



SNCB

TRAFIC VOYAGEURS INTERIEUR

NOUVEAUTES POUR LE MATERIEL

L. GILLIEAUX

On parle assez souvent du nouveau matériel TGV. Tel est le cas, par exemple, pour les rames EUROSTAR, destinées aux relations Bruxelles - Londres et Paris - Londres, qui effectuent leurs premiers essais. Ou encore, pour les TGV PBKA ou continentaux, qui assureront les liaisons Paris - Bruxelles - Cologne / Amsterdam. Mais les innovations relatives au matériel concernent aussi celui qui est destiné aux trains classiques. En effet, outre la transformation, toujours en cours, des Breaks de la série 300 en automotrices triples grâce à l'adjonction d'une voiture intercalaire, de nouvelles commandes de voitures et d'automotrices ont également été passées en décembre 1992, pour une somme totale de quelque 30 milliards. De plus, une commande de nouvelles locomotives à acquérir en commun avec les chemins de fer luxembourgeois est aussi en préparation. Découvrons un peu ces nouveautés, destinées à faire face aux modifications prévues de l'offre de trains ainsi qu'à l'accroissement attendu de la clientèle au cours des prochaines années tout en lui offrant un plus grand confort.

POURQUOI D'AUTRES COMMANDES DE NOUVEAU MATERIEL?

UN NOUVEAU MATERIEL DE QUALITE

UN NOUVEAU CONTEXTE POUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT

La mise en service des différentes relations TGV va nécessiter une importante adaptation de l'organisation de nos horaires afin de réaliser d'excellentes correspondances avec les autres trains du réseau mais aussi en vue de mieux harmoniser ces horaires avec ceux des réseaux allemand et néerlandais, qui ont également une offre cadencée de trains. Dans cette optique, nos services étudient une adaptation du plan IC/IR actuel qui constituerait une étape de la réalisation des objectifs annoncés dans le plan STAR 21 et précisés dans le plan décennal d'investissement 1991-2000.

Par ailleurs, après une période de relative stagnation, voire de diminution du trafic voyageurs jusqu'au milieu des années '80, celui-ci connaît maintenant une croissance régulière. Ainsi, par rapport à 1990, il s'est encore accru d'un peu plus de 3 %. Pour l'avenir, on s'attend, à l'horizon 2010, à une croissance du transport ferroviaire de près de 45 % par rapport au trafic actuel et ce, sur la base d'une croissance annuelle de 2 % seulement! La SNCB doit donc se préparer à faire face à cette évolution en adaptant et en renforçant son offre de transport.

INCIDENCES SUR LE PARC DE MATERIEL VOYAGEURS

Les différents aspects de cette étude d'adaptation du plan de transport pour les voyageurs ainsi que les données relatives à l'augmentation prévisible du trafic et à l'évolution des attentes de la clientèle en termes de confort ont entre autres imposé une analyse des besoins en matière de matériel à voyageurs nécessaire pour faire face aux futurs objectifs de transport. Les conclusions de cet examen ont conduit à envisager la définition et l'acquisition de nouveaux types de matériel.

DES EXIGENCES ACCRUES EN MATIERE DE CONFORT

Les trains à grande vitesse, tant EUROSTAR que le «continental» (PBKA) ont été conçus avec un niveau de confort déterminé au niveau transnational en fonction des besoins de la clientèle et des spécificités du transport international à grande vitesse. Ces trains ne pourront être empruntés sur certaines relations de service intérieur (Bruxelles - Liège et Bruxelles - Anvers) qu'en dehors des heures de pointe et en fonction de la capacité disponible. Néanmoins, le niveau de confort atteint sur les relations à grande vitesse constituera une référence par rapport à laquelle le service intérieur, spécialement le service IC, sera comparé. Cette comparaison s'effectuera d'ailleurs d'autant plus que nombre de relations IC seront utilisées en complément - antérieur ou postérieur - des liaisons parcourues en trains à grande vitesse. En effet, un des objectifs de la réforme du plan de transport à l'étude consiste à mettre au point des correspondances optimales entre les trains à grande vitesse et ceux du service intérieur.

