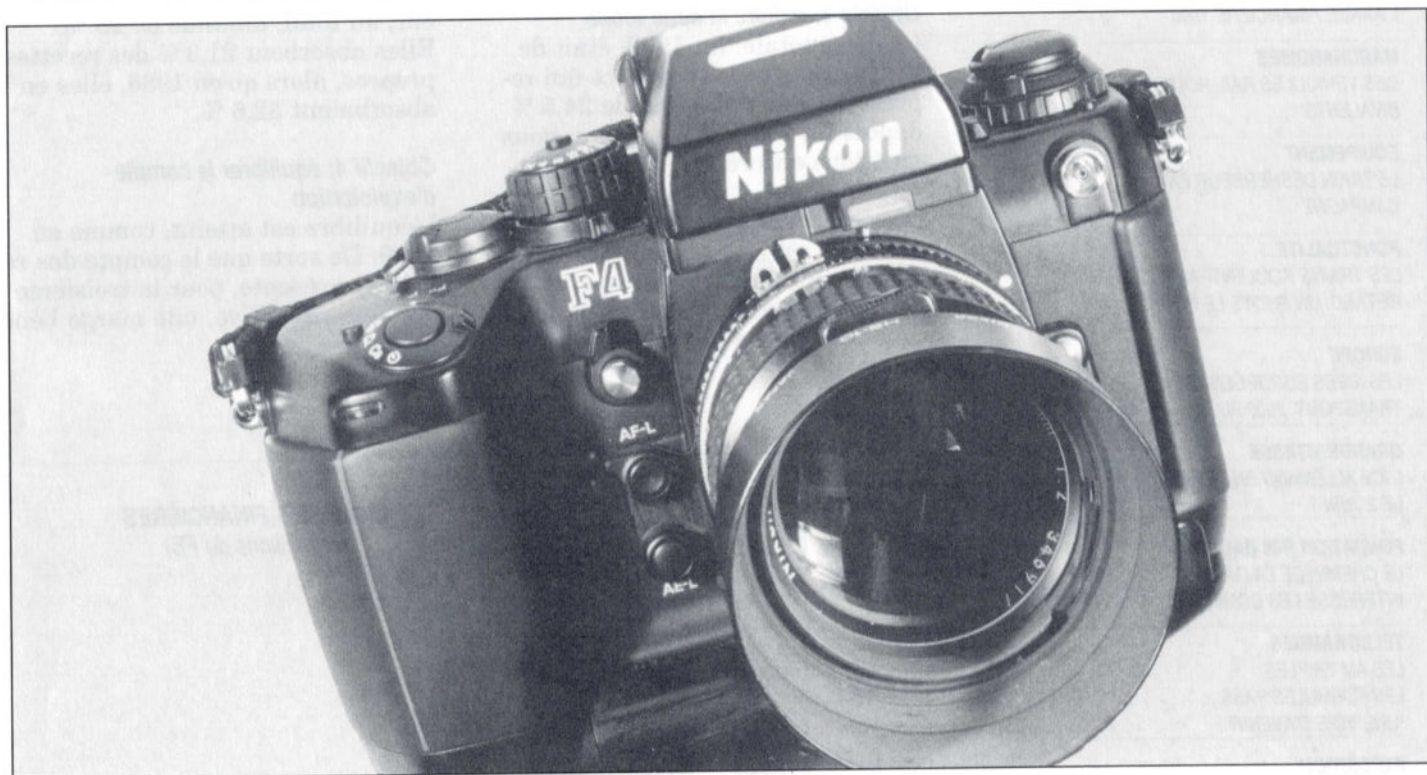


C'EST A DIRE



MAGAZINE DEUXIÈME GÉNÉRATION

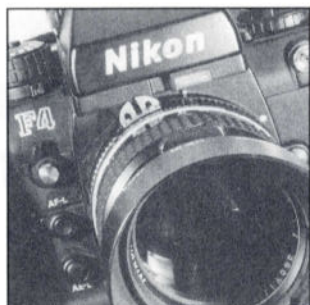
Un nouveau matériel. Après 14 éditions, le changement s'impose. C'est A Dire propose chaque mois une série d'instantanés, comme un appareil photo qu'on emmènerait en promenade. Pour le faire mieux, on choisit un nouvel appareil; on change aussi quelques détails périphériques.

