

Mis à jour le 26 janvier 2010 à 07:55
Publié le 26 janvier 2010 à 06:00

TRANSPORT

Voyages portes ouvertes à la SNCB



Une enquête interne à la SNCB relève de nombreuses avaries sur les voitures double-étage.

(photo Belga)

Une enquête interne à la SNCB relève de nombreuses avaries sur les voitures double-étage. Dont des portes qui s'ouvrent en roulant !

Alain WOLWERTZ

En décembre, la SNCB annonçait un investissement de 128 millions d'€ pour la commande de 72 voitures M6. Des voitures voyageurs à double-étage. Il s'agissait là de la quatrième commande dans le cadre du contrat-cadre passé en 1999 avec le consortium franco-canadien Alstom-Bombardier. Lorsque cette nouvelle commande sera livrée, entre avril de cette année et mars 2011, le nombre de voitures à deux niveaux qui rouleront sur le rail belge atteindra les 492 unités. Soit environ 64 000 places assises pour lesquelles la SNCB aura investi un total de 761 millions d'€.

Quand on dépense une somme pareille, on aimerait évidemment que le matériel fonctionne correctement. Or, selon un document interne à la *direction mobility* de la SNCB dont nous avons pris connaissance, ce n'est pas le cas. Ce document, dénommé « *feedback fiches d'avaries aux portes du matériel M6* », synthétise « *les nombreux problèmes* » signalés par le personnel conducteurs et accompagnateurs entre juin et décembre derniers. Au total, 117 fiches d'avaries ont été communiquées à B-TC, le service maintenance de la SNCB.

Porte ouverte en roulant !

Dans 41 % des cas, il s'agit d'une porte qui reste ouverte lors d'un arrêt et, à l'inverse, dans 35 % des avaries, la porte refuse de s'ouvrir. Des problèmes qui engendrent des retards récurrents, voir des annulations de trains, sur les lignes desservies par ces voitures M6.

Mais le plus interpellant concerne les avaries enregistrées pendant que le train roule. C'est le cas dans 12,8 % des cas et, plutôt inquiétant, « *parmi ces communications, 6,8 % mentionnent une porte ouverte* » alors que le train est en mouvement !

« *Et ce n'est évidemment pas normal*, indique un accompagnateur de train qui a connu des avaries

sur ce type de voiture, *car les portes doivent se fermer automatiquement dès que l'on atteint 5 km/h* »

Aujourd'hui, l'enquête interne est terminée mais le problème persiste, selon le personnel qui travaille sur ces trains. Et certains grognent et s'inquiètent aussi en constatant qu'aucune solution fiable n'a encore été apportée alors que les premières voitures de ce type roulent depuis deux ans et demi déjà.

« *On nous a même demandé de ne plus faire passer les messages électroniques déroulants dans les voitures car, comme tout est lié dans ces voitures, ils craignent que le problème vienne de là !* », témoigne un conducteur qui connaît un collègue qui hésite même à faire des annonces radio, par crainte de perturber l'électronique de la machine....

Officiellement pourtant, la SNCB ne connaît pas le problème... « *Le département SNCB Technics a constaté quelques problèmes pendant les grands froids aux alentours du 20 décembre mais le système des portes a été adapté et c'est aujourd'hui résolu* », concède juste Philippe Tombergh, le porte-parole de la SNCB, rapportant la position de la *direction mobility*. Rien par contre concernant l'enquête pourtant débutée en été. Étonnant puisqu'elle émane pourtant de cette même *direction mobility*. Qui évoque des « *mesures prises et à prendre par B-TC* » lors des « *visites et de l'entretien* ».