# Voiture I 1

**Nombre de véhicules construits :** 240 voitures et 83 fourgons

**Années de construction :** 1931-1934 et 1939 (voitures) ; 1933-1935 et 1938 (fourgons)

**Constructeurs :** La SNCB en collaboration avec les constructeurs belges Ragheno (Malines), La Brugeoise et Nicaise et Delcuve (Bruges), Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Baume et Marpent (Haine-Saint-Pierre), les Ateliers Germain Monceau sur Sambre, les Ateliers de Construction de Familleureux, la Compagnie Centrale de Construction (Haine-Saint-Pierre), les Usines et Fonderies du Roeulx et les Usines de La Hestre.

**Tare moyenne d'une voiture :** 48 tonnes

**Tare moyenne d'un fourgon :** 36 tonnes

**Vitesse maximale :** 140 km/h

**Mise hors service :** Abstraction faite des pertes de guerre et de quelques accidents, les I 1 ont essentiellement disparu du réseau ferroviaire au cours des périodes 1978-1988 (voitures) et 1980-1992 (fourgons).

**En quelques mots :** Les voitures et fourgons I 1 étaient destinés au service international. 240 voitures et 83 fourgons ont été construits. Il s'agit de la première série de voitures métalliques commandée par la SNCB durant la période 1930-1939 et répondant aux normes RIC[1] pour le trafic international.

Voiture I 1 13048 (troisième classe), peu après sa mise en service en 1934 (réf. Z05841)

[1] Le RIC (Regolamento Internazionale delle Carozze) est l'accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international.

## Contexte historique

Pendant la Première Guerre mondiale, le matériel voyageurs en bois a beaucoup souffert. De nombreuses voitures ont été irrémédiablement endommagées ou ont disparu. En outre, certains accidents ont démontré que le matériel voyageurs en bois n'offrait pas la sécurité attendue par les voyageurs.

Des lors, durant la période 1930-1939, la SNCB a commandé des grandes séries de voitures métalliques pour le service international et pour le service intérieur direct, semi-direct et omnibus. Les voitures I 1 étaient destinées au service international. Au cours de la période 1931-1932, 10 voitures de première / deuxième classe (AB) et 10 voitures de troisième classe (C) ont été construites, suivies d'une série de 220 voitures, réparties de manière égale entre les types AB et C et construites par six constructeurs belges en 1933-1934 et en 1939.

Trois séries de fourgons ont été construites : un type long (20 unités) et un type court (10 unités) pour le service international et 53 fourgons courts pour le trafic intérieur et transfrontalier. Ils ont été construits par quatre constructeurs belges au cours de la période 1933-1935 et en 1938.

## Les 20 premières voitures

Elles peuvent être considérées comme des prototypes sur lesquels ont été testés, entre autres, trois types de bogies (types 1, 2 et 3). Elles étaient équipées de ventilateurs de toit 'Chenard'. Les voitures C avaient des portes battantes à titre de dispositif d'intercirculation. Elles avaient, comme toutes les voitures métalliques construites à l'époque, une caisse rivetée, à l'exception de la voiture 10102 qui possédait une caisse entièrement soudée, ce qui était une véritable nouveauté à l'époque. (voir plus loin). Cette caractéristique est restée unique chez les voitures I 1, bien qu'elle ait permis un gain de poids d'environ deux tonnes.

Voiture I 1 n° 12901 (troisième classe), peu après sa mise en service en 1931 (réf. Z12675)

| Type | Année de construction | Nombre | Nombre de places assises°° | Numéros attribués à la construction | Numéros attribués à partir de 1952 | Numéros attribués à partir de 1954 | Numéros attribués à partir de 1957 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $A_2B_6$ (première et deuxième classe) | 07/1931-10/1931 | 9; 7° | 12A/36B<br>6A/18B/32C<br>64C<br>24A/32B<br>64B | 10101 et 10103-10105*; 10001-10005* | 16001; 10003; 10005-10008 et 10010 | 18001; 13302-13307 | 13001; 12202-12207 |
| $A_2B_6$ | 28/02/1932 | 1; 1° | 12A/36B<br>64C<br>64B | 10102** | 10002 | 13301 | 12201 |
| $C_{11}$ troisième classe | 12/1931-04/1932 | 5; 3° | 88C<br>88B | 12901-12905*** | 13003-13005 | | 12078-12080 |
| $C_{11}$ troisième classe | 01/1932-05/1932 | 5; 4° | 88C<br>88B | 12401-12405**** | 13006 et 13008-13010 | | 12077 et 12081-12083 |

*à partir de 12/1932 : 10001 et 10003-10010
**La voiture 10102 a été la première et la seule à avoir une caisse entièrement soudée, contrairement aux neuf autres dont la caisse était rivetée ; à partir de 12/1932 : 10002
***à partir de 12/1932: 13001-13005
**** à partir de 12/1932 : 13006-13010
° indique l'effectif après la Seconde Guerre mondiale
°°À la SNCB, la première classe fut supprimée dès 1952 en trafic intérieur (il aura fallu attendre juin 1956 pour le trafic international. La deuxième et la troisième classe sont alors devenues respectivement les nouvelles première et deuxième classes). Les modifications dans la répartition en classes de ces voitures sont expliquées dans la suite du texte.

