b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Problèmes de capacité résolus, avec le confort en plus

La maquette des nouveaux trains à deux niveaux en commande montre clairement la volonté de la SNCB de se doter d'un matériel ferroviaire répondant aux exigences de confort les plus élevées. Dans un an environ, les premiers clients pourront faire connaissance avec les premiers exemplaires de ces nouvelles voitures. La SNCB sera alors en mesure d'enfin retirer du service le matériel ferroviaire obsolète (les voitures M2 des années 1959-1960) dont elle ne peut encore se passer si elle veut offrir un maximum de places à ses clients aux heures de pointe. Compte tenu du fait qu'un train composé de voitures M6 peut offrir jusqu'à 1572 places, la capacité globale de transport en heures de pointe augmente sensiblement. Les nouveaux trains à deux niveaux seront destinés en premier lieu aux relations longues distances ayant Bruxelles pour point de départ ou de destination, pendant les heures de pointes. Rendez-vous au début de l'an prochain.

Investir dans l'avenir

Investir dans le matériel ferroviaire conduit à un accroissement du confort et donc aussi à un accroissement de la satisfaction de la clientèle. Au cours de la décennie qui vient de s'achever, plusieurs nouveaux trains ont fait leur entrée sur le réseau ferroviaire belge : les automotrices AM96 et les voitures I11 sur les grands axes et, depuis peu, les premiers exemplaires de la nouvelle série d'autorails diesel destinés aux relations régionales. D'autres types de matériel ont été modernisés ou sont en cours de modernisation. Avec la commande d'une nouvelle génération de voitures à deux niveaux, la SNCB s'inscrit non seulement dans la tendance vers un confort toujours meilleur et toujours plus à la page, mais elle exprime également sa volonté de répondre à l'accroissement rapide du besoin en capacité. Pour la seule année 2000, le trafic intérieur des voyageurs s'est accru de 5,1 % et tout indique que le nombre de voyageurs va encore augmenter.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Une commande de 8,5 milliards de francs

En juillet 1999, la SNCB passait commande de 210 voitures à deux niveaux, pour former au total 35 rames. L'investissement correspondant s'élevait à 8 502 millions de francs (valeur 1997) (210,75 millions €), soit 40,5 millions de francs (1 million €) par voiture. Les critères de confort et de design ont joué un rôle déterminant dans le choix du constructeur.

Le planning actuel prévoit la livraison de la première voiture pour cette fin d'année encore. S'ensuivra alors une période d'essai. Le premier parcours d'une rame complète devrait avoir lieu dans les premiers mois de l'année 2002. La livraison de l'ensemble des voitures s'étalera, quant à elle, sur une période de quatre ans et demi, à compter du moment où la commande a été passée. Si tout se déroule bien, les 210 voitures à deux niveaux devraient être en circulation sur le réseau belge au début de l'an 2004.

La construction du nouveau matériel à deux niveaux a été confiée à un consortium placé sous la direction de Bombardier. L'usine Bombardier Transportation de Crespin produira le châssis et les bogies. Les ateliers d'Alstom à Valenciennes fabriqueront les caisses. Les ateliers de Bombardier Transportation à Bruges termineront le travail en procédant à l'assemblage complet et à la réalisation des aménagements intérieurs.

Une capacité sans égal

Chaque rame à deux niveaux comprendra six voitures : quatre voitures de seconde classe, une voiture de première classe et une voiture multifonctionnelle. La voiture multifonctionnelle comporte, elle aussi, une première et une seconde classe et offre notamment des places aux clients à mobilité réduite et aux cyclistes. Une voiture de seconde classe compte 140 places assises. Une voiture de première classe en possède 124. La voiture multifonctionnelle offre quant à elle 102 places assises. Une rame complète peut donc emmener 786 voyageurs.

Les rames peuvent circuler seules ou couplées par deux. Dans ce dernier cas, les douze voitures portent la capacité disponible à **1572 passagers**. Comparée à celle des autres trains de construction récente, l'augmentation du nombre de places assises est évidente : douze voitures M4 modernisées peuvent transporter 1184 clients et douze voitures I11 offrent une place assise à 920 personnes.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Un équipement à la mesure du client d'aujourd'hui

Le train a été doté de tout le confort moderne : la climatisation, WC en circuit fermé, un emmarchement facile, ajusté à toutes les hauteurs de quais, une meilleure isolation des portes situées entre le compartiment et la plate-forme, un système d'information des voyageurs à affichage électronique à l'intérieur et à l'extérieur, une insonorisation efficace et un espace suffisant pour les bagages, tant au-dessus qu'en dessous des sièges, ainsi que le long des parois.

