

VOITURES M5: "2 NIVEAUX", PLUS DE PLACE

Des voitures à "2 niveaux"?

Certains réseaux ferroviaires en utilisaient dès le siècle dernier. Nos grands-pères ont connu aussi les trams à impériale, du temps où... Bruxelles "brusselait". Vous en verrez passer désormais, sur rails, sur les lignes de la SNCB. Elles sont là, flambant neuves dans leur livrée bordeaux, pour les navettes en trains P, ces voitures codifiées M5 par les techniciens du rail.

Serions-nous occupés à copier nos collègues français, italiens ou néerlandais? Certes pas. Mais comme chez eux, l'introduction des voitures "2 niveaux" correspond à une évolution logique, dictée par la saturation du réseau ferroviaire aux heures de pointe.

La Belgique connaît un trafic de navetteurs extrêmement dense, vers la capitale le matin, dans l'autre sens en fin de journée. Et le trafic dans la jonction nord/midi de Bruxelles a atteint les limites de capacité. Trop de trains y passent pour qu'on puisse à l'avenir y assurer un écoulement satisfaisant. Il était donc temps d'imaginer une solution.

Des travaux d'infrastructure? Ils auraient duré trop longtemps et coûtent très cher. Des trains plus longs? Il fallait compter avec la longueur des quais.

Des trains plus larges? N'en parlons même pas.

Il nous restait à mieux occuper la hauteur disponible, à rêver des autobus de Londres. A mieux utiliser le gabarit ferroviaire... A acquérir des voitures "2 niveaux", par exemple, qui, pour une longueur normale, offrent presque la moitié de places en plus, des places moins coûteuses à la construction.

D'autres réseaux ferroviaires ont, comme nous, envisagé cette solution. Des rames de voitures "2 niveaux" y circulent déjà aux pointes du matin et du soir. Les constructeurs belges se sont inspirés du modèle français, mais nos voitures "2 niveaux" répondent aux normes propres du réseau belge :

- elles sont réservées au trafic de navetteurs (les trains P);
- elles offrent le meilleur confort possible;
- elles peuvent être construites rapidement, pour un prix raisonnable.

La rame "2 niveaux"

La SNCB met en service des rames "2 niveaux" dans l'optique d'une extension de la capacité, et d'une rotation optimale du matériel. Une rame "tractée" par une locomotive doit, dans une gare terminale, être "retournée" pour prendre la direction opposée. Ce qui entraîne une perte de temps. D'où le choix de la technique "rame tractée réversible".

La rame "2 niveaux" est une unité cohérente, composée d'une voiture pilote



Intérieur 2^e classe à l'étage inférieur.

(M5-BDX), d'un maximum de 9 voitures "2 niveaux" et d'une locomotive. Lorsque la locomotive est en tête, il s'agit d'un train tracté; si la voiture pilote est en tête, la rame est poussée par la locomotive, commandée de la voiture pilote.

La voiture pilote diffère des voitures de 2^eme classe par son poste de pilotage, par un compartiment réservé au personnel du train, une partie réservée avec strapontins et plan incliné pour voitures d'invalides.

Impression générale

La voiture "2 niveaux" se compose de deux étages et de deux grandes plates-formes d'embarquement. Les voitures de 1^e et de 2^e classes sont de conception commune. Le niveau inférieur est accessible par quelques marches; le niveau supérieur - où se trouve la partie "fumeurs" - par un escalier un peu plus long.

L'espace "vital" est utilisé de façon optimale. La hauteur utile est donc inférieure à celle du matériel conventionnel de la SNCB.

Les places assises sont, dans les deux classes, groupées par deux, de part et d'autre du couloir de circulation. Et l'on a un peu rogné sur l'espace libre entre deux sièges placés vis-à-vis.

Le nombre de places fumeurs et non-fumeurs est réparti comme suit: des 142 places assises 1^e classe, il y en a 33 fumeurs; la 2^e classe compte 146 places assises dont 33 fumeurs. La voiture-pilote avec ces 121 places assises de 2^e classe comprend 33 fumeurs et 88 autres. La 1^e comme la 2^e classe offrent encore 160 places debout.

Il n'y a pas de portes entre les plates-formes et les habitacles, ceci afin d'accélérer l'embarquement et le débarquement. Toutefois, une porte vitrée, montée à mi-longueur de chaque niveau, évite le courant d'air.

La suspension est pneumatique, d'un modèle nouveau, indépendante de la

(Suite à la page suivante)



(Suite de la page précédente)

VOITURES M5: "2 NIVEAUX", PLUS DE PLACE

charge de la voiture. Elle a été pensée en fonction du montage de roues plus petites sous l'étage inférieur et de la grande différence de charge entre voiture vide et voiture occupée.

Le "style avion" de l'étage supérieur est donné par l'ouverture des fenêtres dans les parois latérales biseautées et le plafond bas arrondi. La vision est toute différente, du fait qu'on se trouve un mètre plus haut que dans une voiture ordinaire.

Pour des raisons évidentes, il n'était pas opportun de placer dans cet espace condensé de filets à bagages ni de tablettes. Et les porte-manteaux sont situés aux extrémités des tringles à rideaux.

A l'étage inférieur la hauteur utile est inférieure à la normale, mais le plafond est plat. Filets à bagages et tablettes en sont également absents.

La position plus proche des rails produit là aussi une impression différente.

L'intérieur

Les voitures "2 niveaux" ont été conçues pour des trafics de navette à distances moyennes. Les possibilités offertes aujourd'hui par la technique ferroviaire sont grandes... mais non illimitées. Les concepteurs ont visé à rendre ce matériel aussi confortable que possible, dans un cadre agréable.

Les tons varient dans une gamme de jaune doux à topaze avec ici et là une pointe de rouge vif. Ils sont accentués par un éclairage plafonnier adéquat monté sur toute la longueur de l'habitacle.

Les sièges, commodes, sont, au revêtement près, identiques dans les deux classes.

Le chauffage à air chaud procure, même par des températures "polaires", une impression douillette.

La première rame "2 niveaux" entre en service le 1er juin 1986 sur la ligne Bruxelles-Hasselt. D'autres suivront, progressivement, sur d'autres lignes de navette à forte fréquentation.

La construction de deux séries de 65 voitures "2 niveaux" est une révolution dans l'optique du trafic de navette centré sur Bruxelles. La première série achevée fin 1986, la deuxième sera prête avant 1988.

La rame "2 niveaux" est le résultat d'un compromis entre le voyageur et la SNCB, compromis entre le confort offert (plus sobre) et la régularité des déplacements aux heures de pointe (améliorée).

Les voitures "2 niveaux"... à votre service.

B-MINITRIP FLORENCE

Il y a quelques siècles, la célèbre phrase "Voir Naples et mourir" était le but du voyage de bien des pèlerins de l'époque. Beaucoup d'entre eux cependant ne parvenaient pas jusque Naples, attirés par une autre ville italienne tout aussi attrayante. Oui, sur leur chemin se dressait la belle Florence, ville d'art aux multiples splendeurs. Et ils avaient bien raison de choisir la sécurité à l'incertitude d'un voyage encore long et éprouvant. Maintenant, plus encore qu'alors, Florence est une ville incomparable sur le plan culturel et artistique. C'est ainsi que le service de tourisme SNCB a choisi cette année cette perle d'art italienne comme destination de son minitrip spécial accompagné.

Il se déroulera du 12 au 17 juin prochain.

Comme vous pouvez le constater, le programme de séjour est richement rempli:

Jeudi 12 juin:

Départ par Italia Express de Bruxelles-Midi à 18.02 h - Voyage en couchettes.

Vendredi 13 juin:

Petit déjeuner dans le train.

Arrivée à Florence à 10.18 h.

Transfert à l'hôtel - *Déjeuner* à l'hôtel - Visite guidée de la ville en autocar (Piazzale Michelangelo, San Miniato, Fiesole).

Dîner à l'hôtel.

Samedi 14 juin:

Petit déjeuner - Visite guidée du Musée des Offices avec Galerie Vasari - *Déjeuner* libre - Après-midi libre - *Dîner* à l'hôtel.

Dimanche 15 juin:

Petit déjeuner - Matinée libre - *Déjeuner* à l'hôtel - Excursion en autocar à CARMIGNANO (cité étrusque située sur une colline, entourée de vignobles - vieux bourg fortifié) - Visite du domaine de la Villa Royale Médicéenne d'ARTIMINIO (732 ha - château, vignobles, cave à vin, petit musée et fouilles étrusques) - Dîner spécial selon recettes du XVI^e siècle - personnel en tenue d'époque - ambiance musicale.

Remise à chaque participant d'un coffret contenant des bouteilles de vin de production locale.

Lundi 16 juin:

Petit déjeuner - Excursion en autocar à SIENNE - Visite guidée - déjeuner à SAN GIMIGNANO - Visite guidée de la ville médiévale - Retour à Florence en fin d'après-midi - *Dîner* à l'hôtel - Transfert à la gare - Départ du train Italia Express à 19.47 h - Voyage en couchettes.

Mardi 17 juin:

Petit déjeuner dans le train - Arrivée en Belgique dans la matinée (Bruxelles-Midi à 12.04 h).

Prix

Florence est une ville splendide et chère, vous le remarquerez au prix de ce minitrip. Mais la qualité des hôtels choisis est à la mesure des prix. C'est le nec plus ultra. Dans les prix sont incluses les excursions ainsi que les entrées aux musées.

Celui qui participe à ce minitrip sera particulièrement choyé.

Hôtel La Residenza*** Situé dans le centre.

Chambres avec bain ou douche, w.c.	
Chambre triple	22.480 F
Chambre double	22.900 F
Chambre single	24.450 F*
*avec coin de toilette	24.140 F

Jolly Hôtel**** Situé à quelques min. du centre

Chambres avec bain, w.c., t.v., minibar	
Chambre double	27.900 F
Chambre single	31.000 F

Inscription

Vous pourrez vous inscrire dans les gares ou après de votre agent de voyages.

La date limite d'inscription est fixée au 23 mai.

Pensez-y mais pas trop longtemps, car le nombre de places est limité.

OFFRE EXCEPTIONNELLE!

Pour un forfait de 1.500 F (Tout compris) assistez le 25 mai 1986 au Grand Prix de Formule 1 à Spa - Francorchamps.

A l'occasion du championnat du monde formule 1, la S.N.C.B. émet un billet combiné au prix forfaitaire de 1.500 F pour les voyageurs qui se rendent à Spa - Francorchamps.

Le forfait comprend:

- le voyage en train "Aller et Retour" de toute gare belge à Verviers-Central en 2ème classe;
- le trajet en bus S.N.C.V. de Verviers-Central jusqu'au circuit et retour;
- l'entrée au circuit.

Vente dans les gares.