Les bains sont à bonne température, le labo est bien occulté: de ce côté-là, ça tourne. Mais un papier plus blanc, d'une autre qualité rendra mieux les contrastes, sans coûter davantage. Autant améliorer l'image, et à plus grand format.

L'appareil est aussi d'un cran plus perfectionné. Viseur réflex très lumineux, et zoom 35/70: tantôt,

nous donnerons une vue globale d'un sujet, tantôt, c'est un détail qui sera mis en pleine lumière. Vitesse d'obturation de la pause au 2.000^{ème} de seconde: parfois, nous décrirons une situation fixe, à d'autres occasions, nous parlerons de projets qui évoluent très vite, mais qu'il ne faudrait pas rendre flous. Flash à rechargement rapide et moteur, pour ne perdre aucun moment des situations qui évoluent vite, et donner des instantanés de qualité, même s'ils se suivent à grande cadence.

Le tout dans un sac "design", bien de notre temps. C'est comme un outil de deuxième génération, mais sûrement pas un aboutissement.



SOMMAIRE

FINANCES

L'ANNÉE FINANCIÈRE 1990 2

MARCHANDISES

DES VÉHICULES RAIL-ROUTE
BIVALENTS 3

EQUIPEMENT

LE TRAIN DÉSHERBEUR EN
CAMPAGNE 4

PONCTUALITÉ

LES TRAINS ROULENT PARFOIS EN
RETARD: UN PHOTOTE LE PROUVE 4

EUROPE

LES IDÉES EUROPÉENNES DE
TRANSPORT 2000 PLUS 5

GRANDE VITESSE

L'ICE ALLEMAND EN SERVICE
LE 2 JUIN 5

FONDATION ROI BAUDOUIN

LE CHEMIN DE LA GARE
INTÉRESSE LES COMMUNES 6

TÉLÉGRAMMES

LES AM TRIPLES 7
LES FORMULES PASS 7
"UNE VOIE D'AVENIR" 7

EXPOSITION

LA PACIFIC 1.002 ET LES TRAINS
DE DEMAIN 7

INTEMPÉRIES

LE TRAFIC SOUS LA NEIGE
EN FÉVRIER 8

C'est à dire est publié par la cellule des relations extérieures des Services généraux, produit par l'imprimerie centrale de la SNCB et distribué par le factage général (code 99999:00).

Pour nous donner votre avis: C'est à dire - SG 01.4 - section 50 - Bruxelles

FINANCES

RESULTATS FINANCIERS EN 1990: LA CONVALESCENCE CONTINUE

Depuis plusieurs années, la SNCB poursuit un programme de redressement financier actif. Les progrès de 88 et 89 ont trouvé un prolongement en 1990.

La convalescence se poursuit: les quatre objectifs majeurs sont une fois de plus atteints.

Objectif 1: réduire la dette totale

La dette totale, fin 1990, était de 74,2 milliards de francs, ce qui représente une réduction de 24,5 % depuis fin 1986. Il y a un an, nous en étions encore à 77,8 milliards.

Objectif 2: dégager des produits financiers accrus

Grâce notamment à des opérations de remobilisation d'actifs, les produits financiers ont augmenté de

