

# L'AM 96 EST PRESQUE PRÊTE

**Fin décembre 1992: la SNCB commande 163 voitures et 120 automotrices de nouvelle génération, pour remplacer valablement ses matériels les plus anciens. Septembre 1995: les voitures I 11 commencent à rouler entre Ostende et Liège. Été 1996: les AM nouvelles entrent progressivement en service.**

La conception des nouvelles automotrices (et des voitures I 11) répond aux exigences précisées par une étude de marché. Le confort de ce matériel destiné au service intérieur est très proche de celui des matériels à grande vitesse. Jugez-en.

## Confort d'avenir

- ✧ Sièges agencés en 2+1 pour la 1<sup>ère</sup> classe et 2+2 en 2<sup>ème</sup>.
- ✧ 60 % des sièges alignés façon avion, 40 % en face à face.
- ✧ Climatisation généralisée.
- ✧ Isolation phonique soignée.
- ✧ Information écrite par système électronique placé près des portes intérieures.
- ✧ Portes intérieures commandées automatiquement.
- ✧ Toilettes en circuit fermé avec réservoir de décharge, utilisables à l'arrêt.
- ✧ En 1<sup>ère</sup> classe, espace réservé pour un fauteuil roulant et toilette aménagée pour les voyageurs handicapés.
- ✧ 167 places assises (36 pour fumeurs) en 2<sup>ème</sup> classe et 45 (9 pour fumeurs) en 1<sup>ère</sup>.
- ✧ Une cabine téléphonique par rame.
- ✧ Dans chaque habitacle, bouton d'appel de l'accompagnateur.
- ✧ Systèmes de traction et de freinage électriques et électroniques nouveaux, procurant des conditions optimales de fonctionnement, bénéfiques au confort.

## Conditions de travail optimisées

Le poste de conduite est spacieux et - c'est la première fois - également climatisé. Le siège a été particulièrement étudié pour le confort du conducteur et les vitres latérales sont équipées de pare-soleil. L'accompagnateur dispose dans la voiture de 1<sup>ère</sup> classe d'un compartiment isolé d'où il commande l'information écrite et sonore. Informer devient ainsi plus facile et plus efficace que d'une plate-forme parfois encombrée.

## Haut niveau technique

L'électronique et l'informatique sont abondamment intégrées au matériel AM 96. Les moteurs sont asynchrones, à courant triphasé, comme les moteurs des Eurostar et des ICE allemands.

La TBL 2 (transmission balise-locomotive) apporte sur la console de pilotage des informations sur la vitesse autorisée, l'état des signaux, les distances de freinage. Elle autorise à rouler vite même en cas de visibilité réduite. Elle réagit à toute situation inadaptée, déclenche des alarmes et, au besoin, un freinage d'urgence. Elle permet de réduire les intervalles entre 2 trains et donc d'accroître le nombre de trains en circulation. Des 120 AM 96 commandées, 70 seront monotension et 50

## 120 rames en 5 ans

Les premières unités AM 96 prendront du service avant fin 96, d'abord entre Mons et Aulnoye, entre Mons et Lille ainsi qu'entre Anvers et Lille (bitension !). Plus tard sur la liaison IC Knokke/Blankenberge - Bruxelles - Liège - Maastricht/Hasselt - Genk. Le plan IC/IR remanié en 1998 tiendra compte des potentialités de ce matériel nouveau. La livraison totale s'achèvera à la mi 2000.



Ci-dessus: deux sièges s'effacent pour faire place à un fauteuil roulant

A gauche: le poste de conduite...

... qu'on escamote pour accoupler les rames

bitension, pour rouler tantôt sous 3.000 volt continu, tantôt sous 25.000 volt alternatif.

Comme dans les IC de nos collègues danois, le nez de l'AM 96 est encadré par un gros boudin de caoutchouc. A la jonction de deux automotrices, les boudins comprimés forment un joint étanche très protecteur pour l'intercirculation. A l'accouplement, les tables et sièges de conduite sont escamotés dans la paroi latérale. Le poste de conduite libère donc le passage pour les voyageurs, les accompagnateurs et l'éventuel minibar.

