

Benelux: nouvelles rames depuis le 3 octobre



Compartiment seconde classe des nouvelles voitures Benelux.

L'actuelle liaison Intercity Bruxelles – Amsterdam est encore assurée par des automotrices "Benelux" doubles construites en 1957 (surnommées "Têtes de chien" en raison du profil du poste de conduite) et par des rames réversibles composées de matériel existant à cette époque et ayant subi quelques transformations en 1973 et 1974.

Largement démodé, offrant un confort assez relatif comparé au niveau actuel du matériel international, il est évident que son remplacement par du matériel moderne était nécessaire, d'autant que l'ancien matériel n'offre plus suffisamment de garanties de fiabilité en raison de sa vétusté. La mise en service de la première rame nouvelle a eu lieu le vendredi 3 octobre.

Les nouveaux trains "Benelux" sont le fruit d'une 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 conclu que les NS fourniraient les voitures et que la SNCB commanderait douze locomotives bi-tension, pouvant circuler sur les deux réseaux (1500 volts aux Pays-Bas et 3000 volts en Belgique). Afin d'accentuer cette collaboration, il fut également convenu que la livraison du matériel s'inspirerait de celles du matériel des deux réseaux, soit une combinaison du bordeaux de la SNCB et du jaune des NS, en vue de constituer un ensemble harmonieux.

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. Ces engins, qui composent la série 11 ont une puissance de 3150 kW et peuvent atteindre la vitesse de 160 km/h. Quant aux cinquante-neuf voitures, elles furent commandées par les NS à la Waggonfabrik Talbot à Aix-la-Chapelle.

La première locomotive "Série 11" fut livrée à la SNCB en novembre 1985 et la douzième en avril 1986. Ces locomotives font partie, avec celles des séries 21 et 27, de la nouvelle génération d'engins de traction, dont les caractéristiques, tant extérieures que techniques, sont quasi identiques.

Les NS reçurent la première voiture fin janvier de cette année. La livraison se répartira en dix-huit voitures de 2^e classe, dix de 1^{re} classe, dix mixtes 1^{re} et 2^e classe, dix mixtes 1^{re} et 2^e classe avec compartiment bagages, local pour le personnel du train et petite cuisine, et enfin onze voitures-pilotes avec compartiments de 2^e classe. Quarante-deux de ces voitures composeront sept rames, tandis que dix-sept seront à l'entretien ou maintenues en réserve.

Chaque train, composé de six voitures, offrira 462 places assises, dont 82 en 1^{re} classe et 317 en 2^e 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.

Exploitation en rames réversibles

Ces trains circuleront en rames réversibles. De la sorte, 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 entraîne un gain de temps appréciable.

Entre la fourniture de la première voiture et la mise en service du premier train complet, le dimanche 26 octobre, il se sera passé environ neuf mois. Ce laps de temps aura été mis à profit pour les essais techniques des locomotives et des voitures et pour l'initiation du personnel roulant néerlandais et belge. C'est ainsi qu'une cinquantaine de conducteurs belges du dépôt d'Anvers et environ 220 néerlandais des dépôts d'Amsterdam, Rotterdam et Roosendaal devront être initiés à la desserte des locomotives et des voitures-pilotes.

Il faudra attendre les horaires 1987-1988 (fin mai 1987) pour assister au remplacement intégral des rames actuelles par les nouvelles.

Aux Pays-Bas, le public pourra se familiariser plus tôt avec le nouveau matériel. En effet, dans le cadre

des essais techniques, les nouvelles voitures "Benelux" circuleront incidemment dans les relations Intercity Zandvoort - Maastricht/Haarlem.

Les locomotives belges de la série 11 ont assuré leur rodage entre Anvers et Mouscron, où elles assurent la traction des trains IC.

Une voiture-pilote de la nouvelle rame "Benelux" - non accessible à la clientèle - a été incluse dans certains de ces trains, du 13 mai à fin juin de cette année, afin de permettre l'écolage de la cinquantaine de conducteurs attachés au dépôt d'Anvers qui seront appelés à assurer la conduite des trains.

Si le poste de conduite - en beaucoup de points identique à celui des locomotives des séries 27 et 21 - n'a pas posé beaucoup de problèmes aux conducteurs, la conduite de ces engins diffère toutefois par certains aspects: ainsi le dispositif de freinage. Les Néerlandais dont le poste de conduite se trouve à droite, se sont



Le poste de conduite mixte hollando-belge: ici en freinage "à la hollandaise".

opposés à la pose d'une manette classique de freinage utilisée sur nos locomotives (manœuvrable par la main gauche). Un compromis a permis de respecter les habitudes des deux parties: on a utilisé le nouveau type de frein "PBL" comportant deux poignées de frein placées à gauche et à droite du conducteur, l'une et l'autre pouvant être utilisée indistinctement par les conducteurs belges et néerlandais.

Le poste de conduite introduit également une seule manœuvre autorisant à la fois la commutation entre les deux tensions belge et néerlandaise et le passage du système belge "Mémor" (système d'avertissement et de contrôle de la vigilance du conducteur) à son homologue néerlandais ATB (automatische treinbeïnvloeding). Enfin, le carnet de dépannage a été adapté au nouveau matériel.

