

Automotrice 1965

Série : 00

Tranche : 1965

Nombre de véhicules construits : 20

Numéros : 251-270

Années de construction : 1965-1966

Constructeurs :

Caisse et partie mécanique : La Brugeoise et Nivelles (Bruges), Ragheno (Malines), Anglo-Franco-Belge (La Croyère) et ABR (Familleureux)

Partie électrique : ACEC (Charleroi), SEM (Gand)

Tare moyenne d'une automotrice :

Partie ABD¹ : 52 tonnes

Partie B : 54 tonnes

Longueur totale : 46,615 m

Puissance unihoraire : 735kW

Vitesse maximale : 130 km/h

Mise hors service : principalement au cours de la période 2003-2013

En quelques mots : Ces automotrices constituaient la deuxième tranche de la plus grande série de matériel roulant électrique pour voyageurs que la SNCB ait fait construire avec une caisse quasi identique.



Automotrice 253 en gare de Zandvoorde, Ronald Mardaga, 8 juillet 1983 (réf. M019-061)

Contexte historique

L'électrification d'un nombre croissant de lignes principales au cours de la période 1949-1966 a donné lieu, au début des années 1960, à un besoin accru en matériel roulant électrique plus confortable pour les voyageurs. Le confort des automotrices électriques en service jusqu'alors (années de construction 1935-1956) méritait en effet d'être amélioré. Véritable réussite technologique, la voiture M2 a en quelque sorte servi de modèle aux nouvelles automotrices électriques, dont une première tranche a été construite en 1962-1963.

Les automotrices 1965 étaient identiques aux automotrices 1962/1963, à l'exception des phares. Lors de leur construction, elles ont été dotées de phares blanc/rouge placés horizontalement (voir ci-après).

¹ A : 1re classe, B : 2e classe et D : compartiment à bagages

Inventaire des automotrices (dans leur état d'origine)

Tranche	Année de construction	Nombre de véhicules construits	Nombre de places assises ABD	Nombre de places assises B	Numéros attribués à la construction	Numéros attribués à partir de 1971*
1965	1965-1966	20	28A 48B 2,5 tonnes D	104	228 251-228 270	251-270

*Le 1^{er} janvier 1971, l'ensemble du matériel roulant motorisé a été renuméroté. Les automotrices électriques ont ainsi perdu le préfixe 228.

La numérotation de la caisse a été instaurée en octobre 1995. La partie B de l'automotrice XYZ s'est vu attribuer le numéro de caisse XYZ1 et la partie ABD le numéro de caisse XYZ2. Ce numéro fut apposé au bas des caisses.

Description

Chaque automotrice se composait de deux caisses accouplées en permanence : une caisse comporte trois compartiments de deuxième classe et le poste de conduite, la cabine d'appareillage et un WC (voiture B) ; la seconde loge deux compartiments de deuxième classe, deux compartiments de première classe, le compartiment à bagages, le WC, le local du chef de train et la seconde cabine de conduite (voiture ABD).

Une passerelle d'intercirculation à soufflet permettait aux voyageurs et au personnel de bord de passer d'une partie à l'autre en toute sécurité. Chaque voiture reposait sur deux bogies du type Schlieren, chacun étant équipé d'un moteur de traction. Les bogies étaient équipés de freins à disque.

La voiture B se composait de trois compartiments de deuxième classe : un grand au milieu et deux petits aux extrémités. Ces compartiments étaient toujours séparés par une grande plateforme d'accès.

