

PERSCOMMUNIQUE BR/NMBS/SNCF

KANAALHOGESNELHEIDSTREINEN IN EEN NABIJE TOEKOMST

Als aanloop naar de verwezenlijking van de rechtstreekse, dus overstapvrije verbinding tussen Engeland, Frankrijk en België is het bouwcontract voor 30 Kanaalhogesnelheidstreinen met een totale waarde van 36 miljard 867 miljoen BF vandaag, maandag 18 december 1989 in Brussel getekend.

De Kanaaltunnel zal worden gebruikt door :

- reizigers- en goederentreinen ;
- pendeltreinen voor het wegverkeer.

De indienststelling van de tunnel in 1993 zal de eerste stap in de uitbouw van het Europese hogesnelheidsnet betekenen.

BR, NMBS en SNCF zullen hun cliënteel het hogesnelheidsvervoer voor de reizigers aanbieden, alsook nieuwe mogelijkheden inzake vrachtvervoer waarvoor de zogezegde intermodale formules openstaan. Eurotunnel, de concessiehouder voor het Kanaalwegverkeer, zal van zijn kant met pendeltreinen auto's, bussen en vrachtwagens, met passagiers, overbrengen.

Voor het reizigersvervoer zal de Kanaalhogesnelheidstrein zorgen, en wel tegen 300 km/h op de nieuwe lijnen. Brussel - Londen in 2.40 uur en Parijs - Londen in 3 uur : een verpulvering van de bestaande records van de snelste combinaties (trein-Jetfoil of treinhovercraft), namelijk een halvering van de huidige reistijd.

De Kanaalstellen die de drie spoorwegen hebben besteld, bestaan uit 18 rytuigen en bieden zowat 800 zitplaatsen, waarvan driekwart in 2de klas.

Ze zijn ontworpen volgens de strengste veiligheidseisen ; ze bevatten alle verbeteringen die van de TGV Paris-Sud-Est en Atlantique in Frankrijk een succes maken door tegemoet te komen aan de wensen van de cliënteel die snelheid, comfort en goede service op prijs stelt.

Doordat de HST's op de klassieke infrastructuur en met de verschillende spannings- en stroomsoorten van de drie netten rijden, kunnen ze gemakkelijk de stadscentra bereiken en aansluiting geven op de andere treinen.

De Kanaaltreinen worden gebouwd in samenwerking met twee Belgische ondernemingen (BN Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies NV en NV ACEC Transport), drie Franse (GEC ALSTHOM SA, ANF Industrie en DE DIETRICH en Co) en twee Britse (GEC ALSTHOM TPL en BRUSH ELECTRICAL MACHINES LTD). Ze werden in samenwerking met de Britse, Belgische en Franse spoorwegen ontworpen en zullen onder dezelfde voorwaarden worden geëxploiteerd. Die samenwerking met drie naar 1993 (Kanaaltunnel) toe, zal in het komende decennium nog worden versterkt met nieuwe verbindingen naar Amsterdam, Keulen en Frankfurt en nog later, met de indienststelling van een uitgestrekt Europees hogesnelheidsnet.

British Railways Board
Euston House
24 Eversholt Street
London NW1 1BZ
Tel: London 928 5151 ext 41979

SNCF
Direction de la communication
88 Rue Saint-Lazare
75436 Paris Cedex 09
Tél: Paris 42 85 6329

NMBS
Externe Betrekkingen
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel: Brussel 524 20 34



**Toespraak door Sir Robert REID, voorzitter British Railways
Brussel, 18 december 1989**

Dank u mijnheer SCHOUPPE, voor uw vriendelijke woorden als verwelkoming en inleiding.

Dames en heren, enkele minuten geleden werden wij in dit schitterende stadhuis verwelkomd door de burgemeester van Brussel, de heer BROUHON. We danken hem omdat hij ons toestaat nog een historische gebeurtenis toe te voegen aan de zovele die in dit grootse gebouw al hebben plaatsgevonden.

De plechtigheid van vandaag is historisch omdat ze het begin betekent voor een nieuw partnerschap tussen de Belgische, Franse en Britse spoorwegen.

Ik voel me vereerd dat mijn twee achtbare collega's, de heer Didier REYNDERS, voorzitter van de Belgische spoorwegen, en de heer Jacques FOURNIER, voorzitter van de Franse spoorwegen, me hebben gevraagd om vandaag namens de drie spoorwegmaatschappijen te spreken.