Par ailleurs, une grande majorité de nos clients utilisent régulièrement d'autres modes de transport - leur propre véhicule, des autocars, des avions, etc. - pour lesquels les normes de confort ont aussi singulièrement évolué depuis plusieurs années.

Ces différents éléments ont conduit notre entreprise à relever sensiblement le niveau de confort des trains, spécialement ceux qui sont affectés aux relations Intercity, et à réexaminer certaines options techniques, notamment en ce qui concerne la conception du nouveau matériel à prévoir.

PARTICULARITES DU NOUVEAU MATERIEL

CONFORT

En ce qui concerne la disposition des places assises, l'option de principe retenue est celle de 2 + 1 sièges individuels en 1^{re} classe (contre 2 + 2 actuellement) et 2 + 2 sièges individuels en 2^e classe (pour 2 + 3 - en banquettes - aujourd'hui). Le choix a été assez délicat à opérer car, s'il permet d'offrir davantage de confort, il entraîne par contre une diminution du nombre de places assises. Celle-ci est

Un des objectifs de la réforme du plan de transport à l'étude consiste à mettre au point des correspondances optimales entre les trains à grande vitesse et ceux du service intérieur.

certes fort peu importante sur les AM Breaks nouvellement transformées, du fait de l'augmentation globale de capacité mais, au total, elle n'est pas négligeable pour l'ensemble du nouveau parc de matériel envisagé.

Une des solutions à ce problème réside dans l'augmentation du nombre de trains mis en marche. Elle ne peut toutefois pas être systématisée. En effet, compte tenu des principaux courants de déplacement de notre clientèle, un nombre très élevé de trains transitent par la jonction Nord-Midi de Bruxelles et celle-ci recevra en outre le futur trafic TGV en provenance de Paris et continuant au-delà de Bruxelles vers l'Allemagne et les Pays-Bas. Certes, il est possible d'augmenter la capacité de la jonction, et des investissements sont prévus à cette fin, mais cette possibilité est limitée. D'autres solutions doivent donc être recherchées en complément. Une de celles-ci consiste à accroître le parc de matériel à deux niveaux.

Une solution consiste à accroître le parc de matériel à deux niveaux.

Toujours dans le domaine du confort, relevons que les sièges du nouveau matériel seront équipés d'une petite tablette basculante. Celui-ci sera climatisé et une bonne isolation acoustique sera assurée. L'installation de lampes individuelles de lecture en Ire classe sur les relations Intercity est également prévue. Une partie des voitures de première classe proposeront des places pour le transport de handicapés en siège roulant. Le confort de roulement sera lui aussi développé, grâce à l'utilisation de bogies modernes intégrant les derniers perfectionnements en matière de qualité de suspension.

ESTHETIQUE ET INFORMATION

L'esthétique intérieure sera caractérisée par le modernisme et la qualité de l'accueil, une attention particulière étant consacrée à l'utilisation de tissus agréables et d'entretien aisé pour les sièges.

Le nouveau matériel sera conçu de telle sorte que les possibilités d'information des voyageurs soient développées, entre autres grâce à

- Une sonorisation générale permettant la diffusion de différents types de messages;
- Des panneaux électroniques d'informations relatives à l'itinéraire du train et à ses arrêts, aux perturbations éventuelles, etc. Les panneaux installés dans les voitures donneront des informations détaillées tandis que ceux qui équiperont les faces extérieures des voitures feront apparaître des indications plus limitées. En outre, le nouveau matériel sera équipé du téléphone public.

