

nouvelles voitures

Sous l'égide de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), six réseaux d'Europe occidentale (Allemagne fédérale, Autriche, Belgique, France, Italie et Suisse) se sont associés pour étudier et acquérir, en commun, de nouvelles voitures à places assises destinées au trafic de jour à longue distance.

Dans une première étape, 500 voitures, dont 80 destinées à la SNCB, ont été commandées, avec le concours de la Société EUROFIMA, à un groupement international de constructeurs de matériel roulant, dont la firme belge, «La Brugeoise et Nivelles», fait partie.

Le nouveau matériel comporte des voitures de deuxième classe (B 11) et de première classe (A 9). Dans sa conception, deux objectifs importants, poursuivis par les

chemins de fer européens, ont été pris en considération.

Le premier de ces objectifs est l'**augmentation des vitesses commerciales** sur les longs parcours.

Dans cet esprit, les voitures européennes sont aptes à circuler à la vitesse maximale de 160 km/h mais elles sont conçues pour pouvoir circuler ultérieurement à une vitesse maximale de 200 km/h, moyennant quelques adaptations. Les progrès réalisés respectivement dans la construction des bogies et dans les techniques d'isolation acoustique, permettent d'obtenir ce résultat en conservant d'excellentes qualités de marche et un niveau de bruit peu élevé à l'intérieur des compartiments.

Le second objectif est l'**élévation du niveau de confort**, grâce à l'introduction de nombreuses

améliorations.

Ceci marque la résolution des chemins de fer européens de faire face aux besoins de l'avenir les plus exigeants.

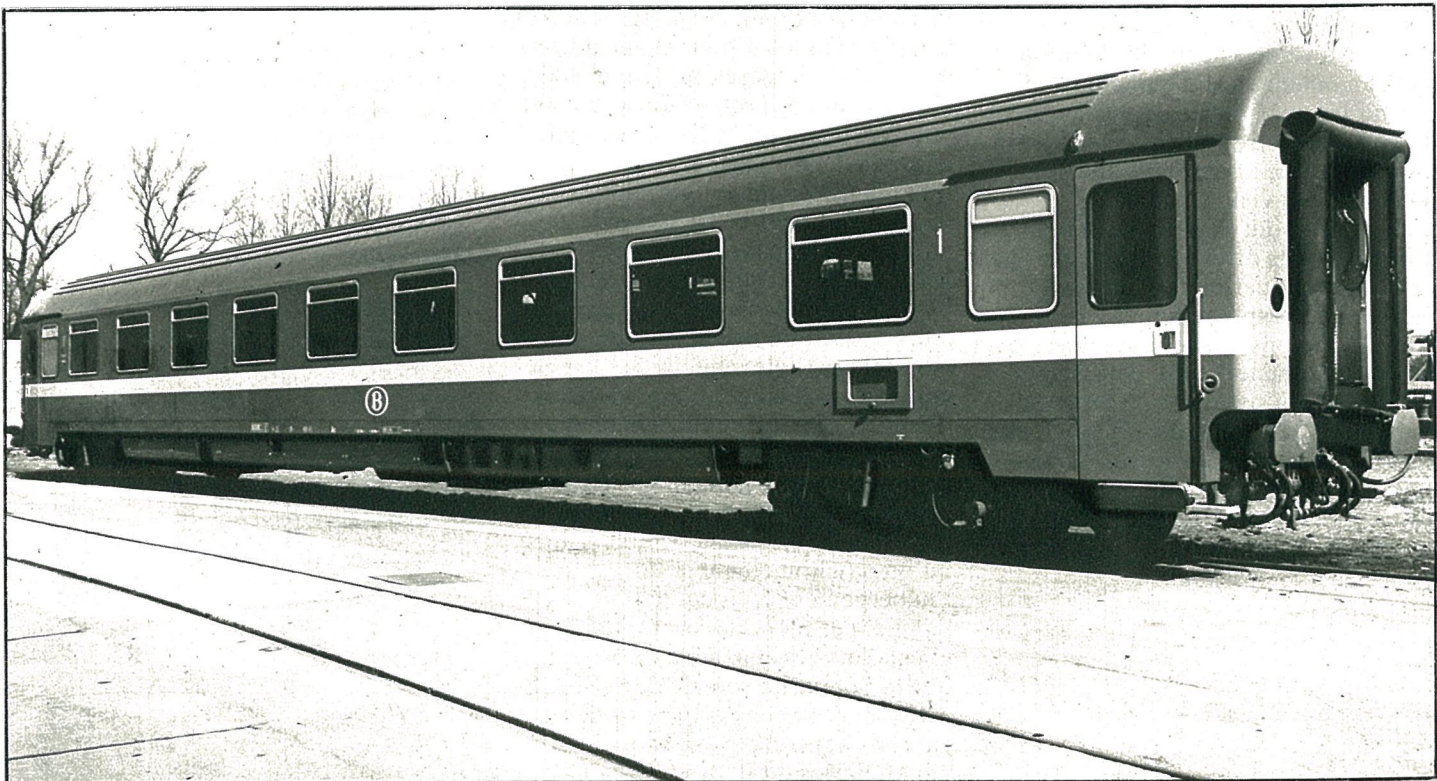
Les chemins de fer belges ont passé la commande d'une série de 80 voitures, à savoir 60 voitures de 2^e classe et 20 voitures de 1^{re} classe.

Climatisation

Toutes les voitures sont dotées d'un système complet de climatisation, à régulation individuelle par compartiment. Le débit d'air frais correspond à environ 16 renouvellements par heure de l'air dans les compartiments.

Espace individuel

Tout en conservant la disposition classique à couloir latéral, l'espace



individuel a été augmenté. Tous les compartiments comportent six places assises, avec une longueur entre parois d'environ 1,900 m en deuxième classe, et 2,300 m en première classe. La voiture de première classe offre 54 places assises réparties en 9 compartiments et la voiture de deuxième classe offre 66 places assises en 11 compartiments et 18 strapontins répartis dans le couloir.

Accès

Les portes d'accès, du type louvoyant-coulissant offrant un passage libre plus large, sont à commande assistée à l'ouverture et à fermeture télécommandée. Un dispositif automatique de blocage en position fermée supprime tout risque

d'accident pendant la marche du train.

L'embarquement, à quatre niveaux, comporte une palette mobile supplémentaire dont le mouvement est conjugué avec celui de la porte d'accès, ce qui rend l'embarquement et le débarquement plus commodes dans les stations munies de quais bas.

Intercirculation

Les portes d'intercirculation à deux vantaux coulissants conjugués sont à commande assistée à l'ouverture et à fermeture automatique temporisée.

Aménagement intérieur

Dans les deux classes, chaque voyageur dispose d'un siège individuel allongeable, avec appui-tête réglable en hauteur et accoudoir relevable. Les formes et les dimensions des sièges ont été étudiés

afin d'offrir le maximum de confort. La décoration, moderne et fonctionnelle, a été étudiée de façon à procurer une ambiance agréable. Chaque compartiment est équipé de tablettes escamotables et de deux porte-bagages, placés au-dessus des sièges.

L'éclairage des compartiments est obtenu par tube fluorescent placé dans un plafonnier. Il est complété par des lampes de lecture individuelles placées au-dessus de chaque siège.

Les voitures sont équipées d'un système de haut-parleurs, permettant la diffusion d'informations aux voyageurs.

Les nouvelles voitures sont utilisées, suivant les disponibilités, sur les relations Bruxelles-Paris et Ostende-Cologne.

