



Durant la modernisation, la cabine de conduite est démontée pour traiter et peindre les tâches de rouille.



Un Break modernisé et un non modernisé côte à côte

Matériel voyageurs

Première AM Break

Depuis plusieurs années déjà, la SNCB consacre ses efforts à l'amélioration du confort de voyage de ses clients. Pour cela, elle a acquis du nouveau matériel moderne et modernise aussi son matériel existant. Après les voitures M4, les M5 à double niveau, c'est au tour des automotrices Break de subir un petit lifting.

Les 139 automotrices AM80-83 (plus connues sous le nom de Breaks) dataient déjà des années '80. Il était nécessaire de les moderniser. Le personnel de l'AC Malines a travaillé d'arrache-pied: la première rame est relookée. La SNCB a investi 216 millions d'euros dans cette modernisation exécutée à 100% par les collaborateurs de l'atelier.

Priorité: les places assises

Durant la modernisation, la priorité a été d'offrir un confort satisfaisant les attentes actuelles, sans réduire le nombre de places assises.

"Le look seventies des Breaks ne répondait plus aux attentes de nos clients" explique Vincent Van Opstal, chef de projet chez B-TP 45. "Mais vu l'augmentation du nombre de voyageurs dans nos trains, il était essentiel que le nombre de sièges ne soit pas ou presque pas réduit par la modernisation". Et cela a réussi: une rame non modernisée compte 253 places, contre 248 dans une rame intérieurement relookée.

Mieux pour nos voyageurs

Les voyageurs apprécieront le confort amélioré. De nouvelles toilettes sont installées, fonctionnant en circuit fermé. Chaque compartiment est équipé d'un écran SIV et des prises de courant 220V sont prévues.

En première classe, la cloison centrale a été enlevée, ce qui génère le sentiment d'avoir plus d'espace. Cette cloison est une survivance de l'époque où existait un espace fumeurs.

A l'extérieur, les rames arborent la même teinte grise que le matériel moderne, comme les M5m et les M6 à deux étages.

Voyageurs moins mobiles

Les voyageurs moins mobiles ne sont pas oubliés. Dans la voiture intermédiaire, ils disposent d'un espace multifonctionnel avec des sièges rabattables qui permettent de libérer de la place pour les chaises, espace accessible via une porte intérieure automatique. La toilette proche est adaptée aux voyageurs en chaise roulante.

matériel



Un compartiment 1ère classe avant modernization



Un compartiment 2ème classe avant rénovation



Jimmy Quick, Peter Verhoeven et Vincent Van Opstal

modernisée



Un compartiment 1ère classe new look



Un compartiment 2ème classe, tout frais.

Les voyageurs avec leur vélo peuvent aussi prendre place dans l'espace multifonctionnel.

Rénovation et standardisation

“Pour réduire les coûts, de nombreux matériaux des anciennes Breaks ont été réutilisés dans la version modernisée” explique Jimmy Quick, responsable de projet à l'AT Malines. *“Les banquettes pour deux et trois personnes ont été recouvertes de neuf, les porte-bagages ont été relookés, etc.”*

Tout ne peut naturellement pas être récupéré: certaines pièces ont dû être achetées.

“Mais on a alors veillé autant que possible à standardiser” poursuit Jimmy Quick. *“Les sièges de première classe et le tissu qui les recouvre sont par exemple les mêmes que ceux qui sont utilisés dans les voitures M6 et les M5 modernisées. Les poubelles sont identiques à celles qui équipent les automotrices Cityrail, etc. Tout cela facilite l'entretien du matériel et permet de réduire les coûts de stockage des pièces de rechange”.*

Confort pour le personnel des trains

Le personnel des trains n'est pas oublié dans l'opération de rafraîchissement. Le poste de conduite est équipé d'airco, de nouveaux essuie-glaces et de toute une

série d'améliorations techniques qui rendront le job des conducteurs plus agréable. Le compartiment des accompagnateurs est pourvu d'un nouveau chauffage, d'une nouvelle installation sono et d'un look rafraîchi.

Timing

Quand verra-t-on les nouvelles Breaks modernisées sur nos lignes? *“Nous moderniserons de 16 à 24 Breaks par an. Cela signifie que les 139 automotrices seront relookées d'ici 2016”.*

Fiche technique AM 80-83:

- Surnom: Breaks
- Année de construction: 1980-1983
- Nombre de rames triples: 139
- Ateliers chargés de l'entretien: AT Hasselt, AT Merelbeke, AT Kinkempois
- Vitesse maximale: 160 km/h
- Originellement, les Breaks étaient des automotrices doubles. De 1991 à 1993, elles ont subi une première modernisation, au cours de laquelle une voiture a été ajoutée