## Facile d'entretien

Les constructeurs avaient à rencontrer plusieurs défis: confort, efficacité, rapidité, sécurité, fiabilité maximale. On leur a demandé en outre la facilité d'entretien. Il s'agit d'une part de comprimer sensiblement le coût des entretiens (politique poursuivie par tous les réseaux européens). De l'autre, il faut accélérer le travail pour que les rames ne restent pas trop longtemps hors service. Un certain nombre d'équipements sont donc "modulaires", facilement démontables et remplaçables: convertisseurs statiques alimentant la climatisation et l'éclairage, système de toilettes...



## Un matériel pour le 21<sup>ème</sup> siècle

Toutes les voitures I 11 et les AM 96 une fois livrées, nous disposerons au total de 38.000 places assises nouvelles d'une conception adaptée au 21<sup>ème</sup> siècle. Mais ce n'est qu'un début. Le plan d'investissements 1996-2005 prévoit 110 milliards pour l'achat de matériels voyageurs neufs, dont 90 % au bénéfice du trafic intérieur. Il comprend, par exemple, l'acquisition d'autorails diesel pour les dessertes régionales et de nouvelles voitures à double étage.

Le chemin de fer remplira bien son rôle d'auxiliaire de la mobilité au siècle prochain. Il s'outille dès à présent dans cette perspective. ■

## 80 nouvelles locomotives bitension, dont 60 pour la SNCB

C'est en décembre dernier que la SNCB, avec les CFL, a passé une commande groupée de locomotives bitension polyvalentes. Ce matériel nous ouvrira, entre autres, les portes du réseau français. La performance et la qualité de notre offre en seront renforcées.

- ✧ Une vitesse de 200 à l'heure en service voyageurs.
- ✧ Une puissance de 5.000 kW (le triple de celle des locomotives qui ont aujourd'hui 40 ans d'âge) pour tirer des trains de marchandises lourds.
- ✧ Deux tensions d'alimentation (3.000 Volt continu et 25.000 Volt alternatif) pour parcourir tout le réseau belge et luxembourgeois mais aussi la plus grande partie du nord de la France, par exemple jusqu'à l'entrée du tunnel sous la Manche.
- ✧ Des moteurs asynchrones, comme en est de plus en plus équipé le parc de traction des réseaux voisins, et comme sur nos AM 96.

### "Passe-frontière"

C'est un matériel d'avenir que nous avons commandé. Il ressemble un peu aux dernières locos acquises par la SNCF notamment pour "aller chercher le trafic de fret au-delà des frontières françaises, là même où il prend naissance" (La Vie du Rail n° 2531). L'option "passe-frontière" doit désormais être inscrite dans nos esprits, puisque dès l'année prochaine, l'ouverture des réseaux à tous les opérateurs, même nouveaux (mais agréés) sera

une réalité incontournable. Il est donc important que nous puissions, par exemple, charger un train intermodal à Muizen (Ferry-Boats, membre du groupe SNCB, s'en charge) et le conduire jusque Calais, où une loco SNCF ou BR relaiera la nôtre pour franchir le tunnel sous la Manche et poursuivre le trajet jusque Willesden, le terminal d'éclatement anglais. Même chose pour atteindre Metz (en France) où est redistribué le trafic intermodal européen.

### Axes croisés

La commande faite à ACEC Transport (GEC Alsthom) aidé par BN Bombardier porte sur 80 locomotives. Les CFL en prendront 20 et nous 60. Nous achèterons en même temps 21 pupitres de conduite à monter dans des voitures I 11 qui seront "pilotes" de rames réversibles. La première loco nouvelle prendra du service en décembre 1997 et les autres suivront à la cadence de 22 par an.

En service voyageurs, elles assureront la liaison Ostende-Eupen, à 200 à l'heure (avec voitures I 11) sur les tronçons modernisés et sur la ligne nouvelle entre Louvain et Liège. Une fois les voitures-pilotes I 11 sorties d'atelier, les nouvelles locos assureront aussi Anvers-Charleroi.

Pour les marchandises, elles seront largement utilisées en trafic nord-sud, notamment par l'itinéraire Meuse-Athus (actuellement en cours d'électrification) sous 25.000 Volt alternatif. ■