## Les voitures ultérieures

Elles étaient équipées de bogies de type 4, 5 et 8 bis et de ventilateurs de toit 'torpedo'. Les voitures C étaient équipées de portes coulissantes à titre de dispositif d'intercirculation.

Voiture I 1 10040 première et deuxième classe (réf. 11053)

| Type | Année de construction | Nombre | Nombre de places assises°° | Numéros attribués à la construction | Numéros à partir de 1952 | Numéros à partir de 1954 | Numéros à partir de 1957 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $A_2B_6$ | 1933 | 50<br>35° | 12A/36B<br>6A/18B/32C<br>64C<br>48A<br>24A/32B<br>64B | 10011-10060 | 16002-16013<br>00004 HKR* | 18002-18013<br>13308-13310<br>00004 HKR | 13002-13013<br>12208-12210<br>11017-11035<br>00004 HKR |
| $A_2B_6$ | 1939 | 60<br>44° | 12A/36B<br>6A/18B/32C<br>48A<br>24A/32B | 10061-10120 | 16014-16020<br>00010 HKR* | 18014-18040<br>00010 HKR | 13014-13040<br>11001-11016<br>00010 HKR |
| $C_{11}$ | 1933-1934 | 50<br>35° | 88C<br>88B<br>40B | 13011-13060 | | | 12001-12032<br>19901-19903 |
| $C_{11}$ | 1939 | 60<br>44° | 88C<br>88B | 13061-13120 | | | 12033-12076 |

° indique l'effectif après la Seconde Guerre mondiale

°°À la SNCB, la première classe fut supprimée dès 1952 en trafic intérieur (il aura fallu attendre juin 1956 pour le trafic international. La deuxième et la troisième classe sont alors devenues respectivement les nouvelles première et deuxième classes). Les modifications dans la répartition en classes de ces voitures sont expliquées dans la suite du texte.

*HKR (Train royal) : les voitures 10015, 10036 et 10120 ont aussi fait partie temporairement du train royal et portaient respectivement les numéros 5, 6 et 7.

Les renumérotations, également celles datant d'après 1957, sont expliquées dans la suite du texte.

## Toutes les voitures

Les voitures AB et C disposaient d'un couloir latéral, comme il était d'usage à l'époque pour les voitures destinées au trafic international. Les deux plateformes d'about servaient également de zone de tamponnement lors d'une collision.

Intérieur d'origine d'un compartiment de deuxième classe (réf. Z05582a)

Intérieur modernisé d'une voiture de troisième classe (devenue deuxième classe par la suite) (réf. Z06002a)

L'aménagement des voitures AB comprenait des banquettes avec accoudoirs revêtus de velours bleu couleur azur en première classe et de velours beige rayé en deuxième classe. À partir de 1957-1958, cela a été remplacé par du velours vert rayé dans le compartiment fumeurs et du velours rayé de couleur rouille dans le compartiment non-fumeurs. Les voitures C comportaient des banquettes en bois qui furent revêtues de simili cuir vert en 1955-1956.

Toutes les voitures étaient équipées d'un chauffage à vapeur dès leur construction. Les voitures AB 10051-10060 avaient en plus, dès le départ, un chauffage électrique (pas RIC). À partir de 1951, les voitures AB et 64 voitures C furent équipées du chauffage électrique RIC. Treize voitures C furent équipées du chauffage électrique (pas RIC) et neuf autres conservèrent uniquement leur chauffage à vapeur jusqu'à leur mise hors service en 1973, 1974 et 1976.

À l'origine, les luminaires étaient équipés de lampes à incandescence, lesquelles furent remplacées par des lampes fluorescentes entre 1951 et 1953.

Les voitures AB étaient dotées d'un WC à chaque extrémité tandis que dans les voitures C, le WC était situé au centre.

Des bogies Pennsylvania des types 5, 8 et 8 bis améliorés ont finalement été installés sous la plupart des voitures I 1. À partir de 1974, ils furent remplacés sur les voitures à huit compartiments par des bogies Schlieren de type 27, permettant une meilleure conduite.

Les voitures I 1étaient équipées de passerelles et de soufflets à titre de dispositif d'intercirculation. Les lanternes de queue rouges apparurent en 1957-1958.

Des pattes d'ancrage ont été installées sous les voitures AB 10072/092/093/099/100 et les voitures C 13068/090/104/114. Ces voitures ont ainsi pu être utilisées sur la liaison par ferry à destination de Copenhague.