Ce qui frappe l'œil d'emblée, même à l'étage, ce sont les dimensions généreuses, par rapport aux autres voitures à deux niveaux, tant en largeur qu'en hauteur. Et le sentiment se renforce encore par l'effet que produisent les larges baies vitrées.

Les larges doubles portes d'accès se trouvent toujours au-dessus des essieux, à chaque extrémité de la voiture et permettent une utilisation maximale de la longueur de celle-ci. Les portes intérieures sont en verre incurvé et s'ouvrent automatiquement dès que la clenche est actionnée.

La suspension pneumatique du train assure un confort optimal, même à la vitesse maximale de 160 km par heure.

La palette des couleurs utilisées reste dans les tons retenus pour les trains sortis de chaîne ces dernières années. Les nuances grises y jouent à nouveau subtilement le rôle principal, avec çà et là une touche d'autres couleurs (surtout le bleu et de rouge). La couleur dominante du revêtement de siège est le bleu foncé (tissu en seconde classe, velours en première classe).

Durs ou mous ?

En janvier et février de cette année, les sièges des futures voitures M6 ont été testés auprès de la clientèle. Quatre sièges furent installés successivement à bord de deux trains composés de voitures M4 circulant entre Charleroi et Bruxelles et entre Audenarde et Bruxelles. Il s'agissait de sièges durs et mous. L'opinion des clients a fait l'objet d'un sondage portant sur la dureté du siège et du dossier.

Les résultats n'ont toutefois montré aucune préférence nette. La version dure a néanmoins remporté de peu les suffrages et sera donc installée.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Prise en compte du client à mobilité réduite

De nos jours, aucun train n'est plus construit ou adapté sans qu'il n'ait été tenu compte le plus possible des besoins des personnes à mobilité réduite. C'est ainsi que la voiture multifonctionnelle a été spécialement adaptée aux personnes se déplaçant en chaise roulante. La porte d'accès est large et située plus bas, un certain nombre de sièges du niveau inférieur sont du type strapontin (également très pratique lorsqu'on emporte sa bicyclette ou des bagages volumineux) et les toilettes ont été spécialement adaptées. Sur chaque rame, l'espace réservé aux bagages possède une passerelle, d'installation aisée, qui permet un embarquement et un débarquement sans problème, quelle que soit la hauteur du quai.

Comme personne ne connaît mieux ses propres besoins que le client lui-même, des associations pour personnes moins valides ont été invitées à examiner la maquette d'un œil critique. Leurs réactions ont permis d'apporter encore un certain nombre de modifications au concept de départ (adaptation de l'inclinaison de la rampe d'accès, arrangement des toilettes, déplacement du bouton d'appel de secours vers un point moins élevé, ...).

Fumeurs ensemble

Un train de voitures M6 à deux niveaux ne compte que 55 places fumeurs sur un total de 786. cela signifie que seulement 6 % des places leur ont été réservées. Elles se trouvent toutes rassemblées au niveau supérieur de la voiture multifonctionnelle : 30 en seconde et 25 en première classe. Les fumeurs sont, bien entendu, les bienvenus dans les autres voitures mais alors, sans cigarette. L'agencement garantit une séparation physique totale entre l'espace offert aux fumeurs et le reste des compartiments.

Où les nouvelles voitures à deux niveaux vont-elles circuler ?

Les 210 nouvelles voitures à deux niveaux viennent en remplacement des voitures M2 des années 1959-1960. Elles seront affectées aux heures d'affluence aux relations longues distances de et vers Bruxelles, en renforcement ou non des trains IC. Les voitures M5 à deux niveaux existantes circuleront sur des relations plus courtes, pour lesquelles leurs dimensions plus restreintes sont moins dérangeantes.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Suivant l'offre de service actuelle et les délais de livraison, les trains seront mis en exploitation en composition double de la manière suivante :

début 2002	Les trains P entre Ostende et Bruxelles en primeur, ainsi qu'entre Courtrai et Bruxelles ;
milieu de 2002	Les trains IC K entre Gand et Genk : tout d'abord aux heures de pointe et ensuite sur les autres trains de la relation ;
fin 2002 - début 2003	Aux heures de pointe, les trains IC J entre Luxembourg et Bruxelles ou les trains P entre, d'une part, Huy et Bruxelles
plus tard en 2003	et, d'autre part, Jemelle et Bruxelles ; Les trains IC N entre Anvers et Bruxelles ; Les trains IC L entre Poperinge et Bruxelles aux heures de pointe ; Les trains P entre Mouscron et Bruxelles ; Les trains P entre Châtelet et Bruxelles.