Les spécialistes de l'écolage des conducteurs font observer que le poste de conduite de la voiture-pilote est très ergonomique, inclut une série de dispositifs améliorant le confort (comme l'allumage et l'extinction automatique de l'éclairage de la cabine) tout en offrant plus d'espace libre. En revanche, on note un accroissement du niveau sonore et des bruits de roulement plus accentués que sur nos locomotives nouvelles, et ce en raison de la présence du bogie pratiquement sous le poste de conduite.

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 l'exploitation en commun entre les deux réseaux remonte à 1956. C'est cette année que fut conçue la première rame automotrice "Benelux". Elle était de couleur bleue foncée 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 3000 volts continus en Belgique et de 1500 volts continus aux Pays-Bas avec, à la frontière belgo-néerlandaise, une interruption de la caténaire pour passer d'une tension à l'autre.

Quelques caractéristiques des voitures

Année de construction	1986/1987
Vitesse maximum	160 km/h
Nombre:	
Voiture-pilote (Bs)	11
Voiture 1 ^e /2 ^e cl. (AB)	10
Voiture 1 ^e cl. (A)	10
Voiture 2 ^e cl. (B)	18
Voiture 2 ^e cl./bagage/cuisine (BKD)	10
Total	59
Composition par train	loc-A-AB-BKD-B-B-Bs
Nombre de places assises:	
en BS	76, dont 12 strapontins
en AB	79, dont 23 1 ^e cl., 48 2 ^e cl. et 8 strapontins
en A	69, dont 24 en compartiments et 10 strapontins
en B	92, dont 12 strapontins
en BKD	54, dont 9 strapontins
par train	462, dont 82 en 1 ^e cl., 317 en 2 ^e cl. et 63 strapontins
Longueur par voiture	26,4 m
par train	177 m
Poids par voiture	41 tonnes
par train	331 tonnes
Projet	NS/Service du Matériel et des Ateliers
Constructeur	Waggonfabrik Talbot, Aix-la-Chapelle

Quelques caractéristiques des locomotives Série 11

Constructeur	ACEC/BN
N ^o de série	1181 - 1192
Puissance	3150 kW
Tension	1500/3000 V DC commutable
Longueur	18,65 m
Poids	85 tonnes
Vitesse max. autorisée	160 km/h
Nombre	12

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 du matériel roulant.

Il fut réalisé par l'acquisition de rames tractées et non plus d'automotrices. Pour éviter les manœuvres 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 2^e classe.

La Belgique, qui disposait déjà de locomotives électriques adaptables à la bitension, livra, en plus, des voitures de 1^{re} 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 si elles avaient pris de l'âge et que leur remplacement s'imposait.

Correspondances

Depuis le 1^{er} juin de cette année, les trains "Benelux" suivent un itinéraire différent résultant de la mise en service de la ligne vers Schiphol. Haarlem n'est donc plus desservie, 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".

L'investissement nécessaire à l'achat des douze locomotives de la série 11 est de 1 446 millions de francs belges à charge du budget des Communications. La contribution hollandaise est quant à elle fixée à 825 millions de francs belges.

Louvain: la fête du train



C'est une véritable atmosphère de fête qui a régné du 6 au 12 septembre dernier à Louvain. La gare et le dépôt de matériel ancien qui la jouxte (dépendant de l'IPM Hasselt) était le lieu de deux expositions: l'une de matériel nouveau, l'autre de matériel ancien regroupé jusqu'ici dans le dépôt ouvert pour la circonstance.

Côté nouveau matériel, la nouvelle rame BENELUX tenait la vedette à côté d'une voiture T2, du wagon-restaurant de la CIWLT et d'une automotrice "Break".

Côté ancien, la vapeur était reine puisque, chaque jour, une locomotive à vapeur était mise sous pression. Des parcours en autorail historique étaient organisés entre la gare et Louvain et permettaient aux visiteurs de se rendre sur les deux sites d'exposition.

Au total, quelque seize mille personnes ont visité l'exposition durant cette semaine. Visites individuelles, en famille ou par classe scolaire: les trois modes se confondaient, sans oublier des visiteurs hollandais comme nous l'a signalé le chef de gare de Louvain, pour qui cette affluence a dépassé toutes les prévisions.

Les organisateurs avaient prévu de faire accueillir les visiteurs par des

membres du personnel ayant dans leur vie professionnelle la charge du matériel présenté, ce qui semble avoir été apprécié favorablement par les visiteurs, ceux-ci ayant rarement l'occasion de s'entretenir avec des spécialistes (des instructeurs de matériel de traction p. ex.).

Nul doute que cette présentation dynamique a contribué à faire saisir au public les potentialités du rail, tant sur le plan de l'accueil ferroviaire que sur celui de la fiabilité du matériel.

Une telle manifestation a montré que l'on peut, avec des coûts extrêmement raisonnables, mettre sur pied une opération de relations publiques qui prend heureusement place à côté de l'activité publicitaire classique d'une entreprise.

Mais il faudrait ajouter qu'en matière de relations publiques, c'est à tous les agents de la Société qu'incombe la tâche de ne pas décevoir la clientèle lorsque celle-ci, encouragée par ce genre d'opération, prendra place - peut-être pour la première fois - dans un compartiment d'un train régulier, et non dans celui d'une voiture d'exposition. Les relations publiques ne sont rien sans l'effort de tous, chaque jour, devant la clientèle. ■