
LA SNCB ACHÈTE 84 VOITURES À LA SNCF

La SNCB a décidé d'acquérir 84 voitures du parc actuel de la SNCF en vue de faire face aux besoins prévisibles en matière de voitures à voyageurs au cours des prochaines années.

Fin 1992 a été passée une commande de 163 nouvelles voitures à grand confort et 120 automotrices triples pour les besoins du service intérieur. Compte tenu des délais d'étude, de construction et de livraison de ces nouveaux véhicules, les premiers d'entre eux ne pourront être régulièrement mis en service qu'à partir de 1996.

Mais l'analyse des besoins fait apparaître la nécessité de disposer d'un certain nombre de voitures en remplacement d'autres, plus anciennes, dès le milieu de 1995. En effet, les plus anciennes séries de matériel à voyageurs existantes sont progressivement mises hors service. Il s'agit plus particulièrement d'automotrices construites au début des années 1950 ainsi que de voitures des types K 1 (construites en 1933-34) et K 3 (construites entre 1956 et 1958). De plus, cette situation n'est pas limitée aux exercices 1995-1996 mais se produit également au cours de plusieurs exercices ultérieurs en fonction de l'évolution du parc et des besoins.

Il s'agissait donc de rechercher une solution en vue de disposer d'un matériel compatible avec les conditions que se fixe actuellement la SNCB pour offrir à sa clientèle un service de qualité dans le cadre d'une exploitation optimisée sur le plan économique. Dans cette optique, le matériel recherché devait entre autres:

- offrir aux voyageurs un bon niveau de confort, aussi comparable que possible à celui qui est procuré par les très nombreuses voitures SNCB de couleur bordeaux du type M4 mises en service durant les années 80;
- disposer, de préférence, d'une ventilation et/ou d'un chauffage par air puisé;
- être équipé de portes automatiques, en vue de faciliter les entrées et sorties des voyageurs ainsi que pour simplifier l'exploitation des trains.

L'analyse des besoins a montré qu'il est nécessaire de disposer d'un peu plus de 80 voitures de remplacement.

Diverses possibilités ont été examinées pour se procurer les voitures recherchées, notamment la modernisation et l'équipement en portières automatiques des anciennes voitures existantes du type K, et la location de voitures de réseaux étrangers. Certains réseaux étrangers ont même proposé d'acheter des voitures de leur parc, après révision et modernisation. Les diverses solutions possibles ont été étudiées et comparées sous leurs différents aspects. Parmi les diverses offres, celle de la SNCF (84 voitures actuellement disponibles) s'est révélée la plus intéressante, tant du point de vue du prix d'acquisition que dans la mesure où elles répondent globalement aux conditions posées. Elles offrent en effet, après adaptation à la circulation sur le réseau SNCB, un excellent niveau de confort, dans la mesure où la disposition existante des sièges correspond aux nouvelles normes de la SNCB (2 + 2 en 2^{ème} classe et 2 + 1 en 1^{ère}). Ces voitures disposent d'un chauffage à air puisé et sont équipées d'ensembles de roulement (bogies) d'un type comparable à celui des voitures SNCB du type M 4. Par ailleurs, dans le cadre de l'opération d'acquisition, ces voitures seront rénovées intérieurement:

- en 2^{ème} classe, les sièges individuels seront garnis d'un nouveau revêtement simili;
- en 1^{ère} classe, les sièges individuels - inclinables - recevront un revêtement en tissu amovible, ce qui facilitera leur entretien. De nouveaux rideaux seront posés et le sol sera recouvert d'un nouveau tapis.

Ces voitures ont été construites dans les années 69-70, ce qui leur ménage une durée de vie encore excellente (environ 10 ans) et rentabilise davantage encore l'investissement en permettant d'envisager certains reports d'investissements dans un avenir à moyen terme.

Les 84 voitures se répartissent de la manière suivante:

- 55 voitures de 2^{ème} classe;
- 14 voitures de 1^{ère} classe;
- et 15 voitures de 2^{ème} classe comportant un compartiment spécial pour le chef de train.

Les premières unités seront disponibles pour septembre 95, les suivantes étant livrées au cours des quelques mois suivants. Compte tenu des affectations des différentes catégories de matériel à voyageurs, la SNCB envisage de les utiliser principalement sur certains trains de pointe (P), actuellement assurés avec des voitures du type M 4.

s n e b
presse &
relations
publiques
85, rue de
f r a n c e
1 0 7 0
b r u x e l l e s
téléphone
02/524.20.34
t é l é f a x
02/525.40.45

NMBS KOOPT BIJ SNCF 84 RIJTUIGEN

De NMBS heeft beslist 84 rijtuigen uit het huidige SNCF-wagenpark te kopen om de eerstvolgende jaren aan de behoeften inzake reizigersmaterieel te voldoen.