Principales différences par rapport aux voitures à deux niveaux précédentes

La génération de voitures à deux niveaux (M5) précédente, qui était aussi la première, n'a jamais franchement obtenu la cote auprès de la clientèle de la SNCB. Les plaintes visaient surtout le manque d'espace à l'étage et l'absence de porte-bagages. Lors du dessin des plans des nouvelles voitures, la SNCB a donc tenu compte, dans la mesure la plus large possible, des remarques formulées par les clients et a, en outre, programmé la rénovation complète des voitures M5 actuellement en service.

Voici un aperçu des améliorations les plus frappantes sur les voitures M6 par rapport à la génération précédente :

- hauteur en station debout à chaque niveau : 2 mètres ;
- sièges individuels (aucune banquette), y compris en seconde classe ;
- plus d'espace pour les bagages ;
- tablettes entre les sièges ;

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

- larges baies vitrées donnant un champ de vision sans obstacle, y compris à l'étage ;
- climatisation ;
- niveau sonore plus bas à l'intérieur des compartiments, dû notamment à la présence de portes de séparation ;
- vitesse maximale portée de 140 à 160 km.

Programme de modernisation des voitures à deux niveaux de la série précédente

La première série de voitures à deux niveaux (M5) compte 15 ans d'âge. Les plans de rénovation en profondeur quant à l'amélioration du confort sont déjà très avancés. Les adaptations les plus importantes se situent au niveau des nouveaux sièges individuels, de l'installation de la climatisation et du remplacement des anciens types de toilettes par un système en circuit fermé. L'habillage de l'intérieur et l'éclairage seront également transformés. Le budget est estimé à environ 17 millions de francs par voiture.

La première voiture M5 entrera en rénovation dans le courant de l'année 2002. Les travaux seront exécutés dans les ateliers de la SNCB situés à Malines. La première voiture M5 à deux niveaux devrait entamer une seconde carrière à la fin de l'année 2002.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

137 milliards dans les dix ans à venir pour le matériel roulant

L'achat ou la rénovation de matériel roulant constitue l'un des maillons importants de la stratégie de la SNCB, visant à offrir un meilleur service à la clientèle, qu'il s'agisse de voyageurs ou de clients marchandises.

Le projet de plan décennal 2001-2010, approuvé par le Conseil d'administration du 26 janvier 2001, prévoit à cet égard un investissement de 137 milliards (3,40 milliards €).

Une contrainte essentielle dans les choix d'investissements consiste à tenir compte de la durée de vie du matériel par rapport à la tenue de celui-ci dans le temps, eu égard à la qualité du service offert, et en particulier, du niveau de confort pour les voyageurs.

Par catégorie, voici l'évolution prévisible de l'âge moyen du matériel roulant :

	2000	*2005*	*2010*
Voitures	22,9	14,6	19
Automotrices	19,0	23,5	20,8
Locomotives électriques	27,1	28,4	20,8
Locomotives de manœuvre	31,5	26	18,1

L'objectif de la SNCB est de programmer les investissements de manière à maintenir l'âge moyen du parc à une valeur équivalente à la moitié des durées des amortissements, évaluée en moyenne à une valeur située entre 35 et 40 ans. Néanmoins vu les contraintes budgétaires, il arrive que la SNCB décide de reconditionner du matériel voyageurs, pour prolonger leur durée de vie et éviter un investissement trop important. Par exemple, un programme de modernisation des voitures M4 et M5 est en cours actuellement, et consiste à rajeunir les organes de roulement de ce matériel, mais aussi, le cas échéant, à leur donner une nouvelle livrée ou à réaménager l'intérieur des voitures, dans le but d'améliorer ainsi le confort des voyageurs.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

L'acquisition de matériel roulant est tout à fait indispensable d'une part, pour remplacer à terme le matériel qui n'offre plus aux voyageurs le niveau de confort qu'ils sont en droit d'attendre et d'autre part, pour augmenter le nombre de places assises, compte tenu de l'accroissement de 25% du nombre de voyageurs attendu à l'horizon 2010.
Le nombre de places assises offertes évoluera de 247.000 actuellement à 305.000 (hors matériel RER) en 2010, ce qui représente une croissance de 23%.

