

TRENTE ANS UN NOUVEAU LOOK

La SNCB a présenté à la presse le 18 juin dernier le nouveau matériel qui assurera désormais les relations IC Bruxelles-Amsterdam.

Des voitures de teintes rouge et jaune qui remplaceront d'ici la fin de l'année le matériel "Intercity" Bruxelles - Amsterdam et retour en service actuellement. Les voyageurs utilisant fréquemment ces services estimeront que ce n'est pas un luxe excessif que de remplacer ce matériel, qui ne donne plus satisfaction, tant du point de vue du confort que de la régularité.

Actuellement, la liaison IC Bruxelles - Amsterdam est encore assurée par des automotrices Bénélux doubles datant de 1957 et par des rames réversibles composées de matériel existant alors et quelque peu adaptées, en 1973 et 1974. Il est évident qu'il est totalement démodé. Les nouvelles voitures permettront non seulement d'améliorer sensiblement le confort, mais aussi de garantir un plus grand respect des horaires. Ce qui n'est pas toujours le cas actuellement, en raison de nombreuses défaillances techniques.

Collaboration belgo-néerlandaise

Les nouveaux trains "Bénélux" constituent l'exemple d'une parfaite collaboration entre deux pays voisins, à la base de laquelle se trouve un accord conclu en 1983 entre les directions de la SNCB et des NS (chemins de fer néerlandais). Il fut alors décidé que les NS fourniraient les voitures et que la SNCB commanderait douze locomotives bitension, pouvant circuler sur les deux réseaux (1.500 volts aux Pays-Bas et 3.000 volts en Belgique). Afin d'accentuer cette collaboration, il fut également convenu que la livrée du matériel

s'inspirerait de celle du matériel des deux réseaux, soit une combinaison du rouge-bordeaux de la SNCB et du jaune des NS, en vue de constituer un ensemble harmonieux.

Après accord des autorités de tutelle, la SNCB confia la construction des douze locomotives électriques aux ACEC de Charleroi pour la partie électrique et à la BN de Nivelles pour la partie mécanique. Quant aux cinquante-neuf voitures, elles furent commandées par les NS à la Waggonfabrik Talbot à Aix-la-Chapelle.

Chaque train, composé de six voitures, offrira 462 places assises, dont 82 en 1ère classe et 317 en 2ème classe, auxquelles s'ajoutent 63 places sur strapontins. Dans une des voitures, il est possible d'aménager un espace pour une chaise roulante en relevant les strapontins.

Exploitation en rames réversibles

Ces trains circuleront en rames réversibles, la locomotive se trouvant toujours au même endroit. Alternativement, elle poussera ou tirera la rame. Le train poussé sera commandé depuis le poste de conduite de la voiture-pilote. L'avantage de cette solution réside dans le fait que les manœuvres dans les gares terminales de Bruxelles et d'Amsterdam, ainsi que dans la gare en impasse d'Anvers-Central, ne sont plus nécessaires, ce qui procure un gain de temps appréciable.

Pour chacun des deux réseaux, il s'agit d'un matériel exploité en service intérieur autant qu'en service international. Pour la SNCB, en particulier, ce matériel nouveau permet de réaliser une augmentation de capacité entre Bruxelles et Anvers. Ce dont nul ne se plaindra.



TRENTE ANS : UN NOUVEAU LOOK

Trente ans de service "Benelux"

La collaboration entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais dans les domaines de la construction de matériel roulant et de l'exploitation en commun entre les deux réseaux remonte à 1956, lorsque fut conçue la première rame automotrice Benelux, de couleur bleu foncé soulignée d'une large bande jaune, ce qui la différenciait de tout autre matériel roulant. Les deux réseaux firent l'acquisition de douze de ces rames, qui furent construites aux Pays-Bas, tandis que l'équipement électrique était livré par la Belgique. Ces rames furent adaptées à la circulation sous les tensions de 3.000 volts continu en Belgique et de 1.500 volts continu aux Pays-Bas.

Le 29 septembre 1957, le nouveau service fut établi entre Anvers et Amsterdam. Peu après, il fut prolongé jusqu'à Bruxelles, ce qui permit de réduire de quinze minutes le temps de parcours entre les deux villes. Ce service devint très vite fort apprécié. Quinze ans plus tard, la clientèle avait doublé et il fallut envisager un accroissement du parc de matériel roulant.

Il fut réalisé par l'acquisition de rames tractées et non plus d'automotrices. Pour éviter les manoeuvres des locomotives à Amsterdam, Anvers et Bruxelles on songea à constituer des rames réversibles, en adaptant du matériel existant. Les NS transformèrent des voitures-restaurants en voitures-pilotes et livrèrent les voitures de 2ème classe. La Belgique, qui disposait déjà de locomotives électriques adaptables à la bitension, livra en plus des voitures de 1ère classe. Ces rames entrèrent en service en 1973 et 1974. Jusqu'à ce jour, les automotrices de 1957 et les rames réversibles de 1973-1974 ont assuré le service entre les deux pays. C'est dire qu'elles avaient pris de l'âge et que leur remplacement s'imposait.

Depuis le 1er juin de cette année, les trains Benelux suivent en Hollande un itinéraire résultant de la mise en service de la ligne vers Schiphol. Haarlem n'est donc plus desservi, au profit de l'aéroport national, et les trains desservent désormais la nouvelle gare d'Amsterdam Lelylaan, ce qui a rapproché du chemin de fer 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 la métropole néerlandaise est atteinte en deux heures et dix-sept minutes.

A Bruxelles, de bonnes correspondances sont prévues avec les trains Intercity, entre autres vers Luxembourg, ce qui justifie la partie "Lux" de l'appellation.

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. Environ 60% de ceux-ci utilisent le service Benelux.

Nous avons essayé ce matériel nouveau

B-revue était sur la ligne le 18 juin, avec bien d'autres journalistes. Pour un essai, que tout le monde espérait concluant. Et de fait, il y a vraiment très peu à redire à ce matériel.

Le confort est d'un excellent niveau, même en deuxième classe. Si les sièges sont à trois de front (2 + 1) en première, ils sont à quatre de front (2 + 2) en seconde, avec cet avantage incontestable que les longues jambes peuvent s'étendre sans problème. Une tablette logée dans le siège précédent peut être déployée pour déposer sac à main, lecture ou rafraîchissement.

Les filets à bagages sont longitudinaux; ils supportent un éclairage et une ventilation individuels.

Le design des parois d'about, autour des portes de plateformes, a été confié à deux artistes : Jonges et Pasture. La décoration représente, à la manière des sérigraphies aux tons doux, des paysages et villes de Belgique et de Hollande.

Le tout dans des tons agréables, que nos photos montrent bien.

Quelque chose à redire, malgré tout ?

Qui, peut-être le fait que les tablettes viennent un peu bas et empêchent dès lors de croiser les jambes tout-à-fait à l'aise. Mais ce n'est vraiment qu'un détail mineur !

Résumons-nous pour conclure.

Le service Benelux bénéficie déjà de ce matériel nouveau. Au fur et à mesure qu'il sera livré par les constructeurs, le matériel entrera en service pour la plus grande joie des usagers.