ENTRETIEN TECHNIQUE

Des appareils permettant le diagnostic des divers équipements seront installés à bord des véhicules. Ils permettront de mieux suivre le comportement du matériel en service et faciliteront la recherche de l'origine des pannes. De ce fait, l'efficacité de l'entretien technique et des dépannages sera accrue et les temps d'immobilisation du matériel pourront être réduits. Les coûts d'entretien pourront également être diminués grâce à l'utilisation de matériaux éprouvés, à une grande facilité d'accès aux organes et à l'interchangeabilité aisée des différents équipements.

VITESSE

Le nouveau matériel tracté à voyageurs destiné en priorité à la relation IC Ostende - Eupen sera conçu pour une vitesse de 200 km/h. Ce choix tient compte de certains relèvements de vitesse prévus dans le plan décennal d'investissements mais également de la possibilité d'utiliser aussi ce matériel en service international, sur des relations parcourues à 200 km/h, entre autres sur la ligne à grande vitesse entre Louvain et Voroux/Liège. Pour toutes les autres relations intérieures, la vitesse maximale prévue pour le nouveau matériel sera de 160 km/h, étant donné que plusieurs lignes permettront à terme la pratique de cette vitesse.

CHOIX DE MATERIEL

VOITURES OU AUTOMOTRICES ?

Nombre de réseaux utilisent des rames tractées pour leurs relations intérieures à moyenne ou longue distance. Compte tenu des dimensions de notre pays et des caractéristiques de nos lignes, notre entreprise privilégie plutôt l'emploi d'automotrices, malgré leur prix relatif plus élevé. Celles-ci se révèlent en effet plus intéressantes sur les petites distances et dans les cas, relativement fréquents chez nous, de modification régulière de composition en cours de route : éclatement du train dans certaines gares pour desservir différentes destinations terminales et l'inverse dans l'autre sens; renforcement de la composition sur certains tronçons, etc. L'utilisation de voitures en rames tractées n'est toutefois nullement exceptionnelle, ce qui explique que les commandes à passer portent tant sur des voitures que sur des automotrices.

NOUVELLES VOITURES

Des voitures de la nouvelle génération, intégrant les caractéristiques modernes évoquées ci-dessus, sont prévues. Les estimations actuelles des besoins globaux (engagement régulier, réserve, nécessités d'entretien) fixent à 163 le nombre de voitures à acquérir. Certaines pourront circuler à 200 km/h sur la relation Ostende - Eupen. Les premières d'entre elles devraient nous être livrées début 1995.

NOUVELLES AUTOMOTRICES TRIPLES

Des nouvelles automotrices triples sont également inscrites au programme. Elles sont destinées d'une manière générale à assurer les diverses liaisons prévues au plan de transport et, plus particulièrement, les relations Intercity. Les nouvelles normes en matière de confort et de technique s'appliqueront aussi à ces nouvelles automotrices. L'option de les doter de l'intercirculation a été tout particulièrement étudiée. Elle était vivement souhaitée car elle apparaît pratiquement indispensable pour diverses raisons tant commerciales que d'exploitation, entre autres en matière de passage de minibar et de contrôle des voyageurs. Par contre, elle implique de réserver un emplacement non négligeable alors que le choix opéré pour la disposition des sièges (2 + 1 et 2 + 2) impose d'accorder le plus d'espace possible aux zones utiles pour les voyageurs. En définitive, les avantages de l'intercirculation ayant été estimés supérieurs à ses inconvénients, cette formule a été retenue par les organes de gestion.

Par ailleurs, certaines de ces automotrices pénétreront en France (Lille), où le courant de traction est différent (3 000 volts en continu chez nous, 25 000 volts en alternatif dans le nord de la France). D'autres iront aussi au grand duché de Luxembourg via la ligne 42 Rivage - Gouvy et la ligne nord - sud luxembourgeoise, qui sont ou vont être toutes deux électrifiées en 25 000 volts alternatif. De ce fait, un certain nombre d'entre elles seront dotées d'équipements électriques bitension. Au total, 120 nouvelles automotrices sont prévues (70 monotension et 50 bitension). Un prototype devrait nous être livré en 1995, la livraison de la série débutant dans le courant de '96, au rythme d'une quarantaine d'automotrices par an.



