

Voiture I 10

Nombre de voitures construites : 95

(15 voitures de première classe et 80 voitures de deuxième classe)

Années de construction : 1987-1988

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles (BN) à Bruges pour la caisse et NV Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis (A.B.T.) pour les bogies.

Tare moyenne d'une voiture : 42 tonnes

Vitesse maximale : 160 km/h (par la suite, 200 km/h pour les voitures climatisées de deuxième classe, pour les voitures-Resto et la voiture Bar-dancing).

Mise hors service : La voiture-Bistro en 2003, 1 voiture de deuxième classe en 2012 après un accident survenu à Pepinster, 1 voiture-Resto en 2015, 1 voiture de deuxième classe en 2020 et les autres voitures sans climatisation en 2021-2026

En quelques mots : La mise en service des voitures I 10 a permis de poursuivre la modernisation du parc de voitures destiné au trafic international.



Voiture I 10 de première classe en livrée C1 (Réf. K00748A)

Contexte historique

En 1985-1986, la SNCB a commandé 95 voitures I 10 (15 de première classe et 80 de deuxième classe, 45 sans climatisation et 35 avec) afin de moderniser la composition des trains internationaux et de mettre hors service les anciennes voitures I 2. Ces voitures ont été mises en service en complément des 80 voitures I 6 qui circulaient déjà en 1977-1978. Les 15 voitures de première classe ont été mises en service entre juin et juillet 1987. Les 80 voitures de seconde classe, durant la période de mai 1987 à septembre 1988.

Description succincte

Type	Année de construction	Nombre	Nombre de places assises	Numérotation
A ₁₁ (première classe)	1987	15 sans climatisation	66	11701-11715
B ₁₁ (deuxième classe)	1987-1988	45 sans climatisation	86	12701-12745
		35 avec climatisation	86	12746-12780
Bistro	1991	1 (ex-B avec climatisation)	37	12780
Resto	2000	4 (ex-B avec climatisation)	38	16005-16008
Bar-dancing	2001	1 (ex-B avec climatisation)	26	17903

Les 95 voitures I 10 disposaient toutes de la même caisse (c'est-à-dire celle de la voiture I 6 de deuxième classe, mais sans les jupes en bas de la caisse), ce qui impliquait que la distance entre les fenêtres était identique et que le nombre de compartiments en première et deuxième classe était pareil (à savoir 11). A l'époque, il s'agissait d'une première pour la SNCB.



Voiture I 10 de deuxième classe sans climatisation en livrée C1, 1987 (Réf. K00780)

En raison de leur utilisation à l'échelle internationale, les voitures I 10 ont circulé revêtues de la livrée européenne C1 (orange à fin bandeau blanc et toit de couleur aluminium) et étaient adaptées à des vitesses allant jusqu'à 160 km/h.

La caisse est constituée de plusieurs éléments soudés formant une structure tubulaire. En raison de la présence d'un couloir central et de deux grands compartiments (fumeurs/non-fumeurs, séparés par une porte battante vitrée), il a fallu prévoir des renforts supplémentaires pour procurer au cadre de la caisse une rigidité suffisante et pour permettre de fixer les porte-bagages aux

parois latérales. Les portes d'accès des balcons d'extrémité étaient de type louvoyant-coulissant. Le double vitrage teinté des fenêtres réfléchissait les rayons solaires infrarouges.

Les bogies sont de type Fiat Y 0270 S. Le système de freinage est constitué de freins à disque montés sur chaque essieu.



Intérieur original d'un compartiment de première classe
(Réf. K00748C)

Les voitures sont équipées de sonorisation et disposent uniquement d'un système de chauffage électrique qui peut être alimenté sous les quatre tensions UIC normalisées (car nos réseaux voisins utilisent chacun une tension de caténaire différente). 35 voitures de deuxième classe sont en outre équipées de la climatisation.

Les matériaux destinés à l'aménagement intérieur avaient été choisis en fonction de leur degré élevé de résistance au feu, leur importante résistance à l'humidité et à l'usure, et leur facilité de nettoyage. Les couleurs utilisées (blanc cassé pour l'intérieur, tissu rouge pour les sièges de première classe et similicuir gris pour les sièges de deuxième classe) confèrent une atmosphère moderne et agréable.

Dans les deux classes, les places assises sont composées de sièges individuels. La disposition en largeur est de 1+2 en première classe et de 2+2 en deuxième classe.

Mise en circulation

Les voitures I 10 ont été immédiatement mises en service à partir de 1988 sur la relation Ostende - Cologne où elles remplacèrent les voitures I 6 dont la division en compartiments offrait une capacité trop limitée de places assises. Suite à l'arrivée des voitures I 11 en 1996, elles furent de nouveau transférées vers d'autres trains internationaux. Ainsi, elles ont été utilisées de manière sporadique sur la relation vers l'Allemagne (notamment dans l'EuroCity (EC) *Memling*), jusqu'en décembre 2002 lorsque les rames Thalys et ICE ont également fait leur apparition.

