



la SNCB investit plus de

30 MILLIARDS DANS LE CONFORT DES VOYAGEURS



Quiconque pense que la SNCB ne songe qu'à

l'avenir du TGV se trompe lourdement: pour

s'en rendre compte, il suffit de regarder du côté

des investissements consentis en vue

d'améliorer le confort des voyageurs et pas

seulement de ceux qui empruntent le TGV!

En avril '92, de nouveaux trains ont fait leur apparition sur la ligne Bruxelles-Arlon. Bien que ressemblant furieusement aux bonnes vieilles automotrices Break qui roulent depuis quelque 11 années, ils sont plus confortables et leur livrée, imaginée par le bureau de design de la SNCB, a été totalement renouvelée. Oublié le vert foncé. Mis en évidence par un fond gris métallisé, le bleu et

téléphone. Les voitures de seconde classe comptent 80 places assises dans la configuration 2+2. Les 163 voitures de type I 11 sont équipées de l'air conditionné et d'un système de displays lumineux affichant des informations sur les itinéraires et les arrêts. Certaines voitures de seconde classe disposent d'un poste de pilotage, d'un compartiment à bagages et de

le rouge reprennent le logo et les couleurs de la Société. La sécurité et les aspects pratiques n'ont pas été oubliés: nez jaune pour être mieux vu la nuit ou par mauvais temps, triangles rouges indiquant clairement l'emplacement des portes, losanges marquant l'articulation des rames. Grâce à l'ajout d'une voiture intercalaire, réservée au non fumeurs, le nombre de places assises augmente sensiblement. Les rames se voient également offrir un nouveau système de freinage, plus simple mais plus performant et subissent des test de roulage intensifs. Toute cette métamorphose est réalisée à l'atelier central de Malines où il faut compter 38 jours de travail pour chacune des 140 machines remises à neuf. Evitant l'achat de 62 nouvelles doubles automotrices, cette opération a permis d'économiser 3 milliards.

Eu égard à la demande sans cesse croissante de vitesse et de confort, la SNCB a commandé 163 nouvelles voitures de type I 11 et 120 de type AM 96 pour une valeur de 30 milliards. Les voitures I 11 - qui peuvent atteindre une vitesse de 200 km/heure - sont pensées pour l'avenir: l'alimentation s'adapte à quatre tensions différentes, ce qui permet de les utiliser tant sur le réseau national qu'international. Dans les voitures de première classe, les voyageurs bénéficieront de sièges individuels répartis de chaque côté en 2+1 et pourront profiter du

toilettes accessibles aux handicapés. Les premières voitures quitteront les ateliers début mai 95 et, dès 96, 8 à 9 voitures seront prêtes chaque mois.

Avec les 120 AM 96, c'est une nouvelle génération d'automotrices électriques triples qui circulera sur les voies. La configuration des sièges pouvant accueillir 220 passagers est semblable à celle des voitures de type I 11: 2+1 en première classe et 2+2 en seconde. Elles seront équipées de l'air conditionné et de sonorisation. Et leur vitesse de pointe s'élève à 160 km/heure.

Certaines de ces automotrices seront affectées à la ligne Liège-Luxembourg dont une partie est électrifiée sous 25 Kv alternatifs. La livraison des premiers exemplaires est prévue pour juin 95. Dès août 1996, deux à trois voitures par mois seront mises en service. Quelques prototypes de présérie subiront une série de tests techniques avant de commencer les parcours commerciaux en 1996.

La commande de ces voitures et automotrices a été faite chez Bombardier-Eurorail, division BN. La sous-traitance sera confiée à ACEC Transport, Siemens-Belgique, OBS Seraing et ABT Cy.

D'ici l'an 2000, la SNCB accroîtra sa capacité de 38.000 places assises. L'investissement sera étalé sur une période de sept ans au lieu des 10 prévus à l'origine.

N'est-ce pas là la meilleure preuve du souci de la SNCB pour le confort de ses passagers?