



CABINET DU
MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET
DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

PRESENTATION D'UNE NOUVELLE GENERATION D'AUTOMOTRICES DE LA
SNCB : "La série 80".

Principaux éléments du discours de Monsieur Herman De Croo,
Ministre des Communications et des P.T.T.

- Il faut dire que la situation financière de la SNCB prend des proportions dramatiques. En effet, malgré une compensation par l'Etat d'environ 45 milliards, un déficit d'environ 1 milliard a été constaté fin 1980.
- En 1981, ce déficit augmenta jusqu'à 5,9 milliards, bien qu'une compensation de 48 milliards ait été accordée.
- Lors de l'élaboration du budget pour 1982, il a été tenu compte d'un déficit d'exploitation de plus ou moins 4 milliards, après une compensation pour un montant de presque 50 milliards.
- La SNCB ne parvient pas à liquider certains impôts (plus de 6.5 milliards) à l'Etat. Nonobstant les fortes économies décidées par le conseil d'administration et par moi-même, il apparaît que le budget pour 1982 est absorbé à un rythme accéléré (à raison de 33 %). Ces économies réalisées de 5 milliards comprennent un montant de 2 milliards sur le plan de l'exploitation et un montant de 3 milliards en investissements.

Pour une seconde fois, je me suis dès lors vu obligé de demander une avance, entre autres de plus de 5 milliards, afin de pouvoir payer les salaires et les pensions avant le 1 juin 1982. Il en

résulte que fin octobre 1982, les crédits prévus et votés à la Chambre et au Sénat, sont absorbés. En 1981 ce fut déjà le cas au mois de septembre, et pour 1982 il est prévu que, malgré les efforts et les économies draconiennes, tous les crédits prévus pour cette année seront absorbés pour la fin du mois de septembre.

- La situation est intenable, étant donné que la charge d'emprunt au détriment de la SNCB atteindra cette année, comme suite aux problèmes d'amortissement et de financement et aux effets de la dévaluation, presque 18 milliards.
- Dans ces circonstances, un choix urgent et clair s'impose. D'une part, le chemin de fer a connu au cours des 10 dernières années une augmentation de 25 % en offre de trains; d'autre part, au cours de ces mêmes 10 années, une baisse du nombre de voyageurs de l'ordre de 5 % a été constatée.
- Le transport de marchandises se trouve dans une position de concurrence interne avec les autres moyens de transport. Vu les contrats à long terme, les augmentations de prix nécessaires n'ont pas été appliquées.
- Les augmentations tarifaires qui avaient calculées par mes honorables prédécesseurs dans le budget 1982, ne pouvaient être appliquées qu'au 1 avril 1982. Cela signifiait une perte de plus-revenus d'au moins 25 %. Ces hausses de prix n'ont en outre procuré qu'une solution limitée. On ne peut d'ailleurs oublier que la charge des pensions pèse de façon très lourde sur la SNCB, ainsi que l'assurance-maladie et l'application du statut existant. Le paiement de voyageurs, usagers et transporteurs à la SNCB atteint à peine 25 % du prix coûtant normal.

- Il est donc largement temps que nous réfléchissons sur la voie que les Transports Publics -donc également la SNCB- doivent choisir dans un proche avenir. En ce qui concerne les éventuelles fusions et l'optimisation entre la SNCB et les Chemins de Fer Vicinaux (SNCV), je suis surpris que le Conseil d'Administration de la SNCV n'ait jamais été consulté. Le Conseil d'Administration de la SNCB non plus n'a fait une déclaration claire quelconque à ce sujet. Il convient de dire en passant que 10 % à peine des passagers de la SNCV (Chemins de Fer Vicinaux) prennent un train en complément d'un autobus.
- Une toute autre façon de coordonner et d'approcher pragmatiquement de telles possibilités optimales de transport en faveur des usagers des chemins de fer et des chemins de fer vicinaux, s'impose donc.
- Au rythme actuel, la communauté ne peut plus être la victime des énormes travaux d'infrastructure, de l'extension des chemins de fer, de la suppression de passages, de l'électrification et de l'achat de locomotives coûteuses, aussi longtemps que nous ne fassions pas un effort afin d'optimiser les Transports Publics et d'obtenir un rendement le plus positif possible.
- Le triangle : usagers - contribuables - personnel des secteurs de transports publics, doit être maintenu de la façon la plus équilibrée.



PRÉSENTATION DE L'AUTOMOTRICE SERIE 80 "BREAK".

DISCOURS DE M. FLACHET, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SNCB.

C'est vers 1935 que l'on vit apparaître sur le réseau belge des voitures à voyageurs d'une conception tout à fait nouvelle : pour la première fois, des voitures métalliques montées sur bogies et munies de portières automatiques.

Les M.1 - ainsi étaient-elles nommées - allaient gagner le coeur de la clientèle.

45 ans passèrent avant que d'autres voitures à voyageurs du service intérieur n'appellent la satisfaction du public : ce furent les voitures M.4, dont la livraison se poursuit et dont la conception est résolument moderne. Le public est exigeant, et quel n'est pas son mécontentement quand il lui faut emprunter une de ces ... "merveilles" des années 30 qui font aujourd'hui figure de pièces vénérables pour musée d'archéologie industrielle.

C'est la loi du progrès ...

Le grand public est sans doute moins attentif aux améliorations apportées sur les locomotives et pourtant c'est un domaine où la technologie en quelques années, progressé de manière remarquable.

Avec les douze locomotives électriques, série 29 construites en 1949 - toujours en service - et celles de la série 26 nées quinze ans plus tard, la technologie de base n'a marqué qu'une évolution peu significative. Il a fallu attendre encore une dizaine d'années pour que nous mettions en ligne la locomotive de la Série 20, première locomotive au monde de haute puissance - 5.150 kW - à être équipée de hacheurs à thyristors se substituant au rhéostat de démarrage à résistances, encombrant et grand consommateur d'énergie.

