



Il y a deux mois, à propos de l'agitation sociale à la SNCB transport de marchandises (B-Cargo), un correspondant écrivait que l'Europe ferait mieux de s'occuper de stimuler le transport (de marchandises) que de libéraliser la circulation ferroviaire. Le dramatique accident de Hal confirme la chose: l'Europe a tardé à mettre sur pied un système uniforme de sécurité (ETCS).

Parce que cette norme technique unique se faisait attendre trop longtemps, Infrabel a attendu trop longtemps avant de développer son propre système de sécurité (TBL1). De plus, Infrabel a choisi de donner la priorité à la centralisation des postes de signalisation parce que cela permet de faire plus d'économies sur le personnel, plutôt que d'instaurer au plus vite et sur tout le réseau le système de freinage plus sûr en cas de passage d'un feu rouge.

La SNCB suit hélas la même logique. Les trains internationaux Thalys sont équipés du système moderne de réception du signal, mais seulement 30 des trains intérieurs fonctionnent avec le TBL1. Dans le cadre de l'assainissement du transport de marchandises, l'administrateur délégué Descheemaeker a été très clair: les conducteurs doivent faire en sorte que les trains de marchandises roulent à « des prix conformes à ceux du marché ». On leur impose une flexibilité inacceptable en matière de prestations, qui implique notamment des prolongations imprévues des voyages, des nuitées sur place entre deux prestations, etc.

SNCB: Catastrophe amère

Écrit par Correspondant

Mardi, 16 Février 2010 13:17 - Mis à jour Mardi, 16 Février 2010 14:40

Correspondant