Eind 1992 bestelde de NMBS 163 nieuwe hoogcomfortabele rijtuigen en 120 drieledige motorstellen voor de binnenlandse dienst. Door samenvoeging van de studie-, bouw- en leveringstermijnen zullen de eerste nieuwe voertuigen pas vanaf 1996 in dienst worden gebracht.

Uit een analyse van de normale evolutie van het rijtuigenpark blijkt echter dat het noodzakelijk is om midden 1995 reeds over een aantal rijtuigen te beschikken omdat oudere reeksen aan vervanging toe zijn. Die worden, in de mate van het mogelijke, geleidelijk aan uit dienst genomen. Het gaat hier vooral om motorstellen van het begin van de jaren 1950 en om K1- (1933-1934) en K3-rijtuigen (gebouwd tussen 1956 en 1958). Dergelijke toestand beperkt zich niet tot de dienstjaren 1995-1996 maar zal zich in de daaropvolgende jaren geregeld voordoen, naarmate het park verouderd en de behoeften evolueren.

Er diende een oplossing gezocht. Er moest materieel worden gevonden dat beantwoordt aan de voorwaarden die de NMBS stelt om aan de klant een kwaliteitsservice te kunnen bieden. De oplossing moest eveneens kaderen in het streven naar een economisch betere exploitatie. Gezocht werd naar materieel dat:

- aan de reizigers een degelijk comfort biedt, dat vrij goed overeenstemt met de talrijke bordeaux M4-rijtuigen van de NMBS, die in de jaren 80 werden ingelegd;
- bij voorkeur over een ventilatie- en/of klimaatregelingsysteem beschikt;
- uitgerust is met automatische deuren voor een viot verloop van het in- en uitstappen en van de treinbediening.

Het onderzoek wees uit dat er behoefte is aan ruim 80 bijkomende rijtuigen om de oude te vervangen.

Meerdere mogelijkheden werden onderzocht om die ontbrekende rijtuigen te vinden:

- vernieuwen van en plaatsen van automatische deuren in de hogervermelde oude K-rijtuigen;

- huren van rytuigen bij buitenlandse netten.

Toen bij de buitenlandse netten werd geïnformeerd, stelden een paar van hen zelfs voor rytuigen van hun park, na grondig nazicht en vernieuwing, over te kopen.

Alie mogelijkheden werden bestudeerd en de voor- en nadelen op een rijtje gezet.

Van alle aanbiedingen bleek het SNCF-aanbod het meest interessante. Het bestond uit de aankoop van 84 beschikbare rytuigen uit het SNCF-park. De aankoopprijs is vrij goed en de rytuigen beantwoorden globaal gezien aan de gestelde voorwaarden.

Deze rytuigen kunnen gemakkelijk worden aangepast aan het verkeer op het NMBS-net. Zij zijn zeer comfortabel. De zetelopstelling beantwoordt aan de nieuwe NMBS-normen: 2 + 2 in 2^e klas en 2 + 1 in 1^{5te} klas. Zij hebben klimaatregeling en draaistellen (bogies) vergelijkbaar met die van de M4's van de NMBS.

Bij de aankoop zal de binneninrichting van de rytuigen worden vernieuwd:

- in tweede klas krijgen de individuele zetels nieuwe simili-bekleding;
- in eerste klas worden de -verstelbare- zetels bekleed met afneembare stof, wat het onderhoud vergemakkelijkt. De ramen krijgen nieuwe gordijnen, de vloer nieuw tapijt. De rytuigen werden gebouwd in de jaren 69-70. Zij kunnen nog een hele tijd (een tiental jaar) worden gebruikt. De investering is dus rendabel. Ze iaat bovendien toe een aantal investeringen op middellange termijn uit te stelen.

De 84 rytuigen worden als volgt verdeeld:

- 55 rytuigen 2^e klas;
- 14 rytuigen 1^{s1e} klas;
- 15 rytuigen 2^e klas met aparte afdeling voor de treinchef.

De eerste rytuigen zijn volgend jaar september beschikbaar, de overige kunnen in de daaropvolgende maanden worden geleverd.

De NMBS zal de rytuigen inzetten voor piekurtreinen (P), die thans door M4-rytuigen worden gereden. Dit kadert volledig in het algemene schema voor de aanwending van de verschillende types van rytuigen.

n m b s
pers &
public
relations
frankrijk
straat 85
1 0 7 0
brussel
telefoon
02/524.20.34
telefax
02/525.40.45.