LES BREAKS TRIPLES

UN NOUVEL ASPECT

La transformation des Breaks doubles en triples a été évoquée dans le numéro de juin '92 de la revue. Rappelons simplement ici que si les caisses des 140 voitures intermédiaires sont construites par BN Bombardier Eurorail, leur garnissage, leur mise en peinture et leur mise en rame sont assurés par l'AC Malines - pour compte de BN - à l'occasion du passage en grande révision de ces automotrices dans cet atelier.

Au cours de cette transformation, les Breaks reçoivent une livrée résolument neuve (voir photo) correspondant aux tendances de la SNCB pour son matériel d'avenir. On en retrouve d'ailleurs aussi les principes sur le matériel international assurant la relation Eurocity «Memling» entre Ostende et Cologne. La nouvelle livrée fait appel à une base de gris argent parce que cette couleur, harmonisée avec divers autres éléments graphiques colorés, possède une classe certaine et valorisante, tant pour la SNCB que pour sa clientèle. De plus, elle permet la mise en évidence du sigle SNCB dynamisé : le monogramme «B» dans son ellipse, surhaussé de son liseré rouge, caractéristique du nouvel élan de l'entreprise. Enfin, le ton gris est aussi fort intéressant dans la mesure où il résiste aux salissures et se marie très bien avec de nombreuses autres couleurs habillant d'autres véhicules ou à apposer à certains endroits sur le même matériel, etc.

Sur le nouveau matériel Break, le gris argent est marié avec des marques rouges indiquant de façon bien visible l'emplacement des portes d'accès, de même qu'avec une bande bleue surélevée d'une ligne rouge en bas de caisse. Ces couleurs identifient la société et intègrent son sigle. En outre, le souci de sécurité a été spécialement pris en compte avec le choix, dans le cas des Breaks, du grand triangle jaune sur pointe sur les parois frontales de l'automotrice, qui offre la meilleure perception visuelle à distance dans le brouillard. Il a été opté pour des teintes métallisées de qualité supérieure avec recouvrement de vernis de protection, ce qui permet une réduction des interventions de maintenance et une meilleure tenue dans le temps. □

L'objectif poursuivi est de pouvoir disposer à terme d'un parc unique de locomotives à motorisation asynchrone d'un type dit «universel» c'est-à-dire bitension et aptes à tous les types de service tant en voyageurs qu'en marchandises.



SNCF

VERS UN PARC UNIQUE DE LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DU TYPE UNIVERSEL

De nouvelles locomotives sont également prévues pour faire face aux besoins définis ci-dessus. Compte tenu des services à assurer et afin de pouvoir les utiliser de façon optimale, ces locomotives seront bitension (3 000 volts en continu et 25 000 volts en alternatif) et aptes à rouler à 200 km/h. L'objectif poursuivi est de pouvoir disposer, à terme, d'un parc unique de locomotives à motorisation asynchrone d'un type dit «universel», c'est-à-dire bitension et aptes à tous les types de services, tant en voyageurs qu'en marchandises.

Les études relatives à ces nouvelles locomotives sont menées en concertation étroite avec les CFL, qui ont marqué leur accord pour passer, en 1993, avec la

SNCF, une commande groupée de 100 de ces locomotives – dites «d'interpénétration» –, étant donné que leur réseau est aussi équipé, pour une partie, en 3 000 volts en continu et, pour l'autre, en 25 000 volts en alternatif. Les livraisons de ces locomotives pourraient commencer à partir de 1997.

Comme chacun peut le constater, notre société conduit très activement de nombreux projets destinés à lui permettre de s'adapter aux exigences de la vie actuelle et à répondre aux souhaits et attentes de notre clientèle. Il s'agit là de très importants efforts à consentir. Cependant, les résultats qu'ils nous feront atteindre donneront un nouveau visage à notre entreprise et lui permettront d'envisager avec confiance son entrée dans le XXI^e siècle. □