ces wagons étaient incorporés dans des trains de voyageurs pour transporter les chevaux des attelages, ensemble ou sans les wagons spéciaux pour transporter les voitures. Le public intéressé pouvait ainsi emmener son cheval, avec ou sans voiture. C'est surtout l'armée qui utilisait ces véhicules dans l'organisation de ses déplacements.

L'apparition de l'automobile à la fin du 19^e siècle, provoqua lentement le déclin des moyens de transport hippomobile, et de ce fait commença petit à petit l'inutilisation des wagons "cavaliers". Dans les années 1920, ce service fut définitivement suspendu.

Pendant la Première Guerre mondiale, l'occupant utilisa les wagons "cavaliers" inutilisés, avec quantité d'autres d'ailleurs, pour la formation de trains de service pour l'armée allemande.

Après la guerre, l'automobile gagnant de plus en plus de terrain, les wagons "cavaliers" commencèrent à être transformés en wagons tombereaux, en même temps que des wagons d'autres types. Nous développerons ces transformations et leur seconde vie dans notre prochain *EN LIGNES*.

↗ **Wagon "cavalier" n° 162.413 de la série 162.053 à 477 de 1908. Remarquez le frein à main dans la guérite. La photo provient d'un catalogue de Nicaise & Delcuve. Collection Charles OCSINBERG.**



↗ **Débarquement des chasseurs à cheval à Leopoldsburg. Collection Charles OCSINBERG.**

→ **Trois wagons "cavaliers" utilisés pendant la Première Guerre mondiale dans un train de service de l'armée allemande, comme "wagons-salle de bain". Remarquez sur l'extrémité du véhicule, à droite (wagon sans guérite n° 162.917 de la série 162.742 à 162.957 de 1911), le titre "Offiziers Bad" (bain pour les officiers). Le wagon-citerne à droite est la réserve d'eau pour les trois wagons-salle de bains. La photo a été prise à Vince en France.**

Photo Thomas SABEK, collection Charles OCSINBERG.



Brussel - Leopoldswijk / Bruxelles - Quartier Léopold

Hier



Nous avons déjà montré des aspects d'hier et d'aujourd'hui de la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold (aujourd'hui Bruxelles-Luxembourg) dans notre EN LIGNES 97 pages 60-61. Voici encore une vue faite depuis le pont jeté au-dessus de la gare (chaussée de Wavre). Le développement du quartier général de la Commission Européenne a profondément métamorphosé tout le quartier. L'ensemble de la gare, ou tout au moins les six voies subsistantes, a été enterré sous une dalle de béton, tandis que les bâtiments administratifs ont fleuri. Collection PFT - Jean-Luc VANDERHAEGEN, 21 août 2013.

Bruxelles - Luxembourg / Brussel - Luxemburg

Aujourd'hui



