communiqué de presse

La SNCB choisit Siemens pour la commande des trains RER

Le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé ce vendredi 11 avril de commander 305 voitures électriques à Siemens. 95 de ces voitures seront spécialement dédicacées au futur RER. Cette commande pour une valeur NPV 01/01/2008 de 1,291 milliards d'euros (ou un montant cumulé de 1,425 milliards d'euros) est le plus gros investissement en matériel roulant jamais réalisé par la SNCB.

En vue de répondre aux attentes de la clientèle, les nouveaux trains devaient répondre à un certain nombre de critères précis: capacité importante en nombre de voyageurs, rapidité d'exécution de la commande, grande largeur de porte et facilités spécialement adaptées pour les personnes à mobilité réduite. Le modèle de train recherché doit avoir déjà fait ses preuves sur le plan opérationnel et être très polyvalent.

Les rames commandées présentent les particularités suivantes:

- 180 places assises au minimum
- 80m de long maximum
- Espace multifonctionnel (strapontins et toilettes pour les personnes à mobilité réduite)
- Compatible avec des hauteurs de quai de 28 – 55 – 78 cm
- Grande visibilité dans le train, sentiment d'espace ouvert
- Air conditionné
- Annonces via la sonorisation et des displays
- Aptes à circuler à 160 km/h

Le choix s'est porté sur l'offre de Siemens avec le modèle "Desiro ML". Ce train mesure 79,9 mètres de long et offre 280 places assises par voiture. La commande porte sur 305 voitures pour un montant cumulé de 1,425 milliards d'euros (pour 84.500 places assises soit 16.695 euros par place assise). Les trains seront livrés entre début 2011 et fin 2016 à un rythme de 5 à 8 voitures par mois.

La prochaine étape de la procédure est une période de "standstill" de 10 jours calendrier avant la signature officielle du contrat.

La SNCB est la société anonyme belge de droit public qui garantit l'exploitation et la commercialisation de services de transports ferroviaires national et international de voyageurs et de marchandises. Elle est en charge également de la gestion du matériel roulant.
La SNCB emploie quelque 18.300 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires de 2, 069 milliards d'euros. Elle gère aussi ses participations dans Eurostar et Thalys, ainsi que dans les filiales IFB ou TRW.
La SNCB joue un rôle prépondérant dans le développement d'une mobilité durable en offrant un service qualitatif, fiable et en phase avec le marché.

Anne Woygnet
Porte-Parole SNCB

téléphone: +32 2 528 30 03
gsm: +32 475 49 92 93
anne.woygnet@sncb.be
Avenue de la Porte de Hal 40,
1060 Bruxelles
www.sncb.be

Matériel RER pour la SNCB

11 avril 2008

Marc Descheemaecker
CEO SNCB

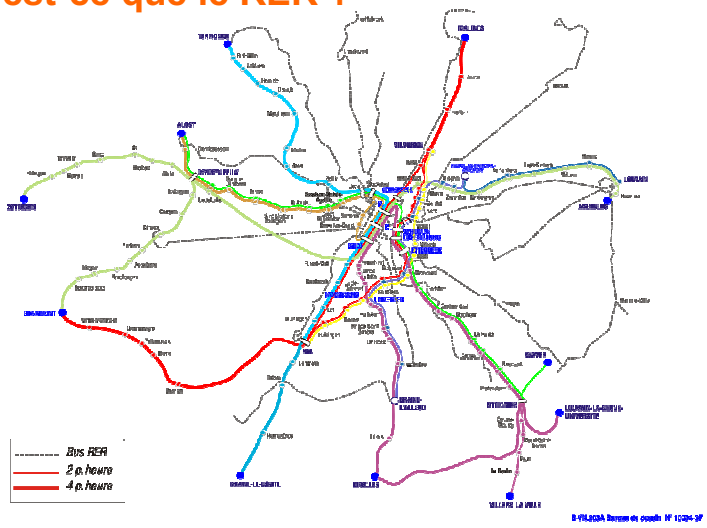
Richard Gayetot
Directeur-Général Technique & Production

Michel Bovy
General Manager Central Support

Qu'est-ce que le RER?