## Les fourgons

| Type | Année de construction | Nombre | Numéros attribués à la construction | Numéros à partir de 1952 | Numéros à partir de 1957 |
|---|---|---|---|---|---|
| Fourgon RIC long | 1933-1934 | 15<br>12° | 14001-14015 | | 17001-17012 |
| Fourgon RIC long | 1938 | 5<br>3° | 14016-14020 | 14017<br>00008 et 00009<br>HKR* | 17013<br>00008 et 00009<br>HKR |
| Fourgon RIC court | 1938 | 10<br>8° | 14154-14163 | | 17101-17108 |
| Fourgon trafic intérieur | 1933-1934 | 53<br>45° | 44001-44053 | | 77001-77025<br>77101-77108<br>17201-17212 |

° indique l'effectif après la Seconde Guerre mondiale
*HKR (Train royal) : les voitures 10015, 10036 et 10120 ont aussi fait partie temporairement du train royal et portaient respectivement les numéros 5, 6 et 7.
Les renumérotations, également celles datant d'après 1957, sont expliquées dans la suite du texte.

## Fourgons 14001-14020 (RIC-longs)

Ces fourgons disposaient d'un couloir latéral et de quatre compartiments à bagages, chacun ayant une capacité de charge de trois tonnes. Le chef-garde disposait d'un WC, ainsi que d'un petit local que l'on atteint par quatre marches et qui donnait accès à une vigie. Les bogies, à l'origine de type 4, ont été remplacés par des bogies de type 5 en 1968-1969. À partir de 1952, les fourgons ont été équipés d'un chauffage électrique RIC . En 1949, les fourgons 14005/006/008/015 et 14017 ont été temporairement équipés pour le transport de poisson réfrigéré.

## Fourgons 14154-14163 (RIC-courts)

Ces fourgons avaient les mêmes caractéristiques que la série précédente, mais ne disposaient que de trois compartiments à bagages, d'une capacité de charge de trois tonnes chacun. Les bogies, à l'origine du type 4, ont été remplacés par le type 5 vers 1966 et par le type 8 bis à partir de 1983. Au cours de la période 1952-1954, les fourgons ont été équipés d'un chauffage électrique RIC.

## Fourgons 44001-44053 (trafic intérieur et frontalier)

Fourgon 44009 (réf. Z05853)

Ces fourgons comportaient deux compartiments à bagages, d'une capacité de charge de quatre tonnes chacun, qui occupaient toute la largeur des fourgons. En 1935, l'un des compartiments à bagages a été équipé d'un compartiment douane et d'un couloir latéral. Le chef-garde disposait d'un petit local avec vigie, accessible par quelques marches. Les bogies, à l'origine des types 11 et 7, furent remplacés ultérieurement par des types 4, 5 ou 8 bis. Ils disposaient uniquement d'un chauffage à vapeur.

## Livrée

Les voitures I 1 ont été mises en service avec des châssis de fenêtre vert clair et un bas de caisse vert foncé, séparés par une bande noire, à l'exception de la voiture 10102 dont la caisse soudée a été livrée entièrement vert foncé. Les bogies étaient noirs. À l'origine, le toit était de couleur argentée ou aluminium. À partir de 1955, la caisse est entièrement peinte en vert foncé et le toit en noir. À partir de 1970 environ et jusqu'à leur mise hors service, les voitures ont été peintes entièrement en vert foncé. Les bogies sont toujours restés noirs.

## Utilisation et mise hors service

### Utilisation

Train international avec la locomotive à vapeur 7.074 et des voitures I 1 à Roosendaal en 1955 (réf. Q0925)

Les voitures I 1 ont été utilisées dans toutes sortes de trains internationaux traversant l'Europe, tels que l'Italia Express, le Tauern Express et l'Express Ostende - Vienne.

### Pertes de guerre

Pendant la Seconde Guerre mondiale, neuf voitures AB, cinq voitures C et un fourgon ont été irrémédiablement endommagés.

Suite aux dommages de guerre subis, huit voitures AB, onze voitures C et quatre fourgons ont été reconstruits par l'AC Malines en 1951, en conservant leurs numéros d'origine.

24 voitures AB, 29 voitures C et 14 fourgons ne sont jamais revenus en Belgique après la guerre. Ils ont trouvé une seconde vie en Pologne et en Allemagne de l'Est, entre autres.

En 1951, la flotte se composait de deux voitures HKR, deux fourgons HKR, 85 voitures $A_2B_6$, 86 voitures $C_{11}$ et 66 fourgons.

