

quid de  
*l'autorail 41?*



[www.sncb.be](http://www.sncb.be)

dépliant gratuit des Chemins de fer Belges  
éditeur responsable: Louis Gillieaux, UCC Communication, rue de France 85, 1060 Bruxelles  
photos Leo Goossenaarts & Denis Moinil - impression SNCB  
design SNCB Communication - janvier 2002

sncb



information aux voyageurs





Les clients sont en droit de bénéficier de trains confortables, offrant un excellent confort ainsi qu'une sécurité et une fiabilité élevées. C'est dans cette optique que la SNCB s'est lancée voici 10 ans dans le rajeunissement et l'extension de son parc de trains. La Société se devait de répondre aux besoins actuels des voyageurs en opérant une nouvelle série d'achats.

C'est ainsi que le remplacement des anciennes rames diesel circulant sur des lignes non ou partiellement électrifiées s'imposait d'urgence. A l'issue d'une adjudication européenne, la SNCB a commandé quatre-vingt autorails du type AR41 auprès d'ALSTOM Barcelone. Ces nouveaux trains diesel offrent aux voyageurs le même confort que le nouveau matériel en circulation sur les lignes électrifiées: sonorisation et afficheurs électroniques pour la diffusion d'informations, confort des sièges et de roulage de haut niveau, climatisation et toilettes en circuit fermé. Bref, cet achat allait entièrement dans le sens d'une amélioration visant à rendre le train plus attrayant.

L'AR41 a connu une mise en service progressive. Ces autorails ont tout d'abord effectué les liaisons Mol-Hasselt et Anvers-Neerpelt où le remplacement du matériel était devenu impérieux. Par la suite, les AR41 ont également fait leur apparition sur les lignes Virton-Bertrix et Alost-Burst. Cinquante trains diesel confortables ont été livrés jusqu'à présent. Ils ont déjà parcouru près de deux millions de trains-kilomètres depuis le trajet inaugural du 9 octobre 2000. Malheureusement, divers problèmes techniques ont occasionné toute une série de désagréments.

### Les problèmes et leurs solutions

> En hiver, le chauffage ne fonctionne sou-



vent pas; l'été, c'est l'air conditionné qui présente des défaillances. De gros efforts ont été consentis afin de rendre la climatisation plus fiable dans les plus brefs délais.

> La sensibilité des senseurs destinés à repérer un voyageur coincé accidentellement entre les portes avait été réglée à un niveau trop élevé. Tous ces senseurs ont été remplacés entre-temps.

> A vitesse maximale, les portes émettent un sifflement. Il peut y être remédié en améliorant l'étanchéité de la porte. Ce problème devrait être réglé d'ici quelques mois.

> Les mécanismes des portes des toilettes ont été modifiés et réglés.

> Les moteurs diesel livrés étaient équipés d'un système d'injection inadéquat. Tous ces systèmes ont été remplacés.

> Divers dérangements ont été constatés sur les démarreurs de moteurs. Le constructeur a entre-temps opté en faveur d'un nouveau type de démarreur qui sera installé à partir de janvier.

> Pendant le montage des AR41, des impuretés se sont introduites dans certains appareils de frein. Il s'ensuit des blocages de frein qui provoquent des retards. La sécurité des voyageurs n'a cependant jamais été mise en péril. Tous les appareils de frein sont actuellement renvoyés au constructeur pour nettoyage.

### Le choix

Les autorails ont été commandés et achetés au terme d'une procédure d'adjudication européenne. L'offre de la firme ALSTOM Barcelone répondait parfaitement aux exigences du cahier des charges et offrait les meilleures conditions de prix. La SNCB est très satisfaite par le confort offert par les AR41, dont le niveau de qualité lui a semblé initialement très prometteur. Le moteur diesel se compose essentiellement de pièces de marque qui ont fait leurs preuves sur d'autres types de train. Les sous-traitants, notamment ceux qui ont fourni les portes, les freins et les moteurs, sont sans exception des firmes jouissant d'une excellente réputation et d'une longue expérience dans le domaine de la construction de matériel ferroviaire. Il était donc impossible de prévoir que l'autorail présenterait autant de problèmes après fabrication. Mais le choix de firmes réputées représente la meilleure garantie que les adaptations nécessaires seront effectivement apportées.

### L'alternative?

Une solution simple pour éviter des maladies de jeunesse sur de nouvelles rames consiste à acheter du matériel ayant déjà fait ses preuves sur des réseaux étrangers. Les constructeurs n'étaient cependant pas disposés à livrer des modèles plus anciens de rames. La SNCB s'est ainsi vue contrainte d'acquiescer un nouveau concept. ALSTOM Barcelone, l'un des grands constructeurs de matériel ferroviaire, déploie toutefois les grands moyens afin de porter la ponctualité et le confort de l'autorail 41 à un niveau optimal.

### La garantie

Une nouvelle voiture subit des contrôles sévères avant d'être admise à circuler sur le réseau belge. C'est ainsi que toutes les pièces des AR41 ont été inspectées minutieusement par des ingénieurs. Quelques défauts sont effectivement apparus pendant cette période de test, mais ce n'est qu'au cours des premiers mois d'utilisation des rames diesel que de gros problèmes se sont posés.

Les rames ont été livrées avec une garantie de 2 ans. Pendant cette période, la firme ALSTOM Barcelone est tenue de réparer les pannes et d'apporter les améliorations nécessaires en vue d'atteindre les normes requises en matière de fiabilité et de sécurité d'exploitation. Ces améliorations qui s'avèrent aujourd'hui nécessaires demandent toutefois plus de temps que souhaité.

### L'avenir

La SNCB tient à présenter aux voyageurs ses excuses pour les éventuels désagréments causés par ces problèmes techniques. Avec les constructeurs de l'AR41, elle fera le maximum afin de remédier à ces problèmes le plus rapidement possible, de manière à pouvoir respecter dans les délais les plus brefs son objectif prioritaire: transporter les voyageurs en tout confort.

