SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Les automotrices "Breaks" allongées

Les 140 automotrices du type "Break" se voient ajouter une nouvelle voiture entre les deux caisses d'origine, à l'occasion de leur passage en grande revision. Cette transformation d'une importante série d'automotrices apparaît en effet comme la solution la plus intéressante en vue de remplacer un ensemble d'automotrices datant du début des années cinquante.

Un parc d'automotrices à moderniser

Parmi les 671 automotrices que possède actuellement la SNCB, 130 ont été mises en service au début ou au milieu des années cinquante. Ces automotrices arrivent en fin de carrière et n'offrent plus le niveau de confort que le voyageur des années nonante est en droit d'attendre.

Leur remplacement a été étudié et diverses solutions ont été recherchées. Après analyse, il est apparu que la solution la plus intéressante tant au point de vue économique que sur le plan des possibilités et avantages d'exploitation consistait :
- d'une part à accroître le parc d'automotrices "L" doubles des types 86 et 89 (série 900), mises en service à partir de 1988, en portant leur nombre de 35 à 52 et,
- d'autre part à transformer les 140 automotrices doubles de la série "Break" en automotrices triples, par adjonction d'une voiture supplémentaire entre les deux véhicules existants.

Ce faisant, on obtenait le renouvellement de l'essentiel du parc concerné puisqu'après achèvement de cette opération, il ne restera plus qu'une trentaine d'automotrices anciennes à remplacer.

Cette solution est particulièrement intéressante parce que la modification des Breaks, d'un coût de 3,4 milliards de francs, permet d'éviter l'acquisition de quelque 62 automotrices doubles qui auraient coûté environ 5,7 milliards de francs. De plus, les caractéristiques techniques des Breaks permettent de réaliser cette adaptation sans problème majeur: leur puissance est suffisante pour qu'en version triple leur vitesse courante ne soit pas diminuée. Par ailleurs, les coûts d'exploitation des nouvelles unités triples resteront du même ordre que ceux des mêmes automotrices en version double. Ceci est entre autres dû au fait que l'adaptation réalisée permet d'augmenter de près d'un tiers la capacité des breaks.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

L'automotrice Break et sa nouvelle voiture intermédiaire

Construites par les firmes BN et ACEC, les Breaks sont entrées en service à partir de 1981 et assurent depuis lors nombre de services Intercity sur différentes lignes du réseau. Leur nom provient du fait qu'elles marquaient un net tournant dans la conception des automotrices électriques.

La commande des 140 voitures intermédiaires a été passée à BN Constructions ferrovaires et métalliques. Ces voitures présentent globalement des caractéristiques similaires aux caisses existantes des Breaks, pour pouvoir former un ensemble cohérent et harmonieux.

Une différence cependant: la nouvelle voiture - de 2ème classe et entièrement non fumeurs - possède des sièges individuels d'un type similaire à celui des voitures internationales I 10 circulant principalement sur la relation Ostende - Bruxelles - Liège - Cologne. De plus, ces sièges sont tous répartis selon la disposition "2 + 2", ce qui accroît le confort offert aux voyageurs. La voiture offre ainsi 82 places assises et une place spéciale pour handicapés.

Finition des voitures et constitution des nouvelles unités: une solution originale

Chargée de la construction de ces voitures, la firme BN Constructions ferroviaires et métalliques doit cependant en même temps honorer d'autres commandes telles que des voitures intermédiaires pour les TGV Transmanche et des éléments des navettes d'Eurotunnel, qui transporteront les véhicules routiers dans le tunnel sous la Manche.
Cette situation l'a amené à rechercher un partenaire pour réaliser certaines opérations liées à la construction des voitures intermédiaires pour les Breaks.

Après examen des possibilités, elle a conclu un accord avec la SNCB pour que celle-ci réalise nombre d'opérations de garnissage et de mise en peinture des nouvelles voitures dans son atelier central de Malines.

L'ensemble de ces travaux représente environ 800 heures de travail par voiture.

Une automotrice pratiquement neuve... et un tout nouveau look

La "mise en rame" de cette nouvelle voiture s'effectue lors du passage en grande révision des Breaks à l'atelier, opération qui dure environ vingt jours ouvrables. L'automotrice est inspectée de fond en comble à cette occasion. Les caisses sont traitées en profondeur, les éléments corrodés ou détériorés étant remplacés ou réparés selon le cas. Toutes les interventions requises pour une remise à neuf sont effectuées et les équipements et moteurs sont entièrement révisés pour que l'automotrice puisse de nouveau accomplir son service comme si elle n'avait pas encore roulé.

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Certaines modernisations et adaptations techniques sont également effectuées à ce moment. Bien entendu, les caisses sont également repeintes au cours de cette grande révision.

A l'occasion de cette opération, les Breaks triples reçoivent une toute nouvelle livrée, correspondant aux choix de la SNCB pour ses futurs matériels. La teinte de fond de la caisse est un gris argent métallisé, les bas de caisse étant peints en bleu foncé rehaussé d'un liseré rouge. Les flancs sont ponctués de triangles rouges à hauteur des portes, rouge et bleu aux extrémités des caisses. Le front des rames est également peint en gris, surmarqué d'un grand triangle jaune pointe en bas.

Mise en service immédiate

Les premières rames entrent en service dès le début du mois d'avril. Affectées à l'atelier de Stockem près d'Arlon, elles assureront tout d'abord la relation Intercity "L" entre Bruxelles et Luxembourg via Namur. Au fur et à mesure des livraisons, les nouvelles Breaks triples assureront ensuite la relation Intercity "F" Maastricht - Visé - Liège/Genk - Bruxelles - Knokke/Blankenberge. Les automotrices seront livrées à la cadence moyenne d'une par semaine, l'ensemble de l'opération s'étendant du printemps 1992 au milieu de l'année 1995.