



Une nouvelle jeunesse pour les voitures I6

En 1977, la SNCB mettait pour la première fois en service les voitures I6, destinées au trafic international. Après plusieurs liftings au cours de leur existence, elles s'offrent à présent un relooking et une révision approfondie à l'atelier de Cuesmes. Zoom sur ce make-over...

5

2



Un peu d'histoire

Du style 'Vauban' au design 'Memling', en passant par l'installation de compartiments vélos et la création de couchettes pour certaines, les voitures I6 ont déjà bien vécu ! Avec le déclin du trafic international classique, la SNCB décide à la fin des années 1990 de n'en conserver qu'une quarantaine sur quatre-vingt.

Depuis 2008, tout nouveau véhicule construit doit faire l'objet d'une homologation auprès de chaque réseau voisin pour pouvoir y circuler. Les I6 étant aptes à rouler sur les réseaux étrangers (français, allemand, suisse, luxembourgeois...) étant donné leur caractère international, la SNCB a décidé de les conserver dans son parc malgré leur 'grand' âge et de les rénover. Entre 2008 et 2009, six d'entre

elles ont été adaptées pour pouvoir circuler à une vitesse de 200 km/h. Au même moment, certaines ont été soumises à une révision à l'atelier de Salzinnes.

En 2015, l'Atelier Central de Cuesmes est chargé de la révision de 42 voitures I6 ; la révision comprend la remise à niveau des voitures selon les derniers standards (remplacement des matériaux à risque, WC fermés, ...).



"Nous avons pris les mesures qui s'imposent afin de pouvoir travailler dans un environnement fermé et sans risque pour nos agents."

Ludwig Wenderloot,
responsable AC Cuesmes



De révision en modernisation...

Les voitures devant être complètement démontées, la SNCB a décidé d'en profiter pour les remettre à neuf et de les standardiser : outre les aspects techniques et de sécurité à contrôler, c'est aussi le confort et la peinture qui seront remis au goût du jour :

- suppression des différents types de design antérieurs (Memling, Vauban et autres) ;
- design intérieur similaire aux voitures M6 :
 - > sièges avec tissu en 1^{ère} et 2^{ème} classe ;
 - > peinture intérieure contemporaine ;
 - > nouveau tapis en 1^{ère} classe et linoléum en 2^{ème} classe ;
- installation de WC en circuit fermé ;
- installation de prises électriques dans chaque compartiment.



"Nous avons profité du désamiantage des voitures I6 à Cuesmes pour leur offrir une nouvelle jeunesse. Cette restauration a été menée en étroite collaboration avec la direction B-MS, qui a suivi de près les aspects liés au confort des clients."

Raphaël Renuart, chef de projet à AC Cuesmes





Les différentes étapes de la modernisation

La révision en profondeur d'une voiture représente 4.000 heures de travail. En mode de production, il faut environ 17 semaines entre l'entrée de la voiture en atelier et sa sortie.



1 le démontage préliminaire

On enlève tous les équipements techniques (bogies, portes, équipements sous la voiture) ne présentant pas de risque d'exposition à l'amiante.



2 le démontage intérieur et le désamiantage

C'est un prestataire extérieur qui s'en charge selon des directives de sécurité rigoureusement respectées. La SNCB récupère les voitures dépouillées de leur habillage intérieur : la tôle est apparente.



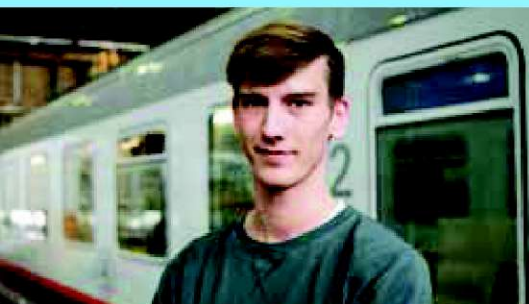
3 la tôlerie

Les voitures entrent dans un caisson mis en dépression. Les agents portent un équipement de sécurité qui les protège des risques liés aux produits dangereux encore présents dans les peintures. La tôlerie corrodée est découpée : bas de fenêtres, marchepieds, ...



4 la préparation et la peinture

La 'caisse' est préparée avant peinture (ponçage, enduisage, nettoyage) dans un second caisson mis en dépression, avant de passer dans une cabine de peinture pour y recevoir une nouvelle couleur. Les I6 auront la même livrée que les M6 à la sortie.



"Je me sens un artisan en quelque sorte."

Gaevan Maillet,
agent de métier



"J'apprends mon métier chaque jour, c'est motivant et l'ambiance est très bonne au sein de l'équipe !"

Gaetan Chiavuzzo, agent d'ajustage



"Mon job est varié, c'est très stimulant."

Martin De Bastiani,
agent de métier



"Je travaille sur les portes extérieures : je vérifie le réglage, la pression, il en va de la sécurité des clients. J'ai des responsabilités !"

Guy Lhoir,
technicien-mécanicien



le levage

Les organes techniques se situant sous la voiture sont révisés : circuits de frein, coffres électriques, équipement mécanique, ... Lors de cette phase, on installe aussi les WC en circuit fermé.



l'habillage intérieur

Réisolation, remontage des gaines de chauffage, etc, tous les éléments sont minutieusement réinstallés. La voiture est ainsi 'reconstruite': fenêtres, parois, revêtement de sol, éclairage, peinture intérieure, sièges et porte-bagages sont neufs.



les tests

Les sièges sont regarnis au sein même de l'atelier : on y confectionne de nouvelles housses styles M6. Il y a 66 sièges et 88 accoudoirs à remplacer par voiture de 2^{ème} classe.

On effectue des essais pneumatiques, électriques, on teste les réglages des portes, ... Après les finitions, on procède au nettoyage de la voiture avant sa sortie de l'atelier.

En mode production

Le prototype d'une I6 modernisée terminé, la chaîne de production est mise en marche pour trois ans : 15 voitures totalement rénovées sortiront cette année de l'atelier pour être remises progressivement en circulation sur le réseau, principalement sur les axes Bruxelles - Amsterdam et Bruxelles - Luxembourg. A noter que ces voitures sont aussi souvent louées pour circuler sur d'autres réseaux (allemand, autrichien, ...).