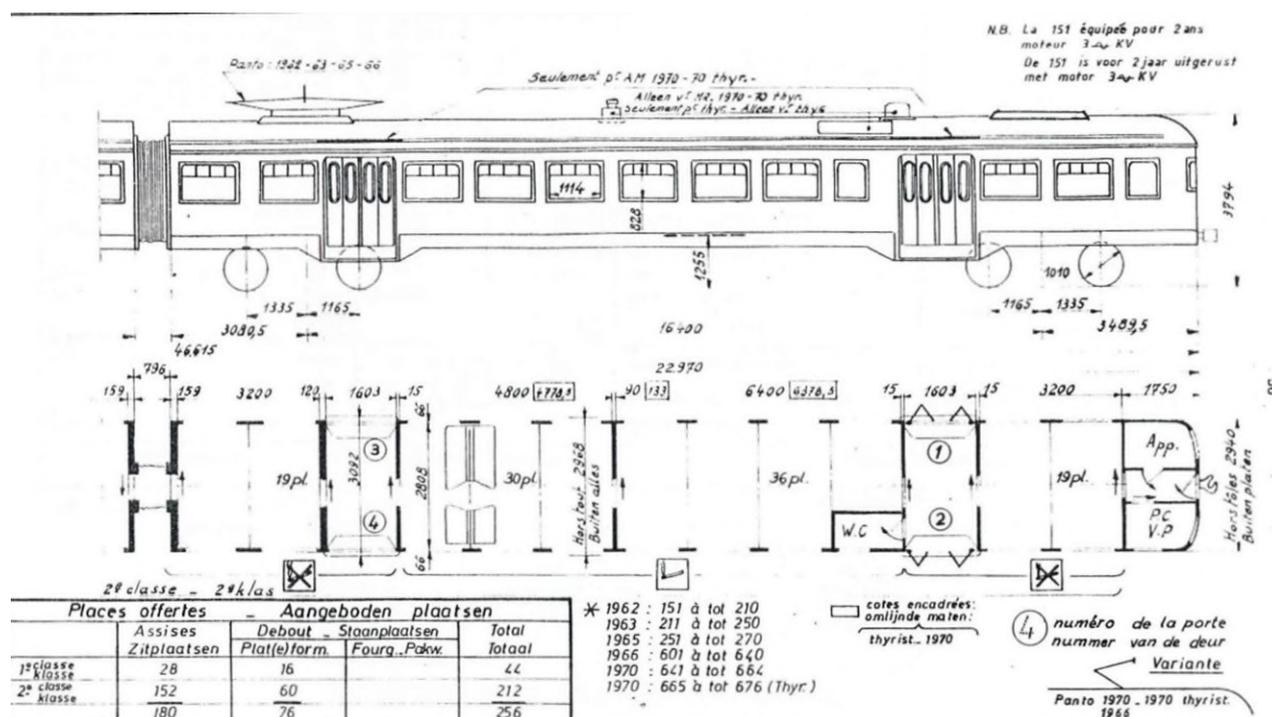


Schéma d'une voiture B (Recueil des schémas des automotrices de la SNCB. 1935-1986, J. Vandenberghe, 1987, p. 56.)

La voiture ABD se composait d'un compartiment à bagages et d'un compartiment de première classe, séparés par une petite plateforme d'accès, et de deux compartiments de deuxième classe plus petits, séparés par une grande plateforme d'accès.