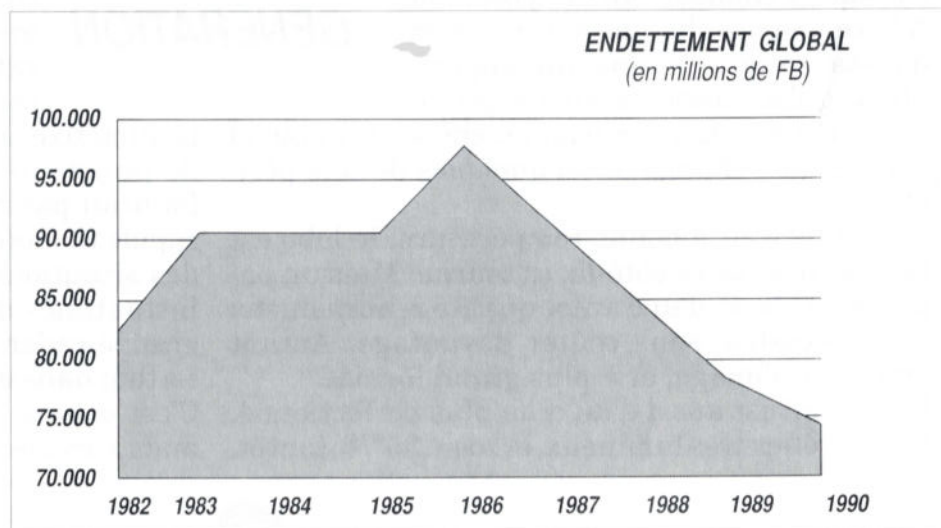
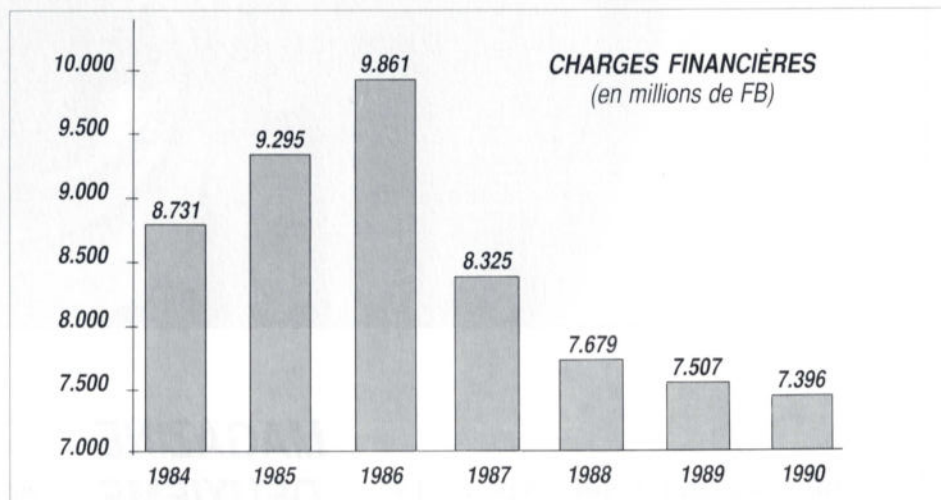
114 % en un an. Ils ont même été multipliés par 8 depuis 1986.

Objectif 3: réduire les charges financières

La réduction, en 1990, a atteint 1,5 %, malgré la hausse des taux d'intérêt et la comptabilisation de la totalité de la dette aux cours du jour. Depuis 1986, les charges financières ont, au total, diminué de 25 %. Elles absorbent 21,3 % des recettes propres, alors qu'en 1986, elles en absorbaient 32,6 %.

Objectif 4: équilibrer le compte d'exploitation

L'équilibre est atteint, comme en 1989. De sorte que le compte des résultats présente, pour la troisième année consécutive, une marge bénéficiaire. ■



TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE: ESSAIS DE VEHICULES BIVALENTS

Le transport intermodal évolue vite. Une nouvelle technique, au stade des essais commerciaux, pourrait apparaître bientôt à travers l'Europe comme elle l'a fait aux Etats-Unis. Il s'agit de la "semi-remorque ferroviaire", un astucieux camion qui ne monte plus sur wagon, mais s'assied sur des bogies.

Jusqu'ici, le "transport intermodal" est réalisé dans deux techniques:

- le conteneur, qui emprunte aussi bien la route et le rail que la voie d'eau ou la mer (dans des navires spécialement conçus);
- le rail-route: un véhicule routier posé sur un wagon spécial. C'est, pour ce qui concerne la Belgique, une caisse mobile (sans roues) ou une semi-remorque, qui voyage avec son train de roues.

Une chose est certaine en trafic ferroviaire: vous devez respecter le gabarit. Aussi, les dimensions des semi-remorques utilisées doivent rester dans certaines limites.

Mais les transporteurs souhaitent toujours charger plus dans un même véhicule. Question de rentabilité. Il faut donc augmenter le volume utilisable de la semi-remorque (tout en restant dans le gabarit). La chose est possible si l'on s'arrange pour regagner la hauteur du wagon.

d'attelage pour être couplée à un tracteur routier. Son train de roues est monté sur un système de levage (souvent hydraulique), ce qui permet tantôt de faire monter la caisse, tantôt de la faire descendre plus bas que sa position normale en route. Aux extrémités, la caisse est renforcée pour pouvoir être déposée sur un autre système de roulement.

TROIS MOUVEMENTS ET C'EST FAIT

Une opération relativement simple transforme ce véhicule routier en wagon à part entière. Suivez le principe, en trois mouvements.

1. Grâce au système de levage, la caisse est amenée au-dessus de son niveau normal.
2. Un bogie ferroviaire spécial est placé sous l'extrémité de la caisse, que l'on fait redescendre pour la déposer. Après quoi on relève le train de roues pour qu'il ne touche plus le sol.

