



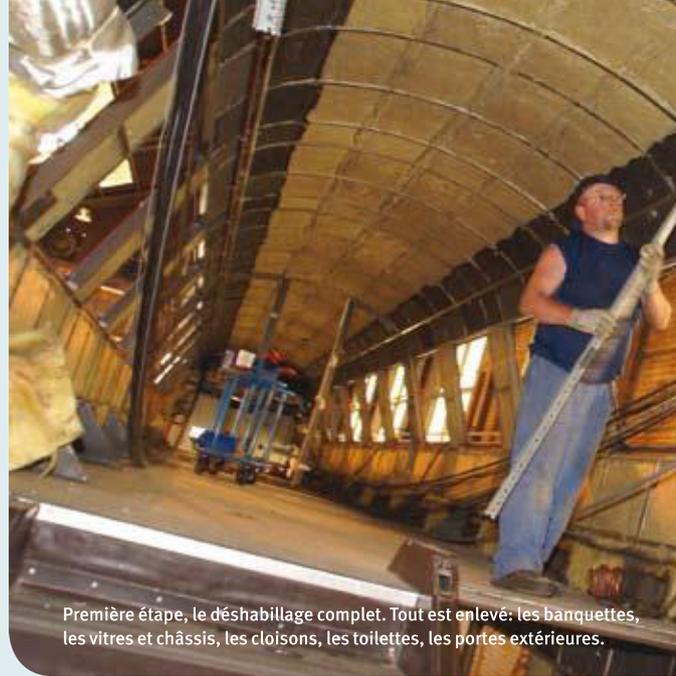
Ici, les agents s'attaquent à l'intérieur: ils placent les fenêtres, les escaliers, le sanitaire, etc.



Jean-Luc Deschamps, dirigeant de l'atelier, Alain Mouton, chef d'atelier et Claire El Fouly, ingénieur.



On récupère ou revend tout ce qui peut l'être. Ainsi les portes et rampes sont repeintes et réutilisées, les vieux châssis en aluminium revendus à très bon prix.



Première étape, le déshabillage complet. Tout est enlevé: les banquettes, les vitres et châssis, les cloisons, les toilettes, les portes extérieures.

Matériel roulant

Les premières M5 modernisées sortiront cet été

matériel

L'atelier SNCB de Cuesmes s'active au rhabillage complet des premières voitures à deux niveaux M5. Petit coup d'œil.

On ne les appellera plus M5, mais M5M pour M5 modernisées. Elles auront troqué leur actuelle livrée bordeaux pour la teinte grise des M6. Les premières voitures sont à Cuesmes et ont commencé à subir ce profond lifting. Comment avance le travail ? Jean-Luc Deschamps, dirigeant de l'atelier et chef de projet Modernisation M5, répond: "Le personnel de Bombardier Transport s'active actuellement à la transformation des deux premières voitures, dont une voiture pilote. C'est encore en quelque sorte du travail sur prototype à ce stade, car chaque projet de modernisation de matériel est une expérience unique. Tout doit être étudié, tout est nouveau." Le personnel de l'atelier et les représentants de Bombardier travailleront ensuite ensemble sur les quatre voitures

suivantes. "Et les agents de Cuesmes assureront seuls les travaux sur les 124 voitures suivantes."

Une voiture par semaine

D'ici peu, l'atelier atteindra sa vitesse de croisière. Les voitures seront transformées au rythme d'une voiture par semaine.

Première étape, le déshabillage complet. Tout est enlevé: les banquettes, les vitres et châssis, les cloisons, les toilettes, les portes extérieures, etc. Les escaliers intérieurs sont également démontés pour être reprofilsés, munis d'un nouveau revêtement et remplacés plus tard dans la chaîne.

Tri, récupération, réutilisation

Tout ce qui peut être réutilisé ou récupéré l'est. Ainsi les portes et rampes sont repeintes et réutilisées, les anciens châssis en aluminium revendus à très bon prix, le verre des vitres est aussi revendu. "Ce projet de modernisation démontre que le comportement écologique peut très bien être rentable", commente Claire El Fouly, ingénieur responsable

notamment de la documentation des M5M.

Nettoyage, traitement de la corrosion

Après le déshabillage, les bogies sont dégagés des essieux pour être révisés. Le dessous de caisse et les abouts sont nettoyés. On procède aussi au démontage des freins pour entretien à l'AC Malines.

Etape suivante: le traitement de la caisse. Ici, on répare les traces de corrosion et les perforations éventuelles. Une fois cette tâche achevée, les supports de sièges et de porte-bagages sont soudés, puis la caisse est poncée avant mise en peinture.

Peinture extérieure

A cette étape-ci, la voiture a sa nouvelle livrée extérieure. Le travail n'est cependant pas encore fini, il reste encore beaucoup à faire.

Tout d'abord les bogies révisés sont remplacés, ainsi que les portes qui ont été repeintes.

A l'étape suivante, les agents s'attaquent à l'intérieur: ils placent les fenêtres, le plancher inférieur avec son isolation, les esca-



Photos : © Martial Host



Marc Descheemaeker, la Ministre Inge Vervotte et Ansgar Brockmeyer de Siemens.

Achat de matériel

La SNCB et Siemens signent le contrat pour les rames RER

Ce 15 mai, la SNCB et Siemens ont officiellement signé le contrat pour l'acquisition de 305 automotrices tricourant de type Desiro ML pour le futur RER, en présence de la Ministre des Entreprises publiques Inge Vervotte. Cette commande représente un investissement de 1,425 milliard d'euros.

La flotte de 305 rames à moteur électrique tri tension représente une capacité totale de 85.400 places assises, soit 280 places assises par rame, dont 32 en première classe, 232 en seconde classe et 16 sièges rabattables dans la voiture multifonctionnelle.

La SNCB n'a pas opté pour des voitures à double niveau, et cela pour plusieurs raisons. Il y a d'abord l'accès aisé aux personnes à mobilité réduite et la facilité du contrôle social. Egalement important, l'utilisation des voitures à un niveau permet l'accès aux tunnels en région bruxelloise, notamment le tunnel Schuman-Josaphat.

Où et quand?

Un tiers de cette commande sera dédié spécifiquement au RER autour de Bruxelles. Le reste de ces trains sera mis en circulation sur l'ensemble du réseau belge, dont une partie pourra également circuler sur les lignes à grande vitesse.



Le premier de ces trains sera livré dans les premiers mois de 2011, et le dernier, à l'automne 2016.

liens, le revêtement de sol, les dalles de câblage, les luminaires, le sanitaire, etc.

“L'atelier procède ensuite à un essai d'étanchéité: de l'eau à haute pression est projetée sur la voiture, permettant de détecter d'éventuelles fuites aux fenêtres”, poursuit Alain Mouton, chef d'atelier Voitures à Cuesmes.

Nouveaux atours intérieurs

Après quoi, l'habillage intérieur se poursuit: placement des parois, portes des salles, plafonds, porte-bagages, sièges, tablettes, etc.

La modernisation entre dans ses dernières phases: les techniciens replacent les équipements de freins et le câblage électrique est contrôlé en test à blanc, grâce à un banc commandé informatiquement. Le chauffage est aussi testé, de même que les toilettes et les portes intérieures. Les tapis sont placés sur les plates-formes et la voiture est nettoyée.

Actuellement, 10 voitures sont déjà en cours de lifting. La première voiture doit être terminée en juillet. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

maté