Aujourd'hui ces "Séries 20" remorquent des grands express internationaux de près de 1.000 tonnes sur les rampes sévères de la ligne du Luxembourg. Mais avant de connaître cette fiabilité, que d'ennuis, petits et grands, ont mis à vif les nerfs de nos ingénieurs, techniciens, dépanneurs, conducteurs. Trop souvent surgissait une défaillance ...

... cela aussi, c'est la loi du progrès.

Une technologie de pointe ne finit par s'imposer qu'au terme d'un lent cheminement fait de recherches, de mises au point, de modifications, de tâtonnements. Ces ennuis, il faut avoir le courage de les affronter, la patience et l'imagination de les résoudre, car, au bout du chemin difficile, il y a la réussite.

Le cas de la locomotive "Série 20" est donc exemplaire.

X

X

X

La nouvelle automotrice de la série 80, appelée communément "Break", que nous venons de vous présenter, et dont vous avez pu apprécier les attraits incontestables, marque elle aussi un tournant déterminant dans la conception des automotrices électriques.

L'innovation est marquante, et si, en matière d'électronique nous bénéficions d'expériences antérieures, en d'autres matières quelques problèmes surgissent.

Ainsi, pourquoi vous le cacher, nous sommes préoccupés par une vibration parasite de **la caisse** de **l'automotrice** pour laquelle un diagnostic **précis** est encore à **formuler**.

Les ingénieurs - tant de la SNCB que des constructeurs - n'auront de répit tant que ce problème ne sera pas résolu; et il le sera, comme le furent tous ceux qui ont surgi à l'occasion du lancement d'un matériel nouveau.

Je puis toutefois vous affirmer que cet ennui n'affecte en rien la sécurité des voyageurs et qu'il ne sera d'ailleurs perçu qu'occasionnellement.

Retenons parmi les principales innovations techniques :

- l'installation d'un attelage automatique intégral. Il accélère les opérations d'accouplement et de désaccouplement, tout en éliminant des opérations manuelles extérieures, contraignantes pour notre personnel, surtout en période hivernale;
- une suspension très élaborée. Elle fait appel à des ressorts pneumatiques, ce qui contribue largement au confort;
- ~~un~~ système de freinage inédit pour les chemins de fer européens utilisant du courant continu. Il s'agit d'un frein à récupération commandé par un hacheur à thyristors agissant de façon prioritaire, le frein pneumatique n'intervenant que complémentaiement pour réaliser l'effort de freinage demandé.

La conséquence, en est une moindre usure des organes de freinage et des bandages de roues, ce qui espace les immobilisations en atelier, mais aussi une économie d'énergie, le courant produit par le freinage électrique à récupération étant renvoyé à la caténaire pour être réutilisé par d'autres engins de traction.

Mais les automotrices "break" se distinguent surtout des modèles précédents par leur vitesse maximale de 160 km/heure et leur grande puissance d'accélération.

En cette période difficile dans le domaine énergétique, il est primordial d'insister sur les avantages du hacheur à thyristors dont sont équipées ces nouvelles automotrices. A la plus grande souplesse de conduite, il ajoute d'intéressantes économies d'énergie lors des démarrages.

Compte tenu de la structure de notre réseau, où les arrêts sont relativement rapprochés, même pour des trains semi-directs, les automotrices à thyristors des générations précédentes permettent une économie d'énergie de 12 % par rapport aux automotrices à rhéostat.

Grâce aux nouveaux perfectionnements, l'automotrice "Break" permet une économie supplémentaire de 20 % et des performances plus élevées. Par rapport aux anciennes automotrices à rhéostat, elle réalisera donc une économie d'énergie de 30 % ! On admettra que ce n'est pas négligeable.

X

Sur le plan du confort, qui reste en définitive l'élément le plus perceptible par les voyageurs, j'insiste sur le fait que par rapport aux voitures les plus récentes - les M4 - l'accent a principalement porté sur la deuxième classe.

Vous avez pu remarquer la disparition des porte-colis transversaux. Leur capacité, leur facilité d'usage seront compensées grâce au nouveau dessin des banquettes qui, outre un meilleur confort a permis de résoudre le problème. En effet, au porte-colis longitudinal dérivé des voitures M4 s'ajoute désormais entre les dossiers un espace supplémentaire permettant le rangement des bagages.

Notre nouvelle automotrice est aussi plus longue; elle mesure 50,80m au lieu des 45,60m du matériel antérieur. L'entraxe des sièges a pu ainsi être porté de 1,60 à 1,74m en deuxième classe.

Autre nouveauté : le profil du plafond a été redessiné tandis que des poignées avec porte-manteaux intégrés complètent le dossier des sièges.

Enfin, toujours dans le souci d'un meilleur confort en deuxième classe, de nouvelles teintes vives et gaies confèrent à l'intérieur une ambiance jeune et intime qu'accentue encore l'éclairage du porte-colis longitudinal dirigé partiellement vers le plafond.

X

Enfin, au moment où de larges secteurs économiques sont en difficulté, nous pensons qu'il faut souligner l'apport vital que constituent les commandes de matériel ferroviaire pour l'industrie nationale. Je citerai un chiffre qui mérite réflexion : la seule commande de ces 140 automotrices représente 7.720.000 heures de travail, équitablement réparties entre des entreprises du nord et du sud du pays.

X

Messieurs ... nous vous remercions d'avoir bien voulu nous consacrer votre temps et nous restons à votre disposition pour vous donner toute information complémentaire que vous souhaiteriez...