- Les relations RER:
  - Bruxelles - Louvain
  - Bruxelles - Denderleeuw - Zottegem/Grammont
  - Bruxelles - Nivelles
  - Bruxelles - Louvain-la-Neuve – Wavre - Villers-la-Ville
  - Bruxelles - Enghien - Grammont
  - Bruxelles - Malines
  - Bruxelles- Termonde
  - Bruxelles - Denderleeuw - Alost
  - Bruxelles - Braine-le-Comte
  - Ligne de ceinture-est Hal - Bruxelles-Schuman – Vilvorde
- En heure de pointe : 4 trains par heure et par sens

Qu'est-ce que le RER ?



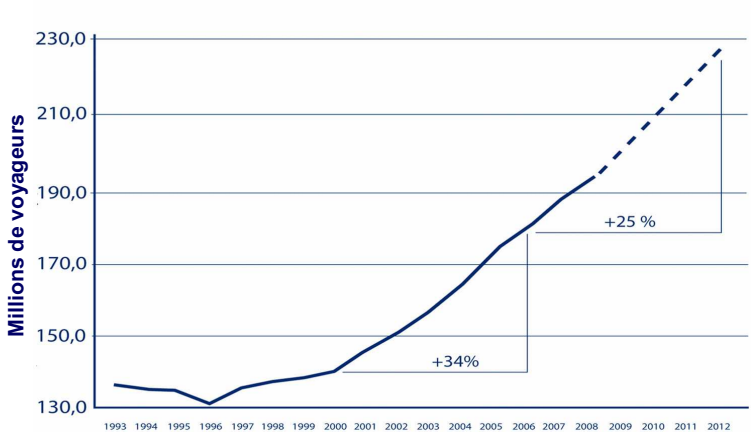
Le RER : les moments clés (1)

- 4 avril 2003 : accord RER entre les Régions et le Gouvernement fédéral
- 16 mai 2003 : candidature de 8 constructeurs
- 16 février 2004 : lancement du City Rail (pré-RER)
- 20 mars 2004 : décision au Conseil des Ministres à Raversijde concernant le financement du déficit d'exploitation RER
- 1er mars 2006 : publication de l'accord RER dans le Moniteur Belge après ratification par tous les parlements concernés (art. 13 : étude pour le schéma définitif RER)

Le RER : les moments clés (2)

- 21 décembre 2006 : décision au Conseil des Ministres concernant le financement du matériel RER
- 18 juin 2007 : 4 constructeurs en course pour le matériel-RER
- 20 février 2008 : 'BAFO' demandé aux constructeurs
- 7 mars 2008 : négociations exclusives avec Siemens
- 11 avril 2008 : décision au Conseil d'Administration pour la commande chez Siemens
- 2016 : RER complètement opérationnel en fonction des résultats de l'étude RER (art.13)

Evolution du nombre de voyageurs en service intérieur



Evolution du nombre de places assises

- totalité = 280.000 places assises
- 90.000 places assises (des 280.000, soit plus de 1/3) seront modernisées (M5, …)
- + 86.400 places assises, à la suite d'investissements et tenant compte de la modernisation des M5)

M6 =	22.000 places assises
Matériel RER =	85.400 places assises
Mise hors service matériel le plus ancien =	- 21.000 places assises
Solde	+ 86.400 places assises

- Cela représente une augmentation de capacité de 30% pour atteindre au total 365.000 places assises

Exigeances de base

- Transporter un grand nombre de voyageurs :
  - Concept RER = distances relativement courtes, temps de freinage/démarrage, accélérations, …
- Choix d'un type de train existant, design déjà mis à l'épreuve
  - Qualité déjà démontrée, ce qui évitera les maladies de jeunesse
  - Commodités pour l'entretien : gestion souple des pièces de rechange
- Type de train disponible sur tout le réseau
- Grandes portes :
  - Le concept RER se base sur une desserte rapide et fréquente, l'embarquement et le débarquement doit donc être facilité
- Facilités pour les voyageurs à mobilité réduite :
  - Facilités d'embarquement et de débarquement
  - Toilettes

Particularités d'une rame

- 180 places assises au minimum
- 80m de long maximum
- Espace multifonctionnel (strapontins et toilettes pour les personnes à mobilité réduite)
- Compatible avec des hauteurs de quai de 28 – 55 – 78 cm
- Grande visibilité dans le train, sentiment d'espace ouvert
- Air conditionné
- Annonces via la sonorisation et des displays
- Aptes à circuler à 160 km/h
- 305 rames:
  - 95 rames type 'RER', monotension 3kV
  - 95 rames type 'conventionnel', bitension 3kV et 25 kV
  - 115 rames type 'conventionnel', monotension 3kV

