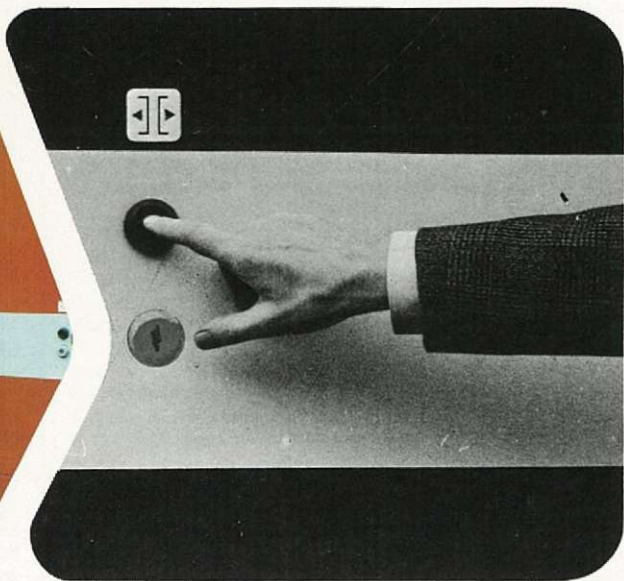




et voici les M4

Les nouveaux salons roulants de la SNCB. Voilà comment un journaliste de la télévision caractérisait, le 24 octobre, les voitures M 4, qui venaient d'être présentées à la presse. Et il avait raison, le bougre. Toutes neuves, à peine sorties des ateliers de Manage et de Bruges, ces voitures, les dernières nées de la SNCB, allient confort et design modernes, souplesse et ambiance... Dans une grande envolée lyrique, on les dirait volontiers parfaites, et nous le croirions sans hésiter.

Les voitures M 4 rouleront uniquement en service intérieur. Elles remplaceront progressivement les voitures les plus anciennes, construites avant guerre, d'un âge moyen de 40 ans. Car elles roulent encore, ces voitures de 1933 à 45: faute de moyens suffisants, et aussi parce que le matériel ferroviaire, robuste et solide, possède une très longue espé-



ENFONCEZ LE BOUTON

L'idée d'ouvrir une porte induit chez nous le réflexe de pousser un battant ou de manœuvrer une clenche. Un réflexe, vraiment, dont on mesure l'enracinement lorsque, à l'entrée d'un immeuble, les portes s'ouvrent automatiquement devant nous: quelque chose est alors **dérangé**.

Jusqu'à présent, dans les trains, les voyageurs devaient aussi poser ce geste. Et l'habitude en était prise.

Avec les voitures M 4, tout change.

A l'extérieur, un bouton noir, placé dans la ceinture gris clair, est surmonté d'un petit pictogramme: il faut enfoncer ce bouton pour ouvrir la porte.

A l'intérieur, deux boutons commandent l'ouverture et la fermeture des portes.

Voilà donc de nouvelles habitudes à prendre. Un geste à ne pas oublier pour ne pas rester tout bête sur le quai ou la plateforme lorsque le train se remet en marche.

rance de vie, la SNCB a dû les maintenir en service jusqu'à nos jours.

Mais selon les paroles mêmes du Ministre Chabert, il faut "être en mesure d'offrir au voyageur le matériel auquel il a droit au seuil du 21^e siècle". Voilà pourquoi la SNCB poursuit, depuis 1973, un effort considérable de renouvellement et offre aux voyageurs, avec sa nouvelle génération de voitures, des conditions de transport bien adaptées à l'époque. Les voitures Eurofima, modèle standard européen pour lignes internationales et les automotrices quadruples gris et orange avaient ouvert la voie. Voici maintenant les M 4, en combinaison lie de vin et ceinture gris clair, avec conditionnement d'air, chauffage électrique à air pulsé, dominante brune à l'intérieur, 72 places en première classe (les secondes sont encore en construction) dont 40 pour les

non-fumeurs, éclairage étudié pour permettre la lecture sans éblouir, vitres isolantes teintées anti-reflets, cloisons vitrées entre les compartiments...

Conçues par un groupe BN-SNCB, ces voitures sont de conception et de fabrication "tout-belge": bogies de Gregg, chauffage et ventilation de Manta, convertisseurs statiques des ACEC, sièges de Compin Benelux, éclairage de Philips Belgique, et, bien entendu, Constructions Ferroviaires et Métalliques, en abrégé BN, ex-Brugeoise et Nivelles, pour tout le reste.

La commande par la SNCB de 455 voitures de ce type (115 de 1^{re} classe et 340 de 2^e) fournit à l'industrie belge plus de 5 millions d'heures de travail, étalées de 79 à 83. Et le programme prévoit encore d'autres livraisons. L'investissement est d'importance:

chaque voiture coûte 12 millions de francs. Il faut bien dire que la construction fait intervenir quantité d'éléments complexes et se doit d'être parfaite, dans l'intérêt de la sécurité et du confort des voyageurs.

Les premières voitures M 4 doivent circuler sur la ligne Liège-Ostende, les suivantes sur les relations Bruxelles - Hasselt/Genk et Bruxelles - Namur/Arlon. Et leur usage s'étendra progressivement à toutes les lignes du réseau sur lesquelles circule du matériel tracté.

La Belgique dispose donc maintenant d'un matériel roulant nouveau dans sa conception technique et esthétique: les voitures Eurofima pour le trafic international, les automotrices quadruples et les voitures M 4 pour le service intérieur.

Écoutons Monsieur Bronchart, ad-

ministrateur-délégué de BN: "Nous sommes convaincus que beaucoup de progrès sont encore possibles, notamment dans le domaine de l'allègement du poids par le recours à des matériaux légers, par l'application de l'électronique, de l'introduction des moteurs à courant triphasé, etc." En somme, rien n'est parfaitement parfait. Et l'on peut s'attendre à voir naître des voitures meilleures encore. Que dira alors le journaliste de la télé?