### Mise hors service jusqu'après la Seconde Guerre mondiale

| Type et n° SNCB | 1943 | 1944 | 1945 | Disparus après la WWII | Total | Dénombrement 1951 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10001-10060 | | 4 | 1 | 12 | 17 | 42 et HKR n° 4 |
| 10061-10120 | 3 | | 1 | 12 | 16 | 43 et HKR n° 10 |
| 13001-13060 | 1 | 2 | | 15 | 18 | 42 |
| 13061-13120 | | 2 | | 14 | 16 | 44 |
| 14001-14020 | | | | 5 | 5 | 13 et HKR n° 8 et 9 |
| 14154-14163 | | 1 | | 1 | 2 | 8 |
| 44001-44053 | | | | 8 | 8 | 37 et 8 fourgons radio (cf. ci-après) |
| **Total** | **4** | **9** | **2** | **67** | **82** | **241** |

## Modifications dans la répartition en classes des voitures $A_2B_6$

Au cours de la période 1952-1973, 70 voitures $A_2B_6$ ont été déclassées en voitures $B_8$ et 15 autres en voitures $A_4B_4$. Ce déclassement s'est effectué en plusieurs étapes (voir tableau).

D'abord 20 voitures $A_2B_6$, puis 40 ont été transformées en voitures $A_1B_3C_4$. 10 autres sont devenues des voitures $C_8$, ont été renumérotées et ont vu leur aménagement intérieur modifié. En 1957 a eu lieu la transition de trois classes à deux classes de voiture, et la numérotation a été adaptée en ce sens.

Par la suite, 35 voitures A8 ont été transformées en voitures B8 en quatre étapes et 25 voitures A4B4 ont été transformées en voitures B8 en deux étapes, avec modification de l'aménagement intérieur.

En 1973, la flotte se composait donc de 2 voitures HKR, 15 voitures $A_4B_4$ et 70 voitures $B_8$.

| 1951 | 1952 | 1954 | 1957 | 1959 | 1964-1965 | 1968-1969 | 1973 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 85 $A_2B_6$<br>2 HKR | 20 $A_1B_3C_4$ 16001-16020<br>65 $A_2B_6$<br>2 HKR | 40 $A_1B_3C_4$ 18001-18040<br>35 $A_2B_6$<br>10 $C_8$ 13301-13310<br>2 HKR | 40 $A_4B_4$ 13001-13040<br>35 $A_8$ 11001-11035<br>10 $B_8$ 12201-12210<br>2 HKR | 40 $A_4B_4$ 13001-13040<br>25 $A_8$ 11001-11025<br>20 $B_8$ 12201-12220<br>2 HKR | 25 $A_4B_4$ 13001-13025<br>13 $A_8$ 11001-11004 et 11017-11025<br>47 $B_8$ 12201-12232 et 12242-12256<br>2 HKR | 25 $A_4B_4$ 13001-13025<br>4 $A_8$ 11001-11004<br>56 $B_8$ 12201-12256<br>2 HKR | 15 $A_4B_4$ 13011-13025<br>70 $B_8$ 12201-12270<br>2 HKR |

## Modifications dans la répartition en classes des voitures $C_{11}$

En 1957, les voitures $C_{11}$ 13011, 13013 et 13014 ont été dotées d'un compartiment à bagages et d'un snack-bar. Ces voitures $B_5DR$ ont été numérotées de 19901 à 19903.
En 1964, la voiture $B_5DR$ 19903 a perdu son compartiment à bagages et a été renumérotée $B_7R$ 12901.
En 1965, la voiture $B_5DR$ 19902 a perdu son compartiment à bagages et a été renumérotée $B_{11}$ 12085.
En 1967, la $B_5DR$ 19901 a connu la même transformation et a été renumérotée $B_{11}$ 12084.
En 1972, la voiture $B_{11}$ 12011 a été dotée d'un deuxième compartiment toilettes et est ainsi devenue la $B_{10}$ 12011.
En 1973, la flotte se composait de 83 voitures $B_{11}$, 1 voiture $B_{10}$ et 1 voiture $B_7R$.

| 1951 | 1957 | 1964-1965 | 1967 | 1968-1969 | 1973 |
|---|---|---|---|---|---|
| 86 $C_{11}$ | 83 $B_{11}$ 12001-12083<br>3 $B_5DR$ 19901-19903 | 84 $B_{11}$ 12001-12083 et 12085<br>1 $B_5DR$ 19901<br>1$B_7R$ 12901 | 85 $B_{11}$ 12001-12085<br>1 $B_7R$ 12901 | 84 $B_{11}$ 12001-12026 et 12028-12085<br>1 $B_7R$ 12901 | 83 $B_{11}$ 12001-12010 12012-12026 et 12028-12085<br>1 $B_{10}$ 12011<br>1 $B_7R$ 12901 |

## Changements dans l'utilisation des fourgons

Fourgon radio 44027 (réf. Z06076a)

En 1937, les fourgons 44001, 44004, 44009, 44012, 44015, 44021, 44027 et 44030 ont été aménagés en **fourgons-radio**[2].

Leurs anciens compartiments douane ont été équipés d'appareils radio, qui permettaient de diffuser des informations touristiques dans les trains d'excursion mis en service par la SNCB sur les lignes pittoresques.