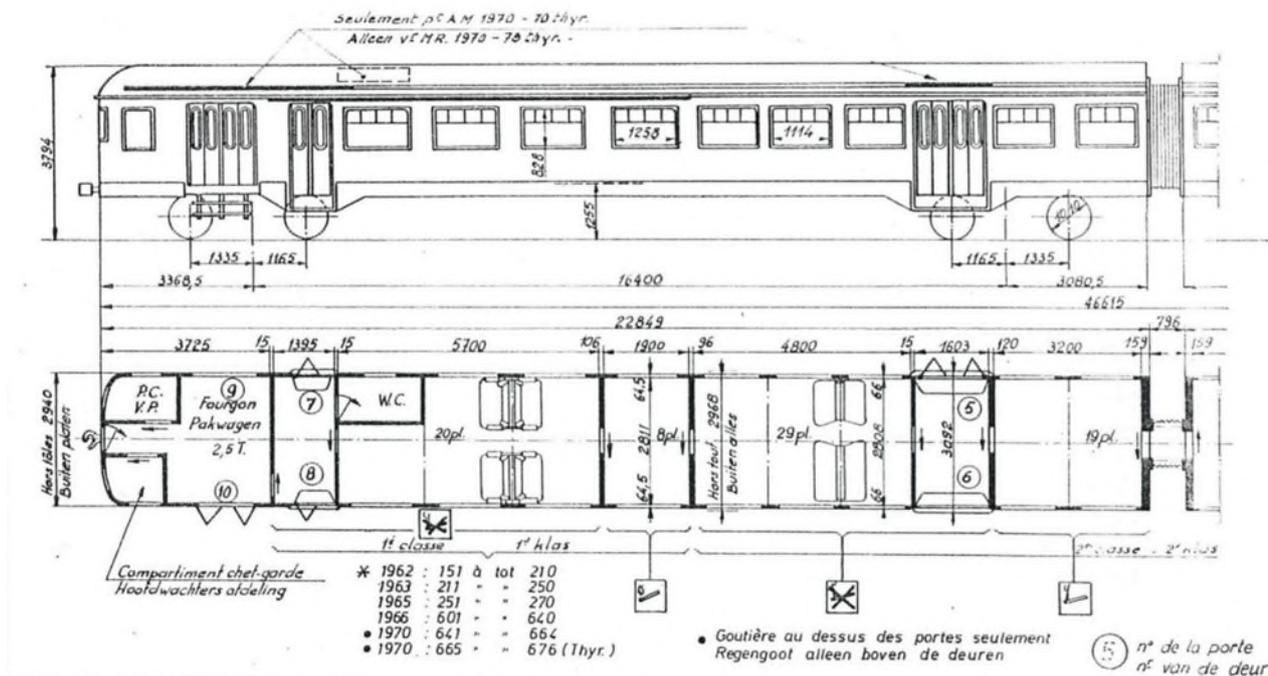


Schéma d'une voiture ABD (Recueil des schémas des automotrices de la SNCB. 1935-1986, J. Vandenberghe, 1987, p. 52.)

Les automotrices 251-270 ont été mises en service avec deux phares blanc/rouge placés horizontalement sur chaque paroi d'about.

Les banquettes étaient disposées transversalement dans une configuration 2+2 places en première classe et 2+3 places en deuxième classe. En première classe, elles étaient revêtues de velours mohair rouge dans le compartiment non-fumeurs et de velours mohair vert dans le compartiment fumeurs. En deuxième classe, elles étaient revêtues de simili cuir bleu dans le compartiment non-fumeurs et de simili cuir vert dans le compartiment fumeurs. Les porte-bagages étaient placés au-dessus des banquettes et une tablette fixe se trouvait sous chaque fenêtre. Des radiateurs électriques installés sous les banquettes assuraient le chauffage des compartiments. L'éclairage est assuré au moyen de tubes fluorescents disposés dans un capot en matière plastique.

Les cloisons et portes intérieures étaient habillées de panneaux stratifiés ; gris clair en deuxième classe et gris foncé en première classe.

L'équipement de traction électrique, nommé JH, était constitué de contacteurs mécaniques actionnés par un arbre à cames entraîné par un servomoteur. Grâce à ce système, les résistances de démarrage étaient progressivement court-circuitées, de sorte que la tension électrique sur les moteurs augmentait. Cela faisait également augmenter leur vitesse de rotation et donc la vitesse de l'automotrice.

Livrée

Vert avec quelques touches de jaune

À la sortie de l'usine, la caisse des automotrices était de couleur vert foncé avec un toit noir. La caisse arborait quelques fines bandes décoratives jaunes autour des phares, une bande de première classe de même couleur et les numéros de la classe et de la voiture en beige. Les bogies étaient noirs.

Vert avec fronts jaune vif



Automotrice 269 en gare d'Ottignies, Ronald Mardaga, 8 décembre 1984 (réf. M019-123)

Bordeaux avec fine bande blanc gris



Automotrice 265 en gare d'Esneux, août 1999 (D0989-11)

À partir de 1978, pour accroître la visibilité et la sécurité, le jaune fut remplacé par du jaune vif. Les portes d'intercirculation des parois d'about sont devenues jaune vif, et les rames ont été ornées de trois bandes jaune vif plus larges qui portaient des phares et se prolongeaient sur les parois latérales. La bande de première classe et le numéro de la classe sont également devenus jaune vif. Les bogies sont restés noirs.

