



# nouveau matériel pour le service benelux

La collaboration entre la SNCB et les NS dans le domaine de la construction de matériel roulant et l'exploitation en commun de services de trains entre les deux pays remontent à 1956, année de naissance de la première rame automotrice Benelux (bleu foncé à bande jaune).

La SNCB et les NS en acquirent 12 de ce type.

Les rames furent construites aux Pays-Bas, mais équipées pour la partie électrique par l'industrie belge.

Les rames furent adaptées à la circulation sous les tensions de 3 000 volts continu en Belgique et 1 500 volts continu aux Pays-Bas. Entre la frontière belgo-néerlandaise et Roosendaal, une interruption de

la caténaire fut prévue pour passer d'une tension à l'autre.

Le 29 septembre 1957, un service régulier fut établi entre Amsterdam et Anvers, prolongé peu après jusqu'à Bruxelles.

Le temps de parcours Bruxelles-Amsterdam en fut réduit d'un quart d'heure.

Le service fut apprécié : quinze ans plus tard, la clientèle avait doublé.

Il devenait urgent d'accroître le parc du matériel roulant.

Le choix porta sur des rames tractées plutôt que sur des automotrices. Afin d'éviter les manœuvres de locomotives à Amsterdam, Anvers et Bruxelles, on eut l'idée de constituer des rames réversibles, en adaptant du matériel existant.

Les NS transformèrent des voitures-restaurants en voitures-pilotes et livrèrent les voitures de seconde classe.

La SNCB disposait déjà de locomotives électriques adaptables à la bitension et s'occupa dès lors de la livraison de voitures de première classe.

Ces rames ainsi formées entrèrent en service en 1973 et 1974.

Jusqu'à ce jour, les automotrices de 1957 et les rames réversibles de 73/74 ont assuré le service entre les deux pays, leur remplacement s'impose donc.

Après l'accord des autorités, la SNCB confia la construction de douze locomotives aux firmes ACEC et BN.

Les 59 voitures requises furent



commandées par les NS à la « Waggon-fabriek Talbot » à Aix-la-Chapelle.

La première locomotive « série 11 » fut livrée en novembre 1985, la douzième en avril 1986.

Ces locomotives appartiennent, avec celles des séries 21 et 27, à la nouvelle génération d'engins de traction, dont les caractéristiques, tant extérieures que techniques, sont identiques.

Les NS reçurent la première voiture fin janvier de cette année. Les 59 voitures se répartissent en 18 voitures de 2<sup>ème</sup> classe, dix de 1<sup>ère</sup> classe, dix mixtes 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe, dix mixtes 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe avec compartiment bagages, local pour le personnel de train et petite cuisine et enfin 11 voitures-pilotes avec compartiments de 2<sup>ème</sup> classe. 17 voitures seront maintenues en réserve ou à l'entretien, les autres composeront 7 rames pour le service Benelux.

Chaque train, composé de six voitures, offre 463 places assises dont 82 en 1<sup>ère</sup> classe et 317 en 2<sup>ème</sup> classe, auxquelles s'ajoutent 63 places sur strapontins. Dans une des voitures, il est

possible d'aménager un espace pour une chaise roulante de handicapé en relevant les strapontins. Les trains circuleront en rames réversibles, la locomotive se trouvant toujours au même endroit : elle poussera ou tirera la rame. Le train poussé sera commandé depuis le poste de conduite de la voiture-pilote.

L'avantage de pareille formation est que la locomotive ne doit plus être manœuvrée dans les gares terminales de Bruxelles et d'Amsterdam ainsi que dans la gare en impasse d'Anvers Central, ce qui entraîne un gain de temps appréciable.

Entre la livraison de la 1<sup>ère</sup> voiture et la mise en service du premier train complet, neuf mois se seront écoulés. Ce temps aura été consacré aux essais techniques des locomotives et des voitures ainsi qu'à l'initiation du personnel roulant néerlandais et belge.

Une cinquantaine de conducteurs belges du dépôt d'Anvers et environ 220 néerlandais des dépôts d'Amsterdam, Rotterdam et Roosendaal se sont familiarisés avec la conduite des locomotives et des voitures-pilotes.

Il faudra attendre fin octobre avant que la première rame complète soit accessible aux voyageurs du service Benelux et fin mai 1987 pour assister au remplacement intégral des rames actuelles par les nouvelles.

Depuis le 1<sup>er</sup> juin de cette année, les trains Benelux suivent un itinéraire différent aux Pays-Bas résultant de la mise en service de la ligne vers Schiphol.

Haarlem n'est donc plus desservi au profit de l'aéroport national et de la nouvelle gare d'Amsterdam Lelylaan, proche d'importants faubourgs de l'ouest d'Amsterdam. Le trajet Bruxelles Midi-Amsterdam est couvert en trois heures et quatre minutes, et au départ d'Anvers, Amsterdam est atteint en deux heures et dix-sept minutes.

A Bruxelles existent de bonnes correspondances avec les trains Intercity, notamment vers le Luxembourg.

Le volume total du trafic par trains entre la Belgique et les Pays-Bas, via Roosendaal (autres trains internationaux inclus) s'élève à 1 800 000 voyageurs par an et environ 60 % de ceux-ci utilisent le service Benelux.