Ils ont été renumérotés en 1957 pour devenir la série 77101-77108. Ils sont restés en service jusqu'en 1964, après quoi les appareils radio ont été retirés et ils sont restés en service jusqu'en 1987 en tant que fourgons ordinaires.

Entre 1954 et 1956, les fourgons 44019, 44020, 44023, 44026, 44028, 44029, 44031, 44032, 44034, 44035, 44036 et 44037 ont été aménagés en **fourgons RIC**. À cet effet, ils ont été équipés du chauffage électrique RIC. Les numéros 14201 à 14212 leur ont été attribués et ils ont ainsi pu être utilisés en trafic international. Ils ont été renumérotés en 1957 pour devenir la série 17201-17212.

[2] Voir aussi la fiche historique « trains-radio »

Au cours de la période 1960-1971, les fourgons 77024, 77025, 77016 et 77017 ont été transformés en fourgons RIC pour le transport de poussins. Ils ont perdu leur poste de vigie et ont été dotés d'une installation de réglage de la température.

Les numéros 17301 à 17304 leur ont été attribués. Ils ont été mis hors service en tant que fourgons ordinaires le 12 mai 1980 et sont devenus les voitures Trexpo 77301-77304 en 1985 (cf. ci-après).

Pendant la période 1971-1973, les fourgons 77018-77023 ont été transformés en **fourgons générateurs** (fourgons GEN). Un moteur diesel entraînait un alternateur capable de fournir l'énergie électrique nécessaire au chauffage des voitures où le chauffage à vapeur était remplacé par un chauffage électrique. Sur les lignes non électrifiées, ces voitures étaient remorquées par une locomotive à vapeur ou diesel. Ces fourgons n'ont pas été renumérotés en une autre série.

En 1973, la flotte se composait de 2 fourgons HKR, 13 fourgons RIC (longs), 8 fourgons RIC (courts), 12+4 fourgons RIC (ex trafic intérieur), 15 fourgons trafic intérieur, 8 fourgons ex radio et 6 fourgons générateurs.

| **1951** | **1957** | **1973** |
|---|---|---|
| 13 fourgons RIC longs<br>2 fourgons HKR | 13 fourgons RIC longs 17001 -17013<br>2 fourgons HKR | 13 fourgons RIC longs 17001 -17013<br>2 fourgons HKR |
| 8 fourgons RIC courts | 8 fourgons RIC courts 17101-17108 | 8 fourgons RIC courts 17101-17108 |

| **1937** | **1951** | **1954-1956** | **1957** | **1960-1961** | **1968** | **1971-1973** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 45 fourgons trafic intérieur<br>8 fourgons radio | 37 fourgons trafic intérieur<br>8 fourgons radio | 25 fourgons trafic intérieur<br>12 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 14201-14212<br>8 fourgons radio | 25 fourgons trafic intérieur 77001-77025<br>12 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 17201-17212<br>8 fourgons radio 77101-77108 | 23 fourgons trafic intérieur 77001-77023<br>12 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 17201-17212<br>2 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 17301-17302<br>8 fourgons radio 77101-77108 | 21 fourgons trafic intérieur 77001---77023<br>12 fourgons RIC (ex trafic intérieur 17201-17212)<br>4 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 17301-17304<br>8 fourgons ex radio 17101-17108 | 15 fourgons trafic intérieur 77001-77015<br>12 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 17201-17212<br>4 fourgons RIC (ex trafic intérieur) 17301-17304<br>8 fourgons ex radio 77101-77108<br>6 fourgons GEN 17018-17023 |

## Mise hors service en tant que voiture voyageurs

La mise hors service des voitures I 1 s'est faite à la suite d'un accident ou de la mise en service progressive de matériel neuf.

| Série | 1969 | 1973 | 1974 | 1976-1977 | 1978 | 1980 | 1981-1982 | 1984 | 1985-1986 | 1987-1988 | 1991 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $B_{11}$ 12001-12010 et 12012-12085<br>$B_{10}$ 12011 | 1 | | 1 | 14<br>1 | 43 | 25 | | | | | | 84<br>1 |
| $B_8$ 12201-12270 | | | 1 | | | | 4 | 2 | 5 | 58 | | 70 |
| $B_7R$ 12901 | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| $A_4B_4$ 13011-13025 | | | | | | | | 6 | | 9 | | 15 |
| 00004 et 00010 HKR | | | | | | | | 1 | | | 1 | 2 |
| **Total** | **1** | **1** | **2** | **15** | **43** | **25** | **4** | **9** | **5** | **67** | **1** | **173** |

| Fourgons | 1976 | 1980 | 1983 | 1984 | 1987-1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1996 | 1997-1998 | 2005 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fourgons 17001-17013 | 1 | 4 | 8 | | | | | | | | | | 13 |
| Fourgons 17101-17108 | | | | | | 3 | | | 2 | 2 | 1 | | 8 |
| Fourgons 17201-17212 | | 12 | | | | | | | | | | | 12 |
| Fourgons 17301-17304 | | 4 | | | | | | | | | | | 4 |
| Fourgons 77001-77015 | | | | 3 | 7 | 5 | | | | | | | 15 |
| Fourgons gen 77018-77023 | | | 1 | | 2 | | | | | | 1 | 2 | 6 |
| Fourgons ex radio 77101-77108 | | | | 3 | 5 | | | | | | | | 8 |
| 00008 et 00009 HKR | | | | | | | 1 | 1 | | | | | 2 |
| **Total** | **1** | **20** | **9** | **6** | **14** | **8** | **1** | **1** | **2** | **2** | **2** | **2** | **68** |