Principe d'attribution: poids des critères d'ajudication

- 2 critères d'adjudication:
  - prix par place assise
    60%

	constructeur X	*constructeur Y*
prix global	1000	720
nombre de pl. assises	100	60
prix unitaire	10	12

  - aspects techniques et fonctionnels, confort, design
    40%

    Critère évalué sur 300 aspects environ, ayant trait à la disposition intérieure et à la circulation des voyageurs dans le train, au dispositif de freinage, au confort du poste de conduite, à l'espace pour les jambes et au confort des sièges, la climatisation, …

Offres

- Alstom, modèle 'Coradia'



	(4 voitures)	(3 voitures)
nbre tot. places assises	**75.640**	**58.560**
nbre places assises/rame	248	192

Public & Corporate Affairs

Offres

- Bombardier, modèle 'AGC'



nbre total places assises	62.525
nbre places assises/rame	205

Public & Corporate Affairs

Offres

- CAF, modèle 'Civia'



nbre total places assises	70.760
nbre places assises/rame	232

Public & Corporate Affairs

Offres

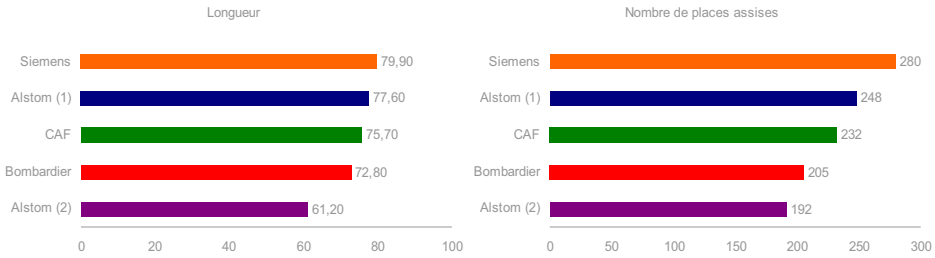
- Siemens, modèle 'Desiro ML'



nbre total places assises	**85.400**
nbre places assises/rame	**280**

Public & Corporate Affairs

Tableau comparatif 'longueur – places assises'



Choix pour Siemens

- Modèle 'Desiro ML'
  - Grande proximité entre constructeurs sur aspects technologique et confort
  - Prix par place : différence jusqu'à 40% entre les constructeurs
  - Siemens obtient le meilleur score en combinant ces critères d'adjudication

nbre total places assises	**85.400**
nbre places assises/rame	**280**
investiss. Total	**€ 1,425 mia**
prix/place ass.	***16.695***

Type Desiro ML à moteur électrique tritension

- 280 places assises :
  - 232 en 2ème classe
  - 32 en 1ère classe
  - 16 strapontins dans un véhicule multifonctionnel





Autorail électrique triple de type Desiro ML



Déroulement ultérieur

- Période 'standstill'
  - De 10 jours calendrier (jusqu'au 21 avril 2008)
  - Pour conserver une transparence complète
- Commande officielle au milieu du mois de mai 2008
- Livraisons en 3 phases
  - 95 rames type 'RER'
    - Entre le printemps 2011 et fin 2012
  - 95 rames type 'conventionnel', bitension
    - Entre la fin 2012 et le printemps 2014
  - 115 rames type 'conventionnel', monotension
    - Entre le printemps 2014 et la fin 2016
- 5 à 8 rames par mois

Le plus grand investissement SNCB en matériel roulant

- Valeur NPV (1) par 01/01/2008 = € 1,291 milliard
  Valeur cumulée dans la durée = € 1,425 milliard
- Financement
  - Conseil des ministres du 20 mars 2004 :
    accord pour le financement du déficit de l'exploitation du RER
  - Conseil des ministres du 21 décembre 2006 :
    accord pour le financement du matériel RER
    - Fonds RER € 480 millions
    - plan pluriannuel d'investissement SNCB € 945 millions

(1) NPV : Net Present Value

Matériel à un niveau au lieu de 2 niveaux

- Le nombre moyen de places assises par m² sur les modèles à un niveau Siemens est le même que sur les doubles niveaux
  - Par l'organisation du train, les éléments techniques sur le toit, l'emplacement des sièges dans la rame, …
- Dans le train à un niveau, l'accès est plus aisé pour les voyageurs à mobilité réduite
- Meilleur contrôle social dans un train à simple niveau
- Passage dans les tunnels
  - entre autres Schuman-Josaphat






BRUXELLES-MIDI
Nouveau.
Une télé
qui appor
du nouve
Be tv




WC