En 1985, la SNCB lance une toute nouvelle livrée. La caisse devient bordeaux avec une fine bande blanc gris et un toit gris foncé. Les portes d'intercirculation et la bande de première classe restent jaune vif, mais les bandes plus larges de couleur jaune vif passent de trois à deux. La classe est indiquée par des chiffres rouge foncé apposés sur des autocollants blancs. Plus tard, cette indication est réalisée par des stickers 1 et 2 de couleur blanche. Les bogies restent toujours noirs.

Toutes les automotrices ont reçu cette livrée entre septembre 1990 et juin 1998 et l'ont conservée jusqu'à leur mise hors service.

Utilisation et mise hors service

Utilisation

Ces automotrices ont été utilisées sur le réseau électrifié entier. Elles pouvaient être accouplées à d'autres automotrices doubles, avec une composition maximale autorisée de six automotrices. Des attelages à griffes qui s'emboîtaient les uns dans les autres assuraient la liaison mécanique et un câble d'alimentation robuste assurait la liaison électrique. Au début, lors de parcours en solo, ce câble était installé dans le compartiment à bagages. Plus tard, il fut installé sur la paroi d'about, ce qui a grandement facilité la liaison électrique. Les liaisons pneumatiques, entre autres pour le freinage, étaient réalisées à l'aide de tuyaux flexibles en caoutchouc.

En trafic transfrontalier, ces automotrices ont circulé jusqu'à Maastricht, Aix-la-Chapelle et Luxembourg.

Mise hors service

	1976	1990-1999	2003-2010	2012	2013	Total
251-270			5	3	12	20

En 2013, les dernières rames ont disparu des voies. Elles ont toutes été mises à la mitraille.

Modifications et transformations

Modifications

Pantographes

Lors de leur construction, ces automotrices ont été équipées de deux pantographes à ciseaux sur le toit de la partie B.

Pour une raison inconnue, entre les années 1970 et mai 1982, le pantographe situé au-dessus du poste de conduite fut supprimé.

Évolution du pourcentage fumeurs et non-fumeurs

Initialement, la balance penchait du côté des fumeurs. À partir des années 1990, le pourcentage a toutefois évolué en faveur des non-fumeurs. Et depuis janvier 2004, tout le matériel roulant voyageurs de la SNCB est non-fumeurs.

Transformations

Ces automotrices n'ont pas fait l'objet de transformations importantes, ni d'une modernisation.

Celles qui existent encore aujourd'hui

Aucune automotrice de cette tranche n'a été conservée.

Felix Florquin

Juillet 2024

Bibliographie abrégée

- Articles :** Les automotrices 151-270 (I), *En Lignes*, n° 120, 01-04-2014, p.26-35, BIB_K576690
- Les automotrices 151-270 (II), *En Lignes*, n° 121, 01-06-2014, p.30-49, BIB_K576738
- VAN GEEL P. Les automotrices électriques doubles type 1962 de la SNCB. *Rail et Traction*, n° 86, 01-09-1963, p. 209-239, BIB_K702194
- MAHIEU J. NMBS elektrisch motorstel reeks 00 - type 62 (II). *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, 01-04-1995, p. 123-125, BIB_K16193
- MAHIEU J. NMBS elektrisch motorstel reeks 00 - type 62. *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, 01-01-1995, p. 83-86, BIB_K16192
- VAN RIJN W. Les automotrices électriques doubles type 1962. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-06-1962, p. 22-25, BIB_K24178
- Livres :** VANDENBERGHEN J. *Historique de la traction électrique en Belgique. Tome 5. 1952 - 1980. C : Les automotrices*. Bruxelles : SNCB, 1999, 448 p. BIB_C4703
- VANDENBERGHEN J. *Recueil des schémas des automotrices de la SNCB 1935-1986*. Bruxelles : SNCB, 1987, 87 p. BIB_C3450
- Archives :** PV de mise hors service au cours de la période 2003-2013

Pour une recherche plus approfondie, consultez notre base de données avec les mots clés suivants :

Catalogue de la bibliothèque : automotrice 1965

Collection du musée : automotrice 1965