# Transformations

## Voitures destinées au train royal (HKR)

Le train royal proprement dit, qui se composait de trois voitures, pouvait être complété par une ou plusieurs des voitures énumérées ci-dessous. Il s'agissait d'une voiture-suite ou d'une voiture-couchette pour les dignitaires et leur personnel. La voiture n° 10 est devenue plus tard la voiture d'inspection n° 10 de la direction SNCB

Voiture d'inspection n° 10 (initialement la voiture I 1 n° 10081, ensuite la HKR n° 10) (réf. 8476)

| Voiture | HKR n° | À partir de | Fonction | Hors service |
|---|---|---|---|---|
| 10060 | 00004 | 03/06/1938 | Six compartiments et salon pour les dignitaires | 17/12/1991 |
| 14019 | 00008 | 1938 | Chambre, deux bureaux et compartiment à bagages | 17/12/1991 |
| 14020 | 00009 | 1938 | Trois places-couchettes et espace de service | 12/09/1990 |
| 10081 | 00010 | 1938 | Compartiment cuisine et compartiment salle à manger, deux compartiments et salon, chambre et salon avec paroi arrière vitrée. | 1984 |

## Voitures Trexpo

Certaines voitures ont été transformées en trains d'exposition. L'aménagement intérieur des voitures d'origine a été entièrement démantelé pour créer un espace pouvant être aménagé pour toutes sortes d'expositions, y compris par des entreprises, par exemple.

Les voitures 17801-17804 et 17805 ont fait partie de trains d'exposition dans différentes gares à l'occasion des 50 ans de la SNCB en 1976. Leur livrée était orange avec un toit couleur aluminium.

Les voitures 17801-17810, 17815 et 77301-77304 ont fait partie de trains d'exposition dans différentes gares à l'occasion des 150 ans des chemins de fer en Belgique en 1985. Leur livrée était orange avec un toit de couleur aluminium (17801-17810), bleue (17815), rouge (77301-77302) et principalement marron (77303-77304).

En 1996, les voitures 17801-17810 ont été dotées d'une livrée gris clair avec un toit gris foncé.

| Voiture | Trexpo n° | À partir de | Fonction | Hors service |
|---|---|---|---|---|
| 12901 | 17801 | 20/08/1973 | espace d'exposition | 09/11/1998 |
| 12084 | 17802 | 1974 | espace d'exposition | 22/12/1997 |
| 12085 | 17803 | 1976 | espace d'exposition | 22/12/1997 |
| 12083 | 17804 | 1976 | espace d'exposition | 22/12/1997 |
| 13021 | 17805 | 20/02/1985 | espace d'exposition | 09/03/2012 |
| 13017 | 17806 | 28/02/1985 | espace d'exposition | 09/03/2012 |
| 13016 | 17807 | 29/03/1985 | espace d'exposition | 09/03/2012 |
| 13020 | 17808 | 12/03/1985 | espace d'exposition | 09/03/2012 |
| 13024 | 17809 | 05/04/1985 | espace d'exposition | 09/03/2012 |
| 13012 | 17810 | 15/04/1985 | espace d'exposition | 09/03/2012 |
| 17006 | 17805; 17815 | 16/08/1976 | Fourgon générateur ; fournit la basse tension pour les voitures Trexpo | 2004 |
| 17301 | 77301 | 07/05/1985 | espace d'exposition | 15/10/1992 |
| 17302 | 77302 | 07/05/1985 | espace d'exposition | 15/10/1992 |
| 17303 | 77303 | 05/04/1985 | exposhop | 15/10/1992 |
| 17304 | 77304 | 05/04/1985 | exposhop | 15/10/1992 |

## Voiture bar-dancing SR1

Intérieur de la voiture bar-dancing (réf. Z06094)

En 1974, la voiture 12248 a été transformée en voiture bar-dancing (SR1). Elle a alors été numérotée 17901.

La voiture a d'abord arboré la livrée brun-rouge avec des bandes orange (Railtour II), puis brun-rouge avec des bandes arc-en-ciel (Railtour III).

Elle a fait partie de la composition de trains de vacances Railtour tels que le Freccia del Sole et le Camino Azul vers des destinations méridionales ensoleillées.

La voiture fut mise hors service le 28 juillet 1997.