Het verheugt mij bijzonder, als voorzitter van de Gemeenschap van Europese spoorwegen, deel te nemen aan een ceremonie die de oprichting van een waarachtig Europees hogesnelheidsnet naderbij brengt.

Vandaag krijgt de internationale samenwerking tussen de spoorwegen tastbare vorm met de bestelling van een gezamenlijk park van hogesnelheidstreinen voor onze drie netten om vanaf 1993 de internationale reizigersdiensten door de Kanaaltunnel te exploiteren.

De samenwerking strekt zich uit tot de constructiebedrijven van spoorwagematerieel uit onze drie landen, die hun mogelijkheden en ervaring verenigen om het nieuwe treinenpark te bouwen.

Over iets meer dan drie en een half jaar zal ik op het ontbijtuur uit Londen kunnen vertrekken met een van de dertig hogesnelheidstreinen die we vandaag bestellen, en tijdig in het centrum van Brussel aankomen om een gebeurtenis zoals we er hier een vieren, bij te wonen.

Met de openstelling van de Kanaaltunnel zal Groot-Brittannië met het Europese vasteland verbonden worden doordat de hoofdlijnen van de spoorwegnetten aan weerszijden van het Kanaal worden aaneengesloten.

British Railways Board
Euston House
24 Eversholt Street
London NW1 1BZ
Tel: London 928 5151 ext 41979

SNCF
Direction de la communication
88 Rue Saint-Lazare
75436 Paris Cedex 09
Tél: Paris 42 85 6329

NMBS
Externe Betrekkingen
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel: Brussel 524 20 34



Meer nog, die verbinding zal een deel zijn van een nieuwe fase in de ontwikkeling van het hogesnelheidsreizigersverkeer, dat door onze collega's van de Franse spoorwegen op zo briljante wijze is aangevangen. De spoorwegen van België, Frankrijk, Nederland, West-Duitsland en Groot-Brittannië hebben zich er al toe verbonden om een hogesnelheidsnet tussen Parijs, Londen, Brussel, Amsterdam, Keulen en Frankfurt uit te bouwen.

Tegen 1993 zal het Franse deel van dit hogesnelheidsnet klaar zijn en de Belgische spoorwegen denken hun eigen hogesnelheidslijn tegen 1995 in gereedheid te hebben. De Britse spoorwegen zijn van plan om, na goedkeuring van het Britse parlement, in samenwerking met de particuliere sector in 1998 een nieuwe lijn te openen. Die lijnen zullen de commerciële kern vormen van het hogesnelheidsnet dat door de Gemeenschap van Europese spoorwegen is voorgesteld - een net dat de reisbehoeften tot diep in de 21ste eeuw zal aankunnen.

Maar de nieuwe hogesnelheidsreizigerstreinen die we vandaag bestellen, zullen beginnen rijden op de dag dat de Kanaaltunnel opengaat. Ze zullen van het hartje van Londen in twee uur en drie kwartier naar het hartje van Brussel rijden en in drie uur van Londen naar Parijs.

Het wordt meer en meer erkend dat de wereldeconomie afhankelijk is van het vrije, snelle verkeer van handel, gedachten en personen, terwijl we terzelfdertijd alles moeten doen wat nu in ons vermogen ligt om het leefmilieu te beschermen.

Alle moderne vervoerwijzen veroorzaken in zekere mate vervuiling, lawaai of visuele hinder. Maar vandaag wordt algemeen aanvaard dat de trein, vooral de trein die op geëlektrificeerde lijnen rijdt, het minst schade berokkent aan het leefmilieu. Met de ontwikkeling van het hogesnelheidsspoornet wordt het mogelijk aan de vervoernoden van Europa en tegelijkertijd aan de groeiende bekommernis voor het natuurbehoud tegemoet te komen. De toekomst heeft er voor onze spoorwegen nooit veelbelovender uitgezien.

Natuurlijk komen zulke grootschalige ontwikkelingen er niet zomaar ineens : de plechtigheid van vandaag is het orgelpunt van meer dan vier jaar noeste arbeid.

In 1985 deelden de drie spoorwegen van België, Frankrijk en Groot-Brittannië mee dat ze van plan waren de rechtstreekse reizigersdiensten tussen Londen en Brussel en Londen en Parijs te organiseren met een nieuwe generatie van hogesnelheidstreinen, en niet met aangepaste conventionele treinen, zoals dat in vroegere Kanaaltunnelprojecten was voorgesteld.

Een Internationale Projectgroep Hogesnelheidstrein werd gevestigd in Parijs en bemand met ploegen deskundigen van de drie spoorwegen. De Internationale Projectgroep legde op zijn beurt rekenschap af aan een Stuurgroep, die de aanvankelijke commerciële en technische specificatie voor de nieuwe treinen opstelde.

Al vroeg kwam het inzicht dat het vereiste treinenpark niet door één enkel bedrijf kon worden gebouwd en de constructeurs werden verzocht internationale consortia te vormen, die zouden meedingen voor het technische ontwerp en de uiteindelijke constructie van de treinen.

De Trans Manche Super Train Group, waarmee vandaag een contract wordt ondertekend, verenigt het beste aan ervaring in spoorwegindustrie uit de drie deelnemende landen.

De groep bestaat uit twee Belgische bedrijven, geleid door BRUGEOISE et NIVELLES; drie Franse, geleid door GEC-ALSTHOM; en drie Britse, ook geleid door GEC-ALSTHOM.

Daarenboven werd er na een internationale wedstrijd aan drie designfirma's, ROGER TALLON, JONES GARRARD en BVBA INOV, gevraagd om samen het buitenaanzicht en de binnenaankleding en -inrichting van de nieuwe treinen te ontwerpen.

Na het vastleggen van de specificaties voor de spoorwegindustrie en de ontwerpers, is de Internationale Projectgroep ermee belast de ontwikkeling van de technische en designaspecten van de treinen te volgen en te onderhandelen over het aankoopcontract, geholpen door deskundigen terzake van de spoorwegen.

Vanaf vandaag is het de taak van de Projectgroep ervoor te zorgen dat het contract wordt uitgevoerd - en ik reken erop dat dit het geval zal zijn - overeenkomstig de hoge normen die in de specificatie zijn bepaald.

Het is een contract voor dertig treinstellen, elk bestaande uit twee krachtvoertuigen en achttien rijtuigen. Er zullen begin 1992 twee preproductiemodellen worden geleverd, het ene voor tests in België en Frankrijk, het andere voor tests in Groot-Brittannië.

Die treinen zullen op de nieuwe hogesnelheidslijnen niet alleen 300 km/h kunnen rijden, maar ook een hoge graad van comfort en geriefelijkheid bieden om succesvol te kunnen wedijveren met de luchtvaartmaatschappijen - en met de luxeautomobielen, die een ander segment van de potentiële markt bedienen.

Het hele aanbod aan faciliteiten staat uitvoerig beschreven in de brochure die u vandaag hebt ontvangen.

Het spreekt vanzelf dat de meest geavanceerde technologie zal worden aangewend :

- voor de telefoonverbindingen vanuit de trein, die ook bruikbaar zullen zijn wanneer de trein door de Kanaaltunnel gaat ;
- voor de keukenuitrusting in de barrijtuigen ;
- voor de inrichting van en het comfortniveau in de zit- en gezinsafdelingen ;
- voor de faciliteiten aan boord voor minder-validen en moeders met kinderen ;
- voor de toegankelijkheid en het laadvermogen van de bagageruimte.

De ontwerpers hebben aan al die zaken heel veel aandacht besteed.

Zoals u kunt verwachten, hebben de bouwers lessen getrokken uit de ervaringen met de exploitatie van de succesrijke familie van hogesnelheidstreinen die vandaag al voornamelijk in Frankrijk en in andere delen van de wereld actief zijn, om de hoge ambities die in de technische specificatie zijn neergelegd, waar te maken.

Daarom zijn de drie spoorwegmaatschappijen en de Trans Manche Super Train Group ervan overtuigd dat de hogesnelheidstreinen die ze gaan bouwen, de beste van de wereld zullen zijn, aan strenge veiligheidsnormen zullen voldoen en de hoogste kwaliteit zullen bieden voor een nieuwe internationale markt voor spoorwegvervoer.

Laten we dan nu de contracten ondertekenen, zodat het werk kan beginnen.

DE KANAALHOGESNELHEIDSREIZIGERSTREIN

Eind 1987 is een gemeenschappelijke werkgroep van de drie spoorwegen (Britse, Belgische en Franse) opgericht, die de gedetailleerde technische specificaties voor dit rollend materieel heeft vastgelegd. Voor de bouw ervan zorgt een consortium van treinconstructeurs uit de drie landen, onder leiding van de maatschappij GEC ALSTHOM. De industriële vormgeving van de trein is toevertrouwd aan een groepering van ontwerpers (de Franse Roger TALLON - ADSA, de Engelse JONES GARRARD, het Belgische Cabinet INOV), onder leiding van Roger TALLON - ADSA.