3. L'autre extrémité est posée sur des béquilles, et désaccouplée du tracteur. Un deuxième bogie est amené, la caisse descend, et les béquilles sont relevées.
- En fin de voyage, on procède en sens inverse, et la semi-remorque, sur ses roues, est prête à prendre la route.

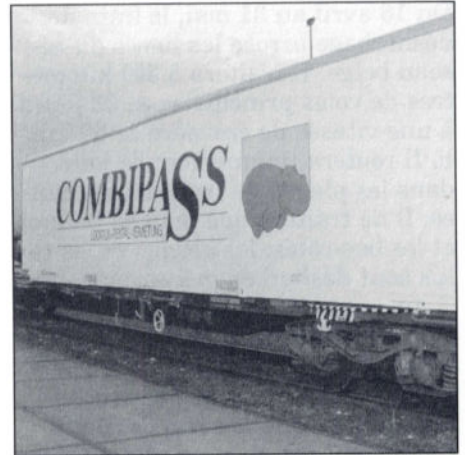
Les bogies (sauf le tout dernier) portent chacun deux caisses de semi-remorque et se situent donc à l'articulation entre les véhicules chargés.

FIABLE, SÛR ET COMPATIBLE

Du principe à la réalité, reste un pas, que les essais actuels accomplissent: le matériel doit prouver sa fiabilité et sa sécurité.

L'étape suivante portera sur la compatibilité des matériels conçus dans des pays différents. Le transport intermodal est (pour nous) surtout international. Nous serons appelés à composer nos trains de semi-remorques de provenances très diverses. Si des différences techniques fondamentales nous en empêchaient, le système perdrait un atout majeur pour le secteur des transports: son incomparable souplesse.

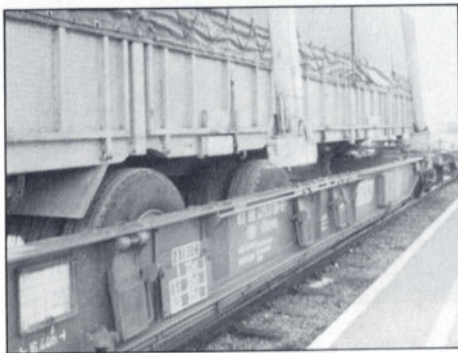
Le résultat des essais est attendu dans le courant de l'été 91. ■



La caisse mobile, posée sur le châssis du wagon, prend moins de place qu'une semi-remorque



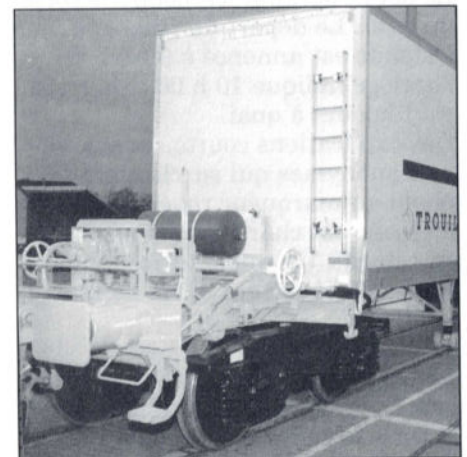
Le bogie placé, les roues remontées, les camions deviennent wagons



UN VEHICULE BIVALENT

Dans plusieurs pays européens, des constructeurs de matériel roulant ont travaillé sur le sujet. Ils ont abouti à un véhicule bivalent, solution qui leur est commune, même si chacun l'applique d'une manière particulière.

La semi-remorque possède un train de roues, avec pneus, et un plateau



Un des types de bogies spéciaux à l'étude

CAMPAGNE PROPRE DE PRINTEMPS: DESHERBAGE A 60 A L'HEURE

Du 16 avril au 31 mai, le train de désherbage arrose les lignes du réseau belge. Il traitera 5.300 kilomètres de voies principales en 33 jours à une vitesse de croisière de 60 km/h. Il roulera uniquement de jour, dans les plages de trafic moins dense. Il ne traitera que le lit de ballast et les bas-côtés: les bermes et les talus sont désherbés mécaniquement.

ET L'ENVIRONNEMENT ?

On peut se demander si un désherbage chimique se justifie encore maintenant que le souci de l'environnement est au cœur des préoccupations. A question pertinente réponse argumentée.

Le désherbage est capital pour le bon déