

LES VOITURES - LITS "AB 30 " MODERNISEES MISES EN SERVICE A LA SNCB

Dès le siècle dernier, le voyage ferroviaire de nuit s'est développé à côté du voyage ferroviaire de jour. Il a acquis un attrait certain, qu'il a proportionnellement conservé en fonction de l'évolution du marché du transport, compte tenu de son avantage essentiel: le départ en soirée et l'arrivée à destination le matin, ce qui laisse la libre disposition de la journée entière sur place.

Au fur et à mesure des années, la demande en matière de voyages ferroviaires de nuit a évolué et on a vu apparaître les voitures-couchettes, offrant un confort de nuit plus sobre pour un supplément plus réduit. Néanmoins, les voitures-lits restent demandées, ce qui amène les réseaux et leur organe de gestion commun des voyages de nuit (le "Pool TEN", pour Trans Euro Nuit") à prévoir le remplacement des voitures-lits les plus anciennes, de façon à continuer à offrir à la clientèle le niveau de confort actuel qu'elle souhaite.

Remplacement de voitures-lits pour le Pool TEN

Le Pool TEN est un organe commun à neuf réseaux ferroviaires: belge (SNCB), français (SNCF), allemand (DB), autrichien (OEBB), suisse (CFF), italien (FS), néerlandais (NS), luxembourgeois (CFL) et danois (DSB). Il gère les voitures-lits apportées par ces 9 réseaux précités pour l'organisation des relations internationales par trains de nuit entre leurs différents pays.

En 1993, le Pool TEN gère 242 voitures-lits exploitées en commun par les réseaux qui en sont les propriétaires ou les locataires. Dans ce dernier cas, les voitures appartiennent alors à des organismes privés, tels la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT).

La SNCB fournit 16 de ces voitures:

- 6 du type T2 (18 compartiments à 2 lits chacun);
- 5 du type MU (12 compartiments à 1, 2 ou 3 lits superposés);
- 5 du type AB 30, tout récemment modernisées et en cours de mise en service (10 compartiments à 1, 2 ou 3 lits superposés).

Les 6 voitures-lits du type T2 sont la propriété de la SNCB, tandis que les autres sont louées au groupe Wagons-Lits.

Remplacer ou moderniser ?

Les voitures-lits mises par les réseaux à la disposition du Pool TEN appartiennent à différents types. Leur âge est assez variable. D'une manière générale, leur mise hors service est néanmoins prévue lorsqu'elles atteignent 30 ans. Ainsi, au cours des prochaines années, il faudra envisager le remplacement d'un nombre assez important de voitures appartenant au type MU.

Des réflexions sont en cours au niveau international, en vue de définir un ou plusieurs types de voitures-lits d'avenir. Il faut cependant éviter une diminution inacceptable du parc existant du fait de la mise hors service de plusieurs voitures alors que des commandes de nouvelles voitures n'ont pas encore été passées. C'est pourquoi, il a été décidé de moderniser d'anciennes voitures en fonction des souhaits actuels, de façon à continuer à répondre à la demande tout en offrant à la clientèle un confort amélioré et au goût du jour.

Cette solution permet en même temps de ne pas hypothéquer le processus d'étude et de développement de nouveaux matériels pour les trains de nuit tels que, par exemple, le concept de "train-hôtel", envisagé en Allemagne, en Suisse et en Autriche, qui prévoit des trains combinant différents types de voitures-lits offrant divers niveaux de confort.

Ce projet à l'étude est lui-même indépendant du programme "Night trains", lequel envisage des relations de nuit via le tunnel sous la Manche entre des villes du centre et du nord du Royaume-Uni et Bruxelles ainsi que de grandes agglomérations françaises, néerlandaises et allemandes.

Les voitures-lits AB 30 modernisées.

Les voitures-lits dont la modernisation est en cours et qui commencent à être mises en service sont d'anciennes voitures-lits du type "P" conçues par la CIWLT et livrées en 1955-1956. Leur caisse a été construite en acier inoxydable (licence BUDD) par des entreprises belge (NIVELLES), française (CAREL FOUCHE) et italiennes (ANSALDO et FIAT). Ces voitures comportaient 20 compartiments à un lit partiellement superposés deux à deux et répartis en 5 groupes identiques de 4 compartiments. Elles ont assuré des services sur différentes relations nationales ou internationales (entre autres vers la Côte d'Azur), avant d'être réformées vers la fin des années 70 et le début des années 80.

Compte tenu du bon état général de leur caisse, il a été estimé intéressant de les transformer pour les moderniser. Après étude d'un prototype réalisé aux ateliers CIWLT d'Ostende sur base d'une étude de design autrichienne, il a été décidé de réaménager complètement 20 voitures. Cette opération a été exécutée en partie en Espagne (préparation de la caisse) et en partie en Belgique, aux ateliers d'Ostende (aménagement et finitions).

La transformation a consisté à réaménager complètement la voiture en la dotant de 10 compartiments équipés, suivant la demande, de 1, 2 ou 3 lits superposés et d'un siège restant utilisable même lorsque les lits sont déployés, compte tenu du volume assez spacieux de chaque compartiment. Des porte-bagages, un meuble-lavabo avec eau chaude et froide et une armoire de toilette équipent aussi chaque compartiment dont la décoration fait appel à des tons clairs donnant une impression gaie et apaisante à la fois. Les voitures ont en outre été équipées de l'air conditionné. Divers autres équipements de service et techniques ont aussi été modernisés et les voitures ont été dotées de bogies de provenance SNCB et comportant des freins à disques.