Het Kanaalpark bestaat uit 30 driespanningstreinen (14 Britse, 13 Franse, 3 Belgische). De totale prijs volgens de economische toestand van juli 1988 bedraagt : 568,9 mln. £ of 5 934 mln. FRF of 36 867 mln. BEF.

Deze nieuwe treinen gebruiken de technische en commerciële vernieuwingen van de hogesnelheidstrein die in Frankrijk al operationeel is. Toch zijn er wijzigingen aangebracht voor het gebruik in de Kanaaltunnel.

Elke trein bestaat uit 18 rijtuigen en 2 krachtvoertuigen, één aan elke kant, en biedt 794 zitplaatsen, de 52 klapstoeltjes niet inbegrepen.

Er zijn doorgangen tussen de rijtuigen in de hele trein, waarin ook gezorgd is voor :

- 2 afdelingen (elk ongeveer 3m²) voor het vervoer van ingeschreven bagage, colli en eventueel postzakken ;
- 2 bars ;
- 4 afdelingen voor de diensten voor grenscontrole (douane, politie).

In elk rijtuig kunnen de reizigers met een knop het commerciële personeel oproepen wanneer dit nodig is.

In alle ruimten die toegankelijk zijn, is de omroep hoorbaar. Met het omroepsysteem kunnen mededelingen in de hele trein ofwel in een bepaald gedeelte alleen worden omgeroepen.

Bij eventuele exploitatievoorvallen kan de trein op 3 plaatsen gesplitst worden :

- tussen elk krachtvoertuig en het volgende rijtuig (1 of 18) ;
- tussen het 9de en 10de rijtuig.



De constructiematerialen beantwoorden aan strenge veiligheidscriteria, vooral inzake ontvlambaarheid en rookontwikkeling.

Begin 1992 worden 2 proefserietreinen geleverd. De reeks wordt vanaf december 1992 geleverd.

Belangrijkste kenmerken van het Kanaalmaterieel
(Wijzigingen mogelijk)

- Totale lengte van de trein : 393,48 m
- Totale massa (beladen) : 800 t
(25 kV : 14 000 kW)
- Continu vermogen : (3 kV : 7 200 kW)
(750 V : 4 300 kW)
- Maximumsnelheid in commerciële dienst : 300 km/h
- Remkracht bij noodremming : na 3 500 m op horizontale baan
Stilstand vanaf 300 km/h
- Totaal plaatsaanbod : 794 plaatsen (waarvan 584 in 2de klas)
2/3 van de 1ste klas en 4/5 van de standaardklas in niet-rokers

Krachtvoertuigen.

- Lengte : 22,15 m
- Massa : 68 t
- Maximumasdruk : 17 t
- Speciale hogesnelheidsstroomafnemers
- Cabinesein, treinradio, centrale boordcomputer die storingen meldt aan de bestuurder en waarmee het onderhoudscentrum meteen ingelicht kan worden
- Asynchrone draaistroomtractiemotoren : 4 onder elk krachtvoertuig + 2 onder het volgende rijtuig
- Weerstandremming

Rijtuigen.

- Lengte :
tussenrijtuigen 18,7 m
eindrijtuigen 21,8 m
- Maximumasdruk :
17 t
- Rem :
4 niet-geventileerde
stalen schijven met
voeringen van gesinterd
metaal en anti-blokkeer-
inrichting met micro-
processoren

- Pneumatische ophanging
- Gevarieerde binneninrichting en diensten aan boord :
bar, kinderkamer, restauratie, telefoon
- Instelbare klimaatregeling
- Het alarmsein maakt contact met de treinchef en de
bestuurder mogelijk, maar heeft geen invloed op de rem

TOESPRAAK DOOR DE HEER JEAN-LUC DEHAENE,
VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN
Ondertekening van het contract voor de Kanaaltreinen

Brussel, 18 december 1989.

Het verheugt mij zeer dat vandaag opnieuw historische handtekeningen kunnen worden geplaatst die ons dichterbij brengen bij de totstandkoming van een Europees hoge snelheidsnet.

Ik wil eveneens mijn voldoening uitspreken dat de spoorwegmaatschappijen ervoor geopteerd hebben deze ondertekening te laten plaatsvinden in Brussel, hoofdstad van Europa en tegelijk scharnierpunt in het noordelijk snelspoornet.