## Voitures destinées aux trains de secours du service Matériel (M)

La transformation a consisté à ajouter un volet et à conserver deux à quatre fenêtres de chaque côté. La livrée était jaune avec des bandes zébrées noires. Ces voitures étaient utilisées lors d'accidents ferroviaires en combinaison avec une grue de relevage, et servaient d'atelier, de magasin ou de logement pour le personnel.

| Voiture | n° M | À partir de | Équipement | Dépôt | Hors service |
|---|---|---|---|---|---|
| 12004 | 00051 | 20/02/1980 | Logement, atelier et magasin | Anvers-Dam | 2012 |
| 12005 | 00052 | 12/09/1979 | Logement, atelier et magasin | Schaerbeek | 2012 |
| 12008 | 00053 | 10/12/1979 | Logement, atelier et magasin | Ronet | 2014 |
| 12009 | 00054 | 15/10/1979 | Logement, atelier et magasin | Kinkempois | 2014 |
| 12013 | 00055 | 25/03/1980 | Logement, atelier et magasin | Merelbeke | 2012 |

## Voiture de mesure, train-école et cabines de signalisation mobiles pour le Service ES

Voiture de mesure du service ES (réf. M386_063)

De 1980 à 2004, le service ES disposait d'une voiture I 1 destinée au contrôle du système de télécommunications.

En 1984, un nouveau train-école, composé de cinq voitures I 1 avec aménagement intérieur adapté, a été mis en service pour la formation du personnel de la cabine de signalisation.

Lors de la transformation ou du remplacement d'une cabine de signalisation, des voitures I 1 à l'aménagement intérieur adapté assuraient un remplacement temporaire.

| Voiture | n° ES | À partir de | Équipement | Utilisé(e) à | Hors service |
|---|---|---|---|---|---|
| 12030 | 00602 | 31/03/1980 | Équipements de mesure du système de télécommunications | | 2004 |
| 12011 | 00061 | 05/01/1984 | Voiture 2 train-école ES : local de cours ; réfectoire | | 2004 |
| 12050 | 00062 | 06/11/1984 | Voiture 3 train-école ES : 2 locaux de cours ; postes de block avec salle à relais pour la pratique | | 2012 |
| 12058 | 00063 | 23/08/1984 | Voiture 1 train-école ES : bureau ; vestiaire ; cuisine ; sanitaires | | 2012 |
| 12078 | 00064 | 07/10/1981 | Voiture 5 train-école ES : modèles réduits de signalisation ; atelier | | 2012 |
| 12079 | 00065 | 27/06/1984 | Voiture 4 train-école ES : local docu ; 2 locaux de cours ; postes de block avec salle à relais pour la pratique | | 2012 |
| 12038 | | | Cabine de signalisation mobile | Châtelet 1981<br>La Buissière 1986<br>Lobbes 1989<br>Fleurus 1991<br>Couvin 2022 | inconnu |
| 12051 | | | Cabine de signalisation mobile | Mons 1986<br>Enghien 1991 | inconnu |
| 12053 | | | Cabine de signalisation mobile | Visé 1980<br>Saint-Ghislain 1986<br>Seraing 1989 | inconnu |

## Voitures destinées au service Voie (V)

Lors de travaux de longue durée sur le réseau ferroviaire, le service Voie disposait de trains de travaux composés de voitures I 1 à l'aménagement intérieur adapté. Dans ces voitures, le personnel pouvait travailler, faire des pauses et même passer la nuit.

**Train de renouvellement de voie P811S**

| Voiture | À partir de | n° B à partir de 1989 | Équipement | Hors service |
|---|---|---|---|---|
| 12014 | 1983 | 00201 | Atelier et générateur de courant | 2012 |
| 12025 | 1983 | 00202 | Cuisine, réfectoire et sanitaires | 2012 |
| 12026 | 1983 | 00203 | Sept coupés-lits | 2012 |
| 12057 | 1983 | 00204 | Sept coupés-lits | 2014 |
| 12070 | 1983 | 00205 | Bureau et six coupés-lits | 2020 |

**Train de travaux 1 pour le criblage de ballast**

| Voiture | À partir de | n° B à partir de 1989 | Équipement | Hors service |
|---|---|---|---|---|
| 12002 | 1979 | 00210 | Bureau et six dortoirs | 2014 |
| 12015 | 1979 | 00211 | Sept coupés-lits | 2014 |
| 12003 | 1979 | 00212 | Cuisine, réfectoire et sanitaires | 2014 |
| 12062 | 1979 | 00213 | Atelier et générateur de courant | 2014 |

**Train de travaux 2 pour le criblage de ballast**

| Voiture | À partir de | n° B à partir de 1989 | Équipement | Hors service |
|---|---|---|---|---|
| 12016 | 1980 | 00214 | Bureau et six coupés-lits | 2020 |
| 12017 | 1980 | 00218 | Atelier et générateur de courant | 2016 |
| 12018 | 1980 | 00216 | Cuisine, réfectoire et sanitaires | 2016 |
| 12019 | 1980 | 00215 | Sept coupés-lits | 2016 |
| 12033 | 1980 | 00217 | Sept coupés-lits | 2020 |

Voiture I 1 transformée en voiture de service à Hallembaye, 1981 (réf. MZ21540)

Dans les années 1980, les voitures 12031, 12035, 12063, 12066, 12069, 12074 et 12077 ont servi de logements pour le personnel lors de travaux sur les voies à différents endroits du réseau.

