

LE TREFLE A QUATRE FEUILLES DU CHEMIN DE FER

B



BN

Le voyageur, quelque mode de transport qu'il utilise, est sensible au confort et à la sécurité. Rien de moins étonnant: le progrès technologique a permis, depuis quelques décennies, de très nettes améliorations en cette matière.

Observant cette évolution, le chemin de fer a voulu offrir à sa clientèle ce que celle-ci apprécierait. Et cela de deux manières: en modernisant le matériel déjà en service, au fur et à mesure que celui-ci passe en atelier, et en achetant des véhicules nouveaux, d'une conception résolument adaptée à l'époque. Les années 70, à cet égard, ont apporté beaucoup.

Sur le plan international, on a vu apparaître des voitures "standard" européennes, acquises par plusieurs réseaux, en une commande unique qui a permis, par un meilleur amortissement des frais d'étude, d'atteindre un haut niveau de confort et de standing.

La SNCB a aussi concentré beaucoup d'efforts sur

le matériel affecté au service intérieur, en faisant construire, voilà quelques années, des automotrices quadruples, et plus récemment, les voitures M4, de première et de deuxième classes. Les années 80 verront la naissance de matériels d'une nouvelle génération, qui bénéficieront, eux aussi, des dernières découvertes.

Il faut signaler deux points importants dans le processus d'élaboration de ces matériels. D'abord, un industriel designer participe aux travaux, dans la détermination des formes, le choix des aménagements, l'harmonisation des couleurs, etc. Ensuite, la SNCB consulte sa clientèle. Des enquêtes auprès des voyageurs sont menées en vue de connaître les éléments à soigner particulièrement. Ces enquêtes sont d'une aide précieuse dans l'établissement des plans définitifs et le choix des accessoires, par la SNCB et par le constructeur, BN, Constructions ferroviaires et métalliques.

Bien sûr, la construction du châssis et de la caisse fait aussi l'objet d'améliorations notables. Mais il y paraît moins aux voyageurs, dont les desiderata portent sur ce qui leur est immédiatement accessible.

La consultation n'est d'ailleurs pas le seul "outil" des concepteurs: des études ergonométriques et des mesures de tout genre leur permettent de déterminer exactement les paramètres de la construction.

Chaque nouveau véhicule est ainsi fabriqué "sur mesure", précisément aux mesures idéales pour une bonne exploitation à la plus grande satisfaction des usagers.

Ce travail, aux résultats directement perceptibles, porte sur quelques grands points que nous abordons sommairement.

Les sièges.

Les voyageurs souhaitent des sièges moelleux, assez larges et distants les uns des autres que pour voyager à l'aise. Les concepteurs ont étudié la forme, l'inclinaison, les rembourrages des sièges nouveaux. Centimètre par centimètre, ils ont gagné de l'espace, sans tomber en-dessous du seuil de rentabilité. Ils ont recherché les revêtements qui conviennent le mieux au confort des passagers, tout en offrant la résistance qui s'impose dans un matériel appelé à vivre longtemps.

La suspension.

Quelle utilité y aurait-il à soigner les sièges si les chocs du roulement se répercutaient de toute façon à chaque place? La suspension des voitures a été très nettement améliorée. On peut écrire dans les voitures modernes, s'y déplacer sans risques, et cela à des vitesses proches de 160 km/h. D'ailleurs, un journaliste a surnommé les voitures M4 "salons roulants de la SNCB". C'est dire.



D'autre part, l'alimentation électrique des automotrices quadruples est munie de thyristors (tout comme celle des locomotives les plus récentes). Ces hacheurs de courant rendent le démarrage plus souple et font oublier le temps des à-coups donnés par d'autres types de moteurs.

Le chauffage.

Créer dans la voiture une température et une aération idéales était, dans le passé, un exercice qu'on réussissait difficilement. Aujourd'hui, tout le matériel nouveau est équipé de systèmes de ventilation avec nombreux renouvellements de l'air en une heure. Le chauffage tire également bénéfice des techniques modernes, qui en permettent une régulation susceptible de satisfaire la grande majorité des voyageurs.

L'isolation.