De plus, Les voitures I 10 (tout comme les voitures I 6) ont immédiatement été mises en circulation sur la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam. Ici encore, elles ont été remplacées par les rames Thalys et TGV à partir de 1996.

Une troisième liaison sur laquelle les voitures I 10 ont été utilisés était l'axe Bruxelles-Luxembourg-Suisse-Italie, c-à-d. pour l'*Etoile d'Europe* et les EC *Jean Monnet* et *Vauban*. Les destinations proposées au départ de Bruxelles étaient Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Zurich, Coire et Milan. Elles ont été utilisées dans l'EC *Vauban* à partir de 1992 en livrée C1 et à partir de la mi-1995 en une livrée neuve (voir plus loin). Suite à la suppression de plusieurs trains et vu que les voitures de certains trains étaient désormais fournies par d'autres réseaux, leur exploitation s'est ici aussi terminée en 2004 (liaison directe avec l'Italie) et en 2007 (liaison directe avec la Suisse).

Après leur période de gloire, les voitures I 10 n'ont plus été utilisées que pour les liaisons intérieures dans les trains P. Elles ont également été régulièrement mises en service sur la liaison internationale IR Liers - Liège - Gouvvy - Luxembourg. Par ailleurs, elles faisaient également souvent partie de trains

touristiques, étaient incluses dans des trains charters ou louées à des opérateurs étrangers. Elles ont aussi remplacés provisoirement les voitures IC néerlandaises en révision dans les trains Benelux pour la liaison Bruxelles-Midi - Amsterdam.

Conversion et modifications

Fin mai 1991, trois voitures B équipées de la climatisation ont été adaptées et repeintes en une nouvelle livrée, en vue de leur exploitation dans l'EC *Memling*. La voiture 12780, convertie en voiture Bistro, a renforcé efficacement l'effectif de ce train à partir de la fin octobre 1991. Le réseau EC a été mis en place le 31 mai 1987 pour remplacer le réseau TEE (Trans Europ Express) lancé quant à lui, le 2 juin 1957. La différence majeure résidait dans le fait qu'en principe, ces trains étaient désormais composés d'une rame de voitures de première classe et d'une rame de voitures de deuxième classe, séparées par une voiture-restaurant. L'EC *Memling* a succédé au TEE *Saphir*. De juin 1991 à mai 1997, la SNCB a fourni les voitures pour ce train qui, dans un premier temps, reliait Ostende à Cologne, et plus tard Ostende à Dortmund. Outre les voitures I 10 précitées, plusieurs voitures I 6 de première et deuxième classe ont été mises en service dans ce train.

En décembre 1994, février 1995 et mars 1995, trois voitures B équipées de la climatisation ont de nouveau été adaptées (y compris la livrée *Memling*) en vue de leur exploitation sur l'EC *Vauban*.

Durant la seconde moitié de l'année 2000, quatre voitures B climatisées ont été converties en voiture-Resto et modifiées pour une vitesse maximale de 200 km/h. Elles ont servi à remplacer les anciennes voitures I 2 AR et les voitures-restaurants "Breda" (ex-CIWL). Elles ont notamment fait partie des IC *Iris* et *Vauban* et du train auto-couchettes *Freccia del Sole*.



L'EC *Memling* avec à l'avant, deux voitures I 10 de seconde classe avec climatisation en livrée *Memling*, 1997 (Réf. K01876A)

Fin 2001, une voiture B avec climatisation a été transformée en troisième voiture Bar-dancing 17903 et adaptée pour une vitesse maximale de 200 km/h. Elle a d'abord été utilisée dans les trains de nuit, notamment le *Ski-Express* de Bruxelles-Midi à San Candido. Depuis la disparition de ces trains de nuit en décembre 2003, il est loué de manière sporadique à des entreprises ferroviaires étrangères et circule également dans plusieurs trains spéciaux nationaux (par exemple, les trains festival).

De décembre 2002 à janvier 2008, les 89 voitures restantes ont été modernisées dans une mesure limitée. L'aménagement intérieur des voitures a été rénové et la caisse a reçu une nouvelle livrée (caisse gris clair à portes rouges et fine bande rouge et bleue dans le bas de caisse de la voiture), comme les voitures M 4 modernisées.

Cette livrée a été simplifiée à partir d'avril 2021 par la suppression de la bande rouge. La voiture B12767 est la première à recevoir cette livrée.

D'octobre 2009 à janvier 2013, les 29 voitures B avec climatisation restantes ont été modifiées afin de pouvoir rouler désormais à 200 km/h. A cette fin, des amortisseurs antilacets ont été placés entre la caisse de voiture et les bogies afin de garantir une conduite stable à cette grande vitesse. Ces voitures remplacent souvent une ou plusieurs voitures I 11 sur la liaison Ostende - Eupen, qui circulent à 200 km/h sur la ligne à grande vitesse 2.