## Une voiture comme prototype

Voiture I 1 n° 10102 dotée d'une caisse entièrement soudée (réf. Z05845)

À titre expérimental, la voiture $A_2B_6$ 10102 était dotée d'une caisse entièrement soudée, contrairement à toutes les autres voitures I 11 dont la caisse était rivetée. Au début des années 1930, il s'agissait d'une innovation majeure dans la construction de voitures, même si elle n'avait pas encore fait ses preuves. Il faudra attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour que la caisse entièrement soudée soit enfin utilisée lors de la construction des voitures des Chemins de fer belges.

## Les véhicules qui existent encore aujourd'hui

Initialement, la SNCB a conservé les voitures et fourgons I 1 suivants après leur mise hors service :

- $B_{11}$ 12024 depuis 1981 : mise à mitraille à Louvain en avril 2013
- $B_{11}$ 12071 depuis 1981 : futur incertain
- $B_8$ 12227, 12242 et $A_4B_4$ 13014 et 13019 dès 1988 : libérées pour mise à mitraille en 2002
- N° 4 HKR depuis 1991 : en prêt à long terme au CFV3V de Mariembourg depuis 2015
- N° 10 HKR depuis 1984 : en prêt à long terme au CFV3V de Mariembourg depuis 2015
- Fourgon n° 8 HKR depuis 1991
- Fourgon n° 9 HKR depuis 1990 : offert en 2015 au Stoomcentrum Maldegem-Eeklo
- Fourgon 17001 depuis 1992 : mis à mitraille en 2022 après un incendie
- Fourgon 17005 depuis 1992 en tant que fourgon de retrait de pièces de rechange : mis à mitraille à La Louvière-Sud en 1999
- Fourgon 77012 depuis 1989 : offert en 2013 au Stoomcentrum Maldegem-Eeklo ; se trouve depuis février 2014 à la Freinetschool 'Reuzenhuis' de Tielt

La SNCB conserve donc encore uniquement la voiture $B_{11}$ 12071, les voitures royales n° 4 et 10 (prêtées au CFV3V) ainsi que le fourgon royal n° 8.
Infrabel conserve encore quelques voitures I 1, notamment un ancien train-école ES à Ronet et un ancien train de travaux à Vilvorde.
Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) conserve les fourgons 17008, 17102 en 77015.
Le PFT de Saint-Ghislain possède les fourgons générateurs 77019 et 77023 en état de marche, ainsi que la voiture 00052 (ex 12005) pour les trains de secours.
Un particulier à Hombourg conserve également quelques voitures et fourgons I 1.

## Autres témoins

La voiture bar-dancing 17901 (ex 12248) est demeurée longtemps dans un garage à Anvers et a ensuite déménagé à la Verbeke Foundation à Kemzeke.

Fourgon 17104 : utilisé comme buffet de 1997 à 2012 à l'ancienne gare de Tervuren

Felix Florquin
Décembre 2024

# Bibliographie abrégée


**Articles :**

Voitures I 10.Nouvelles voitures belges pour le trafic international, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n°9, 01-09-1987, p.12-14, BIB_K570307

Les voitures métalliques sur les réseaux des chemins de fer belges, *L'Ossature Métallique*, 01-01-1934, p.34-42, BIB_K706963

BOURGEOIS V. Les nouvelles voitures métalliques de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, *L'Ossature Métallique,* n°3, 01-01-1934, p.34 – 42, BIB_K706999

**Livres :**

PYPEN W. *50 ans de transport voyageurs 1930- 1985. Volume 1. Les voitures métalliques de la SNCB.* Bruxelles : ARBAC, 1987, 370 p., ill., BIB_C3686

THIRY M. – CLOSE G. *GTF: 50 ans de transport voyageurs, 50 jaar reizigersvervoer. 1930-1985. Volume 2. Deel 2.* Liège : GTF Editions asbl, 1985, 462 p., ill., BIB_C3688.

VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome I : 1835-1950*. Bruxelles : SNCB, 1986-01-01, 965 p., ill., BIB_C3472

VANDENBERGHEN J. *Het metalen reizigersmaterieel. Deel I : 1835-1950*. Brussel : NMBS, 1986-01-01, 965 p., ill., BIB_C3471


***Pour une recherche plus approfondie, vous pouvez consulter notre base de données avec les mots clés suivants :***

***Catalogue Bibliothèque : Voiture I 1***

***Collection musée : Voiture I 1***