Chauffage et conditionnement d'air précis demandent une isolation poussée, bien entendu. Et cela profite à l'ambiance sonore: on est parvenu à rendre ces véhicules très silen-

cieux (et on le doit entre autres à la suspension), mais aussi à les prémunir contre les bruits extérieurs. Cela participe incontestablement du confort global.

Le design.

Rouler dans un univers riant, lumineux, agréable à l'œil, apporte un plaisir supplémentaire. Elles sont loin les teintes standard, uniformes. Les sièges ont pris des couleurs, les panneaux se diversifient, tout comme les revêtements de sol... sans compter les costumes new style, qui donnent aux trains des parures vives. En fait, chaque voiture, chaque automotrice nouvelle possède sa personnalité propre.

L'éclairage.

L'ensemble harmonieux formé par les divers matériaux, et bien protégé du soleil vif par les vitres anti-reflets, ne peut être trahi par l'éclairage intérieur. Trop de lumière éblouirait; mais les voyageurs aiment aussi lire dans le train. La solution est simple: un éclairage d'ambiance, par plafonniers, et des lampes

individuelles, dont chacun peut faire usage à son gré.

La sécurité.

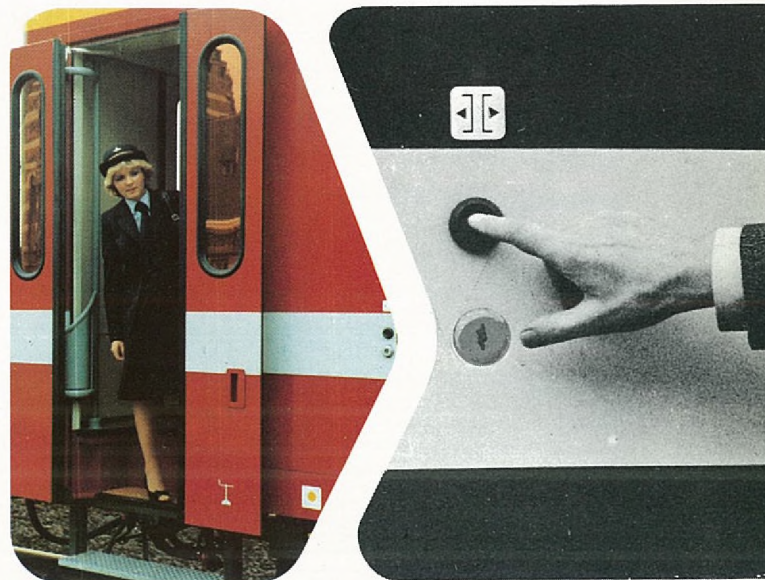
Ce matériel moderne est étudié en fonction d'une sécurité collective optimale, bien entendu. Mais la sécurité individuelle n'a pas été négligée pour autant. Le système de portières louvoyantes dégage une plus grande ouverture pour l'accès aux plateformes. De plus, des marches-pieds escamotables sont à l'étude, pour rendre l'embarquement et le débarquement plus aisés aux enfants, aux personnes âgées et aux voyageurs chargés de paquets. Le design moderne apporte un élément supplémentaire de sécurité: la disparition de beaucoup d'arêtes et coins vifs dans l'aménagement intérieur.

L'information.

Comment ouvrir la portière, où se trouvent les toilettes, les cendriers, les bacs à papier, suis-je dans un compartiment "non-fumeurs", en deuxième classe?... Autant de questions — parmi d'autres — auxquelles le voyageur cher-

che une réponse immédiate.

La SNCB a placé dans le matériel tout neuf une signalisation par pictogrammes, des feux indicateurs d'occupation des toilettes, une sonorisation complète, pour la diffusion de communications aux voyageurs, toutes choses qui améliorent l'information et renforcent l'impression de sécurité et de confort des usagers.



Toutes ces améliorations répondent aux grands souhaits qui se dégagent des consultations du public, et qu'on peut résumer ainsi: augmentation du confort en général. Les futures automotrices AM 80, toujours à l'état de maquette en cette année 80, posséderont sans doute encore d'autres équipements de détail que le public appréciera. Pour l'instant, avec ses automotrices doubles



modernisées, ses quadruples, ses voitures M4, première tranche d'une commande de 500 unités, avec ses 80 voitures "européennes", la SNCB offre à sa clientèle des conditions de voyage de plus en plus satisfaisantes. Et la cure de jouvence continue.

