

Jusqu'à la fin de la saison d'hiver 73-74, les voyageurs à destination des Pays-Bas avaient la possibilité, en gare d'Anvers-Central, d'acheter un journal, de déambuler sur les quais, voire de se rafraîchir à la buvette (encore fallait-il être rapide dans ce dernier cas). A partir du 26 mai, plus de question de s'attarder : il faut faire provision de lecture ou se désaltérer à Bruxelles, avant le départ. En effet, l'arrêt à Anvers a été sensiblement écourté.

Le temps d'arrêt a été également réduit en gare de Roosendaal, et cela grâce à la mise en service de rames réversibles bicourant.

Anvers étant une gare en cul de sac, il fallait, le train une fois arrêté, décrocher la locomotive, en amener une deuxième, l'accrocher à l'autre bout de la rame, procéder à des essais de freins avant le départ. A Roosendaal, nouveau changement de locomotive, puisque le réseau néerlandais n'est pas alimenté sur les mêmes bases que le réseau belge (1 500 volts au lieu de 3 000).

Pour gagner 10 à 15 minutes sur le trajet, les Nederlandse Spoorwegen et la SNCB ont voulu simplifier ces opérations en mettant en service un matériel simple et pratique.



rames réversibles pour Amsterdam



A partir de l'été 1974 donc, les rames Bénélux sont tirées par des locomotives bi-courant, qui peuvent circuler tant aux Pays-Bas qu'en Belgique. Des voitures-pilotes ont été construites par nos voisins et sont placées en bout de rame. Elles comprennent, outre un fourgon et un buffet de 24 places, un poste de pilotage semblable à celui de la locomotive utilisée. A Anvers, le machiniste branche les commandes de la locomotive sur la voiture-pilote; il change d'habitacle et deux minutes à peine après l'arrivée, le train repart. A Roosendaal, nouvelle manœuvre brève et le train peut continuer, alimenté à ce moment sous une tension électrique différente.

Les voitures de 1^e classe et les voitures mixtes — 1^e et 2^e classes — construites par la SNCB, bénéficient d'un confort accru : sièges inclinables, suspension améliorée, isolation acoustique et thermique soignée, éclairage d'ambiance très lumineux, lampes-liseuses individuelles, sonorisation intérieure permettant de signaler l'entrée dans chaque gare-étape.

Les horaires présentent également quelques modifications : les départs ont lieu à présent, aux heures 10 à Bruxelles-Midi et aux heures 27 à Amsterdam, et cela chaque jour entre la 7^e et la 22^e heures. Pour ce qui concerne le service intérieur, il faut savoir qu'aux heures creuses, un train direct reliera Bruxelles à Anvers tous les quarts d'heure; ces trains belges feront arrêt à Berchem.

Ces adaptations ont été rendues nécessaires par l'accroissement considérable de la fréquentation de la ligne belgo-hollandaise. Le nombre de voyageurs (dans les deux sens) étant passé en 10 ans de 650 000 à 1 150 000, les rames réversibles courtes (automotrices) ne suffisaient plus pour donner entière satisfaction à la clientèle. Les deux réseaux voisins ont trouvé là une solution souple qui permettra probablement, dans l'avenir d'autres améliorations encore.

