LES VISITEURS

un maillon important

Jusqu'ici, nous n'avions pas encore beaucoup parlé des visiteurs de SNCB Technics. Ils jouent pourtant un rôle important au niveau de la sécurité et de la ponctualité du trafic ferroviaire. Connect a eu un entretien avec Dirk Scheers, visiteur de son état.

Nous rencontrons Dirk Scheers au PET (poste d'entretien technique) d'Anvers-Schijnpoort. Il y travaille comme visiteur depuis 1980.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste précisément votre job de visiteur ?

'On peut interpréter littéralement le terme de visiteur. Car nous procédons à une visite de sécurité du matériel. Au terme du dernier parcours de la journée, le train est amené au faisceau de garage, en l'occurrence Anvers-Schijnpoort. C'est alors que commence notre travail. Nous procédons chaque jour à un examen visuel (EJ): nous consultons les communications faites par le conducteur ou l'accompagnateur de trains dans le logbook ou sur la fiche de bord. S'ils constatent des avaries ou des problèmes pendant le parcours, c'est par ce biais qu'ils le font savoir. Nous essayons autant que possible de résoudre nous-mêmes ces problèmes. Si cela ne marche pas, nous demandons l'aide d'un collègue technicien.

Chaque semaine, nous procédons également à une visite spéciale (EL) du matériel. Cela signifie que nous contrôlons les éléments visibles à l'extérieur des organes de roulement, des freins, des bogies, etc. Et nous contrôlons l'intérieur du train, le verrouillage de l'ouverture de secours des portes et des freins de secours. Enfin, nous procédons chaque mois à une visite approfondie (VAP ou EG) en fosse. Nous contrôlons alors le dessous de la rame: bogies, organes de roulement, dimensions des roues, état de la brosse téloc, etc. Les pantographes sont eux aussi contrôlés et les frotteurs sont remplacés si nécessaire, les portes et les freins sont testés, etc. Toutes les avaries, tous les problèmes que nous constatons, sont autant que possible réparés sur place dans le PET.'

"Notre job est parfois éprouvant."
Dirk Scheers

Vous effectuez ces travaux au terme du dernier parcours du train. Cela signifie-t-il que vous travaillez surtout la nuit ?

'C'est exact. Pendant la journée, notre matériel est utilisé de façon très intensive dans la région d'Anvers; de ce fait, ce n'est souvent que la nuit que l'on trouve le temps nécessaire à son entretien. En outre, nous travaillons surtout à l'extérieur, dans les faisceaux de voies, et ce quelles que soient les conditions météorologiques. Parfois, nous devons encore dégager la glace sous les rames avant de pouvoir commencer à travailler. Parfois aussi, la toiture de la rame est terriblement glissante lorsque nous devons contrôler les pantographes. Notre job est parfois éprouvant.'

Y a-t-il des actions spécifiques qui vous permettent de contribuer à une meilleure ponctualité ?

'Nous jouons un rôle important lors du premier départ de la rame. Ainsi, nous procédons à un dernier contrôle du matériel pour encore résoudre d'éventuels problèmes, nous contrôlons le bon fonctionnement de l'éclairage et du chauffage (en été, de la climatisation, bien entendu), si les attelages sont en ordre, etc. Et nous effectuons l'essai de freins avec le conducteur de trains. Si certaines circonstances font que le conducteur de trains est en retard, nous pouvons déjà mettre sous tension le matériel de traction. Ainsi, le train peut malgré tout encore partir à l'heure.

Au cours des mois d'hiver, nous procédons également à un préchauffage du matériel; dans le cas de températures extrêmement basses, nous gardons même le matériel toute la nuit sous tension. Grâce à nos interventions journalières et au soin que nous mettons à faire notre travail, nous pouvons donc, en tant que visiteurs, contribuer nous aussi à la ponctualité et à la sécurité du trafic ferroviaire.' ■