L'ensemble de l'opération de modernisation revient à quelque 25 millions de francs belges par voiture, alors que la construction d'une nouvelle voiture-lits dépasse les 50 millions, compte tenu des agencements spécifiques de ces véhicules.

Affectation



Les voitures-lits modernisées sont affectées aux parcs de voitures-lits des réseaux belge, néerlandais et autrichien. Les voitures-lits AB 30 mises en circulation par la SNCB entrent dans la composition de trains de nuit entre la Belgique et l'Italie (trains 295 Bruxelles-Midi 16h09 - Roma Termini 9h50 et 294 Roma Termini 16h35 - Bruxelles-Midi 10h48).

A partir du mois de mai, elles entreront aussi dans la composition du train régulier desservant la Côte d'Azur: trains 286 Bruxelles-Midi 19h10 - Ventimiglia 11h29 et 6708/9 Ventimiglia 17h42 - Bruxelles-Midi 9h03. Toutefois, en plein été (du 23 juin au 6 septembre) et les vendredis et samedis d'avant et d'arrière saison, ces trains circulent sous l'horaire suivant: Bruxelles-Midi 20H13-Ventimiglia; Ventimiglia 17H42-Bruxelles-Midi 10H01. Sur ces deux relations, les voitures-lits sont accompagnées par du personnel Wagons-Lits.

Une voiture-lits AB 30 est aussi mise en circulation par les chemins de fer autrichiens (OEBB) sur la relation Ostende-Vienne (trains 225 Ostende 20H30- Vienne Westbahnhof 10H58 et 224 Vienne Westbahnhof 19H00-Ostende 9H18).

RELATIONS DESSERVIES PAR DES VOITURES-LITS AU DEPART DE LA
BELGIQUE

Relations quotidiennes

- Ostende Copenhague		D. 17h34 A. 08h25	A. 12h09 D. 21h05	
- Ostende Vienne		D. 20h30 A. 10h58	A. 09h18 D. 18h44	
- Ostende Munich		D. 20h30 A. 07h36	A. 09h18 D. 22h10	
- Ostende (1) Brigue (1)		D. 20h53 A. 08h59	A. 09h00 D. 20h01	
- Ostende Berlin Hbf		D. 21h34 A. 09h30	A. 08h09 D. 20h01	
- Bruxelles-Midi Rome		D. 16h09 A. 09h50	A. 10h48 D. 16h35	
- Bruxelles-Midi Milan		D. 18h59 A. 06h45	A. 07h31 D. 19h03	
- Bruxelles-Midi (2) Vintimille (2)		D. 19h10 A. 11h29	A. 09h03 D. 17h42	
- Bruxelles-Midi (3) Vintimille (3)		D. 20H13 A. 11H29	D. 10H01 D. 17H42	

(1) En saison hivernale, de septembre à mai, cette relation comporte aussi une desserte de Coire (mêmes heures de départ et d'arrivée à Ostende; Coire: A. 08h45 D. 20h13).

(2) Avant et arrière saison, sauf vendredis et samedis

(3) Liaison d'été (23.06-06.09) vendredis et samedis

Trains "de neige", touristiques et trains-autos

Par ailleurs, plusieurs trains "de neige" ou vers des destinations touristiques comportent aussi des voitures-lits:

- en hiver:
 - le "Ski Express", à destination du Tyrol (Schwarzach-St Veit) et des Dolomites (San Candido) avec prolongement vers Lienz (Tyrol du Sud-Est) à partir de la saison 1993/1994;
 - l' "Alpina Express" vers la Suisse valaisanne (Brigue);
 - le "France Alp'Express" à destination de Bourg-St-Maurice.

- en été:
 - le "Freccia del Sole" à destination de Venise/Ancône.
 - le "camino Azul" à destination de Port Bou
 - le Schaerbeek-Lourdes

En outre, des voitures-lits entrent aussi dans la composition de plusieurs trains-autos circulant certains jours:

- durant toute l'année: vers Avignon-Saint Raphaël/Narbonne:

- en été, vers:
 - Salzburg-Villach-Ljubljana
 - Milan-Bologne
 - Bordeaux-Biarritz-Irun
 - Narbonne-Port Bou

CONDITIONS D'UTILISATION DES VOITURES-LITS

Selon le type de place-lit, le **prix** se détermine comme suit:

- Single (S) : billet 1ère classe + supplément S
- Spécial (Sp) : billet 1ère classe + supplément Sp
- Double (D) : billet 1ère classe + supplément D
- Tourist 2 (T2) : billet 2e classe + supplément T2
- Tourist 3 (T3) : billet 2e classe + supplément T3

Suppléments "place-lit" (y compris la réservation et le droit de service):

- Single (S) : 5.390 FB
- Spécial (Sp) : 3.850 FB
- Double (D) ou Tourist 2 (T2) : 2.310 FB
- Tourist 3 (T3) : 1.540 FB

A partir du 23 mai 1993, la relation Ostende-Vienne offrira une formule un peu différente incluant, en 1ère classe, un rafraîchissement d'accueil, la mise à disposition de magazines et un petit-déjeuner complet. En 2e classe, le service sera également plus élaboré. Sur cette relation, les suppléments seront alors les suivants:

- Single (S) : 6.080 FB
- Double (D) : 2.920 FB
- Tourist 3 (T3) : 1.930 FB

*

* *

D'une manière générale, un supplément place-lit gratuit est accordé lorsqu'au cours d'une année, 9 voyages ont été effectués en place-lit. Il existe aussi une carte de fidélité pour les voyageurs individuels (et les membres de leur famille) et une autre pour les entreprises.