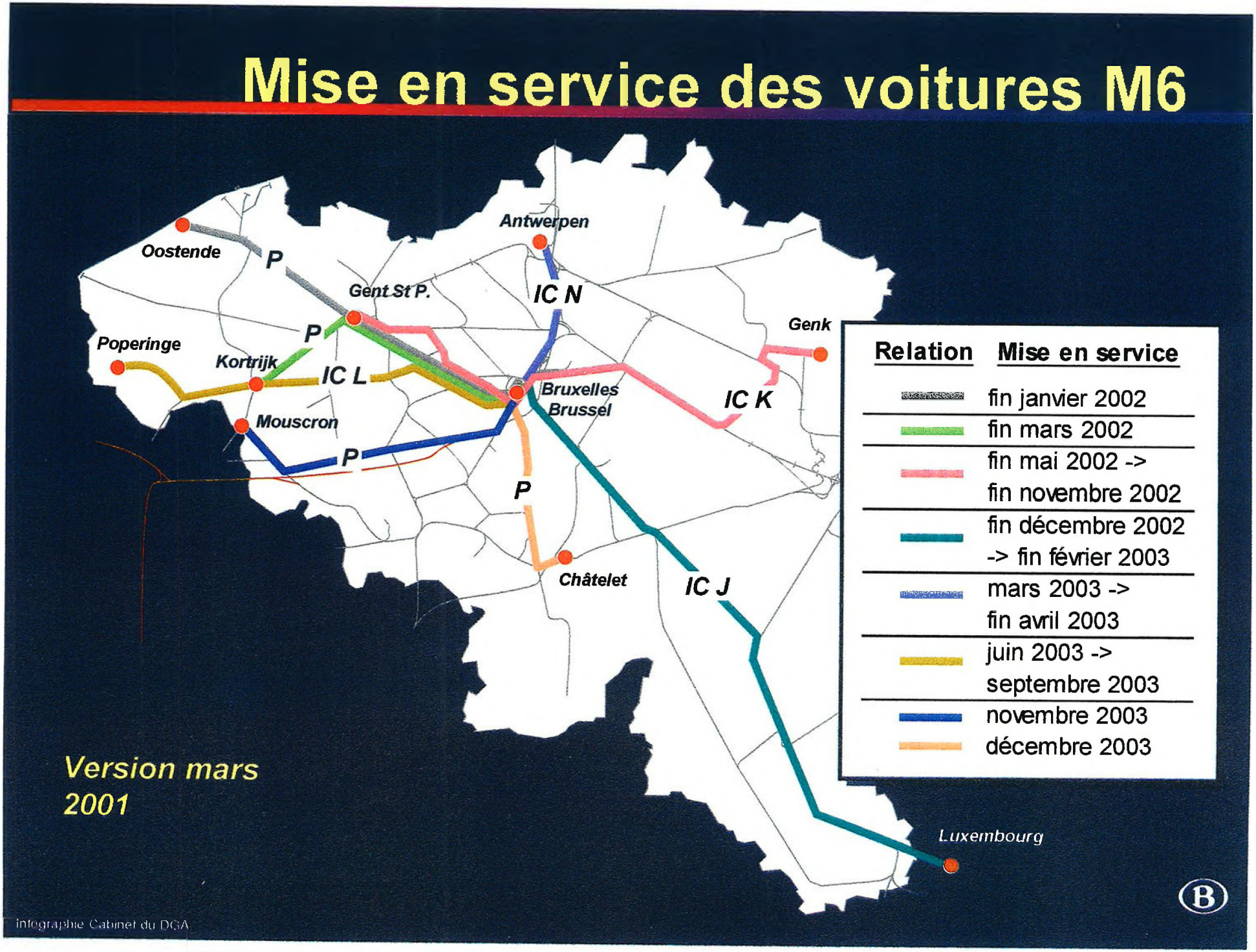
En ce qui concerne le trafic marchandises, les investissements, au cours de la période 2001-2010, auront pour but de rajeunir le parc de matériel et de pourvoir la SNCB en wagons plus modernes et mieux adaptés aux exigences de la clientèle et à la structure des marchés du transport ferroviaire.

Les grandes rubriques du projet de plan décennal 2001-2010 relatives au matériel roulant se présentent de la manière suivante (en milliards de francs) :

	Acquisition	*Rénovation*	*TOTAL*
Automotrices électriques	32,4	8,4	40,8
Autorails	6,9		6,9
Voitures intérieures	11,8	2,2	14
Voitures internationales	4,8	0,3	5,1
Locomotives de ligne	28	0,4	28,4
Locomotives de manœuvre	9,9		9,9
Rames TGV	8,6		8,6
Divers équipements	5,3		5,3
Wagons	17,5	0,9	18,4
TOTAL GENERAL	**125,2**	**12,2**	**137,4**

Ces investissements ne prennent pas en compte le matériel RER, l'option du gouvernement étant de comptabiliser les charges relatives à cet investissement dans les comptes d'exploitation du RER, à subsidier par les pouvoirs publics.