Compartiment de deuxième classe modernisé, 2004
(Réf. D2375-24)

En 2017-2018, dix voitures de deuxième classe sans climatisation ont été munies d'un espace pour vélos. Dans ce but, deux compartiments ont perdu leurs huit sièges disposés au bout, côté WC, en faveur d'une infrastructure simple pour garer ces véhicules en toute sécurité.

En 2021-2022, huit voitures de seconde classe sans climatisation et 28 avec climatisation ont été équipées d'un espace vélos. Contrairement à la première série, huit sièges ont été désormais supprimés dans les deux compartiments aux deux extrémités, côté WC, et remplacés par des installations pour vélos. Cette installation est reconnaissable par l'installation de pictogrammes sur la paroi latérale extérieure.

Mise hors service



Ancienne voiture-Resto 16006 à Train World (Réf. 10206)

La voiture B sans climatisation 12744 a été mise hors service en 2020.

La voiture B avec climatisation 12755 a été mise hors service en 2012 après un déraillement survenu à Pepinster.

La voiture Bistro 12780 a été mise hors service en 2003. Depuis septembre 2015, elle fait partie du train-hôtel statique *Train Lodge* monté à Amsterdam, tout comme quatre anciennes voitures-lits des chemins de fer suisses. Dans un décor coloré, elle fait office de restaurant avec terrasse attenante.

La voiture-Resto 16006 a été mise hors service en 2015 et intégrée dans les collections patrimoniales de la SNCB. Elle a été installée en septembre 2015 sur une portion de rail, à côté du musée des Chemins de fer belges *Train World* où elle sert d'espace pour des workshops dans sa livrée *Pullman* de la CIWL. D'un point de vue historique, cette livrée est inexacte.

En 2021, la voiture A sans climatisation 11709 et les voitures B sans climatisation 12702 et 12739 ont été mises hors service. Ce sera le cas en 2022 pour les voitures B sans climatisation 12708, 12712 et 12735.

Le dimanche 21 mai 2022, un parcours spécial a eu lieu avec le « Train World Express » entre Schaerbeek et les régions de Liège et du Limbourg. Le train se composait entièrement de voitures I 10 dont deux voitures-Resto et une voiture Bar-dancing.

En 2023 deux voitures A, deux voitures B avec compartiment vélos, quatre voitures B, toutes sans climatisation et accompagnées de deux voitures Resto, ont été mises hors service.

En 2024, deux voitures A, deux voitures B avec compartiment vélos et huit voitures B, toutes sans climatisation sont mises hors service ainsi six voitures B avec compartiment vélos et quatre voitures B, toutes sans climatisation en 2025.

Le 09/03/2026, les voitures sans climatisation restantes ont été mises hors services. Seules les 28 voitures B avec climatisation et compartiment vélos, la voiture Resto 16005 et la SR 17903 restent en service.

Type et N° SNCB	2003	2012	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total	En service 09/03/ 2026	
A ₁₁ 11701-11715					1		2	2		10	15	0	
B _{11f} 12701-12710					1	1	2	2	2	2	10	0	
B ₁₁ 12711.....12745				1	1	2	4	8	4	7	27	0	
B _{11f} 12721/26/28 12732/37/38/40/43									4	4	8	0	
B ₁₁ airco 200 12755		1									1	0	
B _{11f} airco 200 12746-12754 et 12756-12774												28	
Resto 200 16005- 16008			1				2				3	1	
SR 200 17903												1	
Bistro 12780	1										1	0	
Total	1	1	1	1	3	3	10	12	10	23	65	30	

200: V_{max} 200 km/h

f: avec compartiment vélos

SR: bar-dancing

Une deuxième vie chez GoVolta

En 2026 l'opérateur Néerlandais GoVolta a acheté les voitures I 10 suivantes :

-Voitures A 11702, 11703 en 11708

-Voitures B 12703, 12705, 12708, 12721, 12723, 12730, 12737, 12738, 12743 en 12744

-Voiture Resto 16008

Trois paires de trains par semaine desservent les relations Amsterdam - Berlin Gesundbrunnen et Amsterdam – Hamburg - Harburg. Chaque train est composé de six voitures en livrée spécifique.

Felix Florquin

Avril 2026

Bibliographie succincte

- Articles :** Nouvelles voitures belges pour le trafic international. *Trans-Fer*, n° 51, 01-06-1987, p. 36-42, K616759
- Voitures I 10. Nouvelles voitures belges pour le trafic international. ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 9, 01-09-1987, p. 12-14, K570307
- Voitures nouvelles : meilleur confort, même prix. ill. *Informations SNCB*, n° 3, 01-06-1978, p. 13, K708634
- Livres :** VANDENBERGHEN J. *Voiture I10*. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. Tome II : 1950-1987", 1990, 73 p. ill. C0323

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : voiture I 10

Collection musée : voiture I 10