Deze keuze onderstreept eens te meer dat de zeer hoge snelheid, die meerdere West-Europese landen elk voor zich voor de behoeften van hun binnenlands verkeer hebben gerealiseerd, thans ook het bindmiddel zal worden tussen de verschillende netten onderling.

Eens voldoende uitgebreid en naar alle Europese landen vertakt, zal het Europese hogesnelheidsnet meer dan wat ook het Europees ideaal van een vrij verkeer van personen, goederen en diensten symboliseren.

De hoge snelheid zal ongetwijfeld ook een keerpunt betekenen in de neerwaartse spiraal die het openbaar vervoer al te lang heeft bedreigd.

Zelfs een oppervlakkige ontleding van de situatie van verkeer en vervoer in Europa, en zeker in het perspectief van de Europese eenheidsmarkt, maakt duidelijk dat de spoorweg geroepen is om zich in de globale mobiliteit meer nadrukkelijk te affirmeren, zowel in het reizigers- als het goederenvervoer.

Het is echter niet voldoende de onbetwistbare voordelen van het spoorwegsysteem op het gebied van het leefmilieu, het zuinig ruimtegebruik en de verkeersveiligheid in het licht te stellen. De spoorweg moet ook een produkt op de markt kunnen brengen dat de gebruikers en de verladers voldoende aanspreekt en effectief voor deze vervoerswijze doet kiezen.

Afgaand op het succes van de hogesnelheidslijnen die totnogtoe in bedrijf zijn, is het verantwoord ook voor de toekomstige projecten op dit punt optimistisch te zijn.

Het initiatief dat we met deze ondertekening bezegelen betekent ook op een ander punt een ommekeer met het verleden. Waar in het verleden steeds meer op de algemene middelen moest worden beroep gedaan om de spoorweginvesteringen te financieren wordt hier opnieuw een grootscheeps projekt voorgesteld dat de maatschappijen essentieel met eigen middelen zullen financieren.

Dit projekt verzoent dan ook de strenge beheersing van de overheidsuitgaven die elk land zich moet opleggen, met het streven de spoorwegen meer te laten deelnemen aan het opvangen van de mobiliteitsbehoeften.

De nationale structuur en ingesteldheid van de spoorwegnetten is en blijft een rem op de uitbouw van de dienstverlening in het internationaal vervoer en bemoeilijkt de ontwikkeling van deze vervoerswijze. Daarom is het verheugend vast te stellen dat het S.S.T.-projekt voor het eerst als een internationaal projekt werd opgezet.

Ik heb reeds herhaaldelijk mijn voldoening uitgesproken over de verre gaande mate van samenwerking die tussen de netten tot stand kwam, ook al kan men betreuren dat het snelspoorprojekt Londen/Parijs - Brussel - Keulen - Frankfurt/Amsterdam geen volwaardig Europees projekt geworden is.

Ik hoop dan ook dat de verwezenlijking van dit projekt de netten verder zal aanzetten om zich gezamenlijk, als één bedrijf, tegenover de buitenwereld op te stellen.

Anderzijds wordt de Kanaaltrein zelf een bij uitstek internationaal projekt, resultaat van jarenlang overleg tussen de betrokken spoorwegmaatschappijen British Rail, S.N.C.F. en N.M.B.S. en de consortiums van constructeurs in de drie landen.

Deze wil tot samenwerking tussen de constructeurs heeft geleid tot het ontwikkelen van een technisch, éénvormig treintype. Het verheugt mij als Belgisch minister bijzonder dat onze eigen constructeurs, die konden bogen op een traditie van spoorwegbouw die bijna zo oud is als de spoorweg zelf, na moeilijke jaren van sanering en heroriëntering, een tweede adem hebben gevonden en een nieuwe periode van expansie tegemoet zien.

Ten slotte is deze gebeurtenis uitermate geschikt om te wijzen op het tewerkstellingseffekt van dit projekt, zowel van de bouw als de latere exploitatie van deze Kanaalstellen en op de uitdaging die ermee verbonden is om een produkt te leveren dat zoveel nieuwe verworvenheden van de techniek in zich verenigt.

Ik wens de Franse, Britse en Belgische spoorwegen en de vereniging van constructeurs van spoorwegmaterieel alle sukses toe in het konkreet verwezenlijken van de Kanaalstellen, dat met het plaatsen van deze handtekeningen is van start gegaan.