Mise en service des voitures M6



Infographie Cabinet du DGA

Vue d'ensemble d'une voiture M6 à deux niveaux

Nombre : 35 rames avec la composition suivante :
1 voiture 1ère classe : catégorie A
4 voitures 2ème classe : catégorie B
1 voiture multifonctionnelle : catégorie ABD – voiture mixte 1ère classe/2ème classe/fourgon et avec sièges rabattables pour le transport éventuel de vélos.
Donc : 210 voitures dont 35 A, 140 B et 35 ABD.

Livraison prévue : à partir de la 2ème moitié de 2001 jusqu'au début 2004
cadence de livraison : 1 rame (6 voitures)/3 semaines

Caractéristiques principales :
Vitesse : 160 km/h.
Poids : 49,7 t.
Voitures uniquement utilisées pour le trafic intérieur, mais également apte à circuler sur les lignes à grande vitesse (25 kV)
Isolation acoustique : maximum 65 db dans la voiture
WC-circuit fermé : 1 WC par voiture
WC pour handicapés dans la voiture ABD
Air conditionné
Information aux voyageurs avec displays (à l'intérieur et à l'extérieur).

Bogies : suspension pneumatique :
3 disques de frein par essieu
1 bogie avec frein électromagnétique (frein d'urgence)
1 bogie avec frein à main

Portes d'accès : portes automatiques doubles coulissantes-louvoyantes (passage libre de 180 cm)

Portes intérieures : commande automatique avec poignée et détection infrarouge dans l'ouverture des portes.

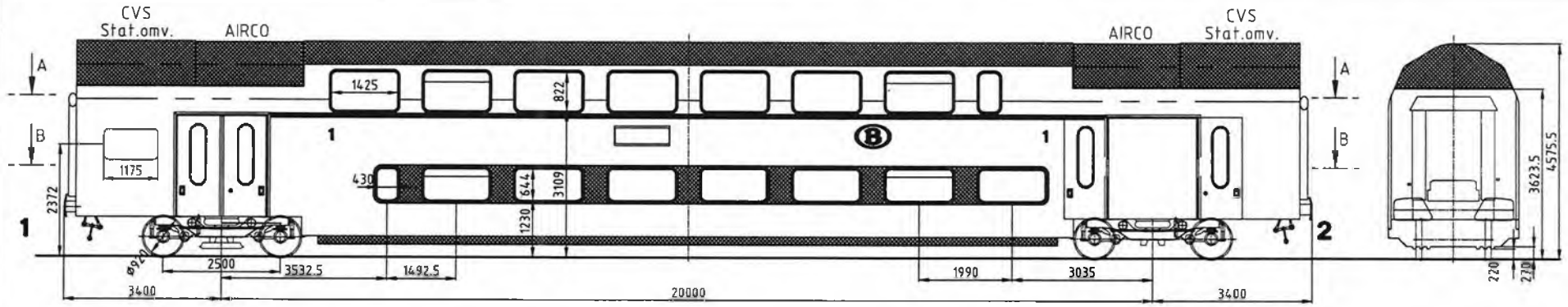
Fourniture d'énergie :
Convertisseur statique bi-tension : 3000V= et 1500V 50Hz.
L'échange d'énergie entre les voitures est possible.

Données par type de voiture :
Voiture A (1ère classe) : schéma 688-0-001M.
Complètement non-fumeurs
Nombre total de places assises : 124 (niveau inférieur : 66 ; niveau supérieur : 58)

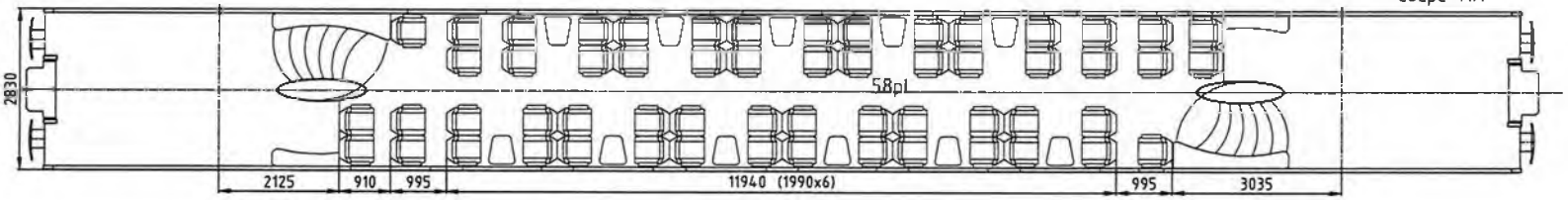
Voiture B (2ème classe) : schéma 689-0-001M.
Complètement non-fumeurs.
Nombre total de places assises : 140 (niveau inférieur : 74 ; niveau supérieur : 66)

Voiture ABD (multifonctionnelle) : schéma 690-0-001M.
Niveau inférieur, 2ème classe : non-fumeurs : 47 places avec compartiment à bagages et local réservé au personnel de train. Sièges rabattables (33) permettant le transport éventuel de vélos
WC adapté aux utilisateurs de fauteuils roulants.
Niveau supérieur : 25 places 1ère classe fumeurs et 30 places 2ème classe fumeurs

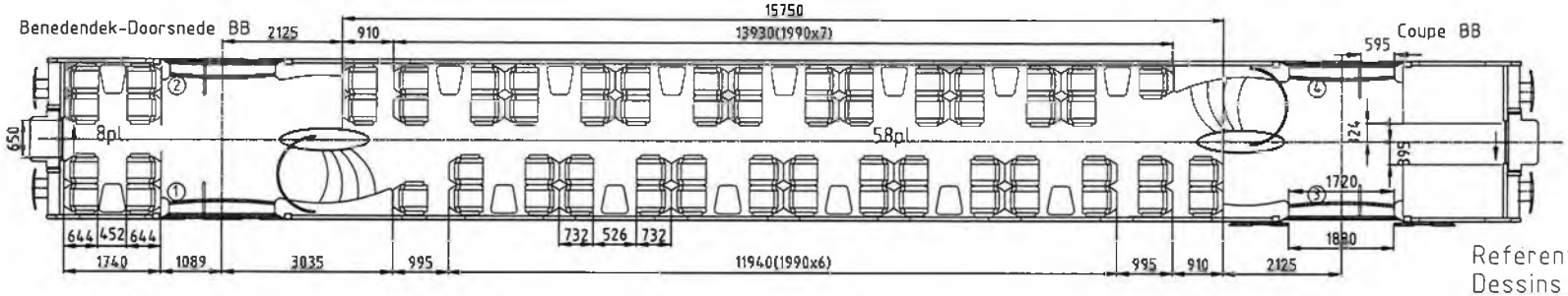
Données par rame (1A, 4B, 1ABD) :
Nombre total de places assises :
786 dont 149 places en 1ère classe (124 non-fumeurs et 25 fumeurs)
637 places 2ème classe (607 non-fumeurs et 30 fumeurs)



Bovendek-Doorsnede AA



Benedendek-Doorsnede BB



Referentietekeningen
Dessins de référénce

Buffer:
Tampon:

Trekwerk:
Traction:

Vouwbalg:
Soufflet:

Overgang:
Passerelle:

Planlijst:
Liste de plan: 688-0-000M

Remschema:
Schema du frein:

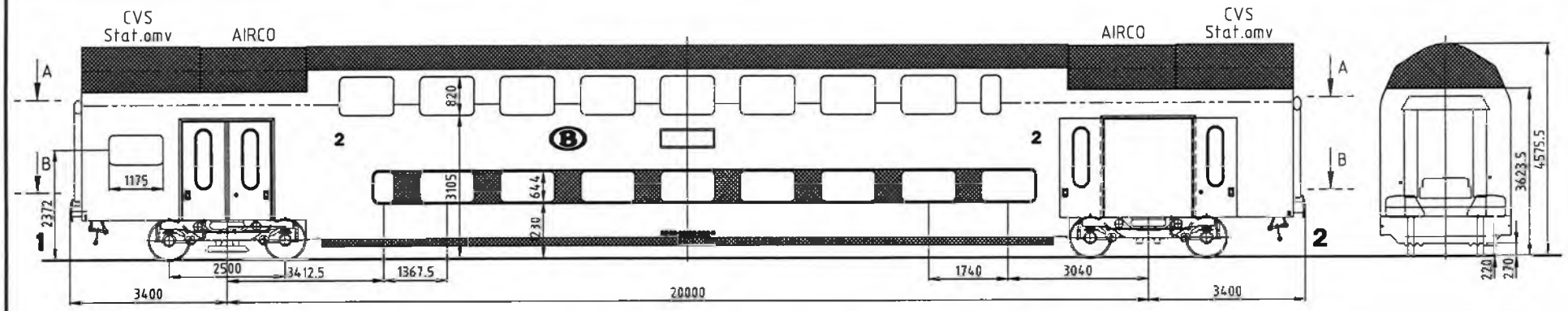
Schild+opschriften:
Peint.+inscription: 668-7-770M

Draaistelschema:
Schema de bogie:

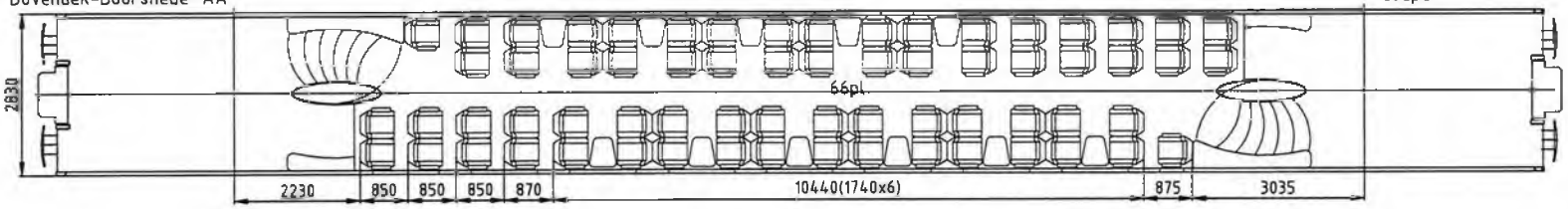
Type draaistel:
Type bogie:

Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS - N° SNCB	Nr. UIC - N° UIC	Type	Plaatsen - places	Tarra Tare	Dienst-massa de Service UIC410	UIC566	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n°.fichier
M6	2001	61001-61035	508816-72001/72035	A	66+58=124				35		160km/h	m4pk/users/cnp../6880001M.dwg

Gewijzigd Modifié	ACAD 1/3/2001	TR42.362 B	688-0-001M

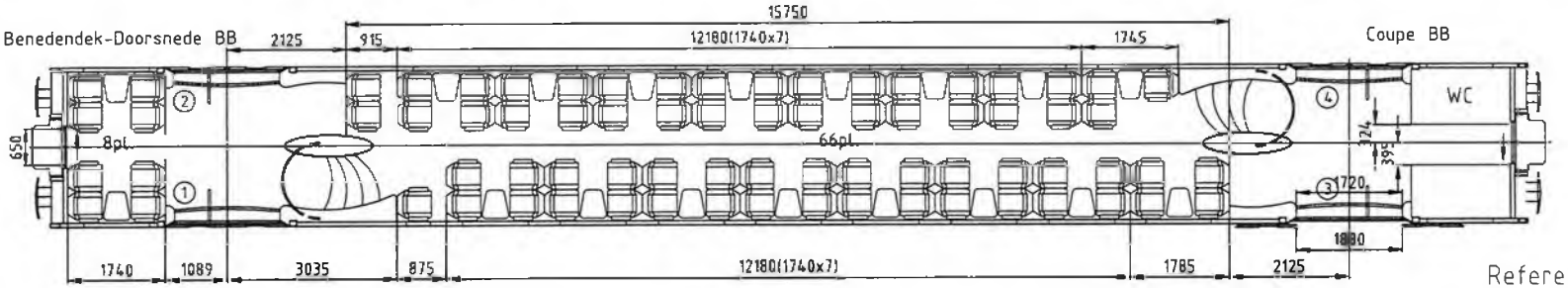


Bovendek-Doorsnede AA



Coupe AA

Benedendek-Doorsnede BB



Coupe BB

Referentietekeningen
Dessins de référénce

Planlijst:
Liste de plan: 689-0-000M

Buffer:
Tampon:

Remschema:
Schema du frein:

Trekwerk:
Traction:

Schild+opschriften:
Peint.+inscription: 689-7-770M

Vouwbalg:
Soufflet:

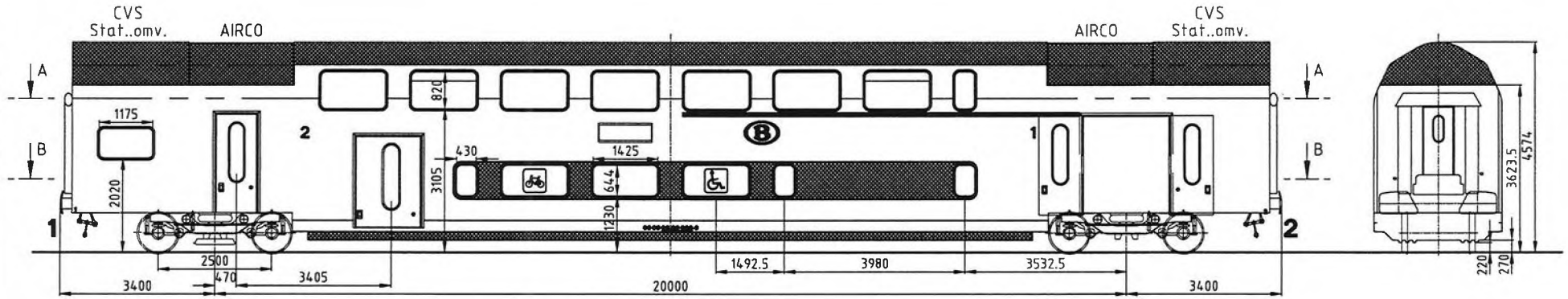
Draaistelschema:
Schema de bogie:

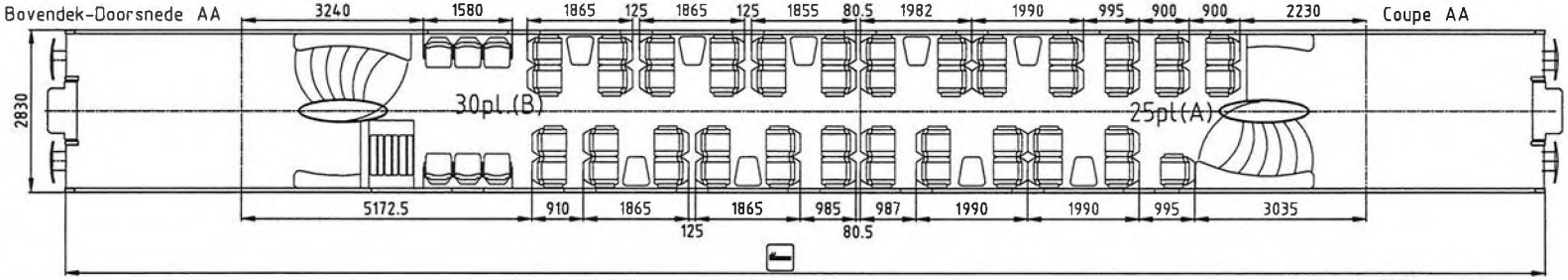
Overgang:
Passerelle:

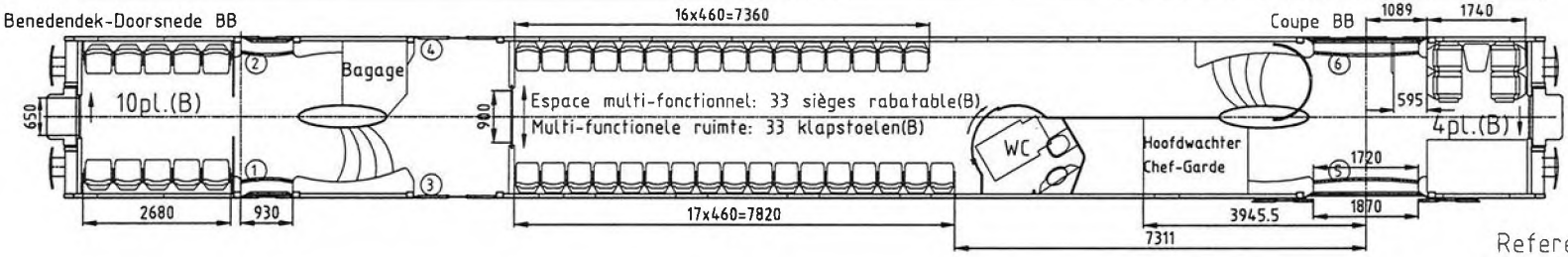
Type draaistel:
Type bogie:

Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS - N° SNCB	Nr. UIC - N° UIC	Type	Plaatsen - places	Tarra Tare	Dienst-massa de Service UIC410	UIC566	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n°.fichier
M6	2001	62001-62070	508826 72001/72070	B	74+66=140				70		160km/h	M4pk/users/cnp../689000m.dwg

Gewijzigd Modifié														
	ACAD 1/3/2001												TR42.362 B	689-0-001M







Referentietekeningen
Dessins de référénce

Planlijst:
Liste de plan: 690-0-000M

Buffer:
Tampon:

Remschema:
Schema du frein:

Trekwerk:
Traction:

Schild+opschriften:
Peint.+inscription: 690-7-770M

Vouwbalg:
Soufflet:

Draaistelschema:
Schema de bogie:

Overgang:
Passerelle:

Type draaistel:
Type bogie:

Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS - N° SNCB	Nr. UIC - N° UIC	Type	Plaatsen - places	Tarra Tare	Dienst-massa de Service UIC410	UIC566	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n°.fichier
M6	2001	69001-69035	508881-72001/72035	ABD	25(A)+44(B)+33 klapstoelen Sièges rab.				35		160km/h	M4pk/users/cnp../6900001m.dwg
Gewijzigd Modifié	ACAD 1/3/2001									TR42.362 Ⓑ	690-0-001M	