



Hugues Ducarme teste les équipements TBL1+ installés à bord de la voiture pilote.

TBL1+

## Les M5 modernisées équipées à Cuesmes

été achevé en septembre 2010. Son coût est de 2.500.000 euros. La partie le long du Boulevard du Triomphe a été vendue au Chirec qui va y bâtir un hôpital. La destination future de la partie entre les lignes 161 et 26 et leur jonction n'est pas encore fixée.

L'atelier a quitté Etterbeek en octobre 2009 pour s'installer dans ses nouveaux locaux à Schaerbeek. Cette fusion fait de l'atelier Infra de Schaerbeek le plus important du pays avec ses 500 collaborateurs.

### Activités de l'atelier fermé:

- **Magasin** de produits de signalisation, caténaire, téléphonie, éclairage et force motrice.
- **Atelier courants forts:** montage de commandes d'aiguilles, de commutateurs de caténaire, chaînes pour la desserte de l'alimentation, installation 1 KV...
- **Atelier courants faibles:** fabrication de produits pour la signalisation, l'alimentation électrique, la téléphonie, l'éclairage et la force motrice, la sonorisation...

L'atelier de Cuesmes poursuit actuellement l'installation de la TBL1+ à bord des voitures pilotes M5. Les équipes profitent de la modernisation en cours des M5 pour monter les équipements à bord.

Le travail se fait donc pendant que le matériel est immobilisé pour une certaine durée. L'objectif: immobiliser le moins possible le matériel roulant, pour ne pas pénaliser les voyageurs.

A ce jour, 9 voitures pilotes M5m sont équipées et deux vont encore suivre d'ici la fin de l'année. *"L'installation de la TBL1+ à bord des voitures pilotes M5m prend du temps, tant pour le montage que pour les tests"* explique Luc Bouguignon, ingénieur à Cuesmes. *"Par engin, il faut compter près de 270 heures de travail"*.

### Contraintes techniques

Car les M5 n'ont évidemment pas été conçues à l'origine pour les équipements TBL1+, notamment l'antenne sous la caisse. *"Pour implanter l'antenne, il nous faut d'abord modifier la disposition des tuyauteries pneumatiques, comme celles des freins"* poursuit Jean-Charles Gualano, chef – technicien elm, véhicules et installations. *"Il faut aussi veiller à éviter toute masse métallique à proximité de l'antenne, pour éviter toute interférence. Cela nécessite de 70 à 80 heures de travail mécanique"*. A quoi s'ajoutent pas loin de 200 heures de travail, nécessaires pour l'installation des câblages électriques, du rack et du module de signalisation à bord du poste de conduite, ainsi que la mise au point et les tests.

A noter qu'outre la TBL1+, l'atelier installe également le GSM-R à bord.

sécurité