

PLUS DE CONFORT PENDANT LES HEURES DE POINTE !

LES RAMES À DEUX NIVEAUX
DE LA DEUXIÈME GÉNÉRATION

LE RAIL 20 MAI 2001



SNCB/L. GOOSSEHAERTS

Au début de l'année prochaine, les voyageurs prenant un train P à Ostende en direction de la capitale pourraient être surpris. En effet, c'est sur leur ligne que seront mises en service les nouvelles rames M6 à deux niveaux de la SNCB. Elles assureront les liaisons longue distance de et vers Bruxelles aux heures de pointe. Elles offriront non seulement un plus grand confort mais aussi un nombre plus élevé de places assises que les rames M5 de la première génération. Ces dernières, vieilles de quinze ans déjà, n'étaient ni populaires ni confortables.

PRÉSENTATION

Chaque rame à deux niveaux se compose de six voitures, quatre de deuxième classe, une de première ainsi qu'une voiture polyvalente. Deux rames accouplées compteront 1 572 places assises. Par comparaison, dans la même configuration, les voitures M4 et I11 n'offrent respectivement que 1 184 et 920 places assises.

Le confort est moderne et se remarque à la climatisation, au système de fermeture des portes des toilettes, au marchepied adapté à la hauteur des quais, à la meilleure isolation des portes entre plates-formes et compartiments, aux systèmes intérieur et extérieur d'informations aux voyageurs, à l'insonorisation, aux sièges individuels et aux tablettes qui les séparent ainsi qu'à l'espace plus étendu réservé aux bagages.

Quant à l'étage des rames M6, il est plus large et plus haut que celui de la première génération.

Les portes intérieures, en verre galbé, s'ouvrent automatiquement au moyen d'une manette.

Une suspension pneumatique assure un confort maximal aux voyageurs même à une vitesse de pointe de 160 km/h. En ce qui concerne les couleurs, la livrée adoptée depuis quelques années reste la même : un gris dominant accentué de rouge et de bleu. Quant aux sièges dont la résistance a été testée amplement dans d'autres trains de voyageurs, ils sont bleu foncé.

VOITURE POLYVALENTE

Cette voiture a été spécialement conçue pour les personnes à mobilité réduite et les fumeurs.

Tant la porte d'accès plus large et plus basse que quelques strapontins à l'étage inférieur (commodes pour les vélos et les bagages encombrants) et des toilettes adaptées en font une voiture polyvalente.



de 2004. Elles remplaceront progressivement les voitures M2 datant des années 1959-1960. Sous la conduite de Bombardier, le département « Bombardier Transportation » assure la fabrication de la structure et des bogies (Crespin) ainsi que le montage complet et l'équipement intérieur (Bruges) tandis que la firme Alstom est responsable de la construction des caisses (Valenciennes).

HEURES DE POINTE

Concomitante à la mise en service des nouvelles rames M6, la rénovation des anciennes M5 sera progressivement entreprise. Les sièges, la climatisation, les toilettes, la garniture et l'éclairage feront l'objet d'une révision minutieuse. Ainsi rafraîchies, elles assureront la desserte de trajets courts où leur gabarit plus étriqué posera moins de problèmes d'inconfort. Quant aux rames M6, elles circuleront aux heures de pointe sur des longues distances de et vers Bruxelles.



PHOTOS SINCIL GOSSEMAARTS

Deux rames accouplées offriront 1 572 places assises contre respectivement 1 184 et 920 pour les voitures M4 et I11.

Dans l'espace réservé aux bagages de chaque rame se trouve également une passerelle permettant un accès plus aisé aux voyageurs en chaise roulante. Pour la réalisation de cette voiture, des associations compétentes ont apporté leurs conseils et avis.

Quant aux fumeurs, ils ne peuvent en « griller une » que dans les compartiments supérieurs de cette voiture. Ils disposent de trente places assises en deuxième classe et de vingt-cinq en première, soit 6 % des places disponibles de la rame.

TRENTE-CINQ RAMES, DEUX CENT DIX VOITURES

Deux cent dix voitures M6 ont été commandées en juillet 1999, représentant un investissement de 210,74 millions d'euros. La dernière voiture devrait être livrée au début

Elles entreront en service selon le calendrier suivant :

- Début 2002 : trains P Ostende – Bruxelles et Courtrai – Bruxelles ;
- Milieu 2002: trains IC – K Gand – Genk pendant les heures de pointe ;
- Fin 2002/début 2003 : trains IC -J Luxembourg – Bruxelles pendant les heures de pointe (ou trains P Huy – Bruxelles et Jemelle – Bruxelles) ;
- Dans le courant de l'année 2003 : trains IC N Anvers – Bruxelles, trains IC L Poperinge – Bruxelles pendant les heures de pointe ; trains P Mouscron – Bruxelles et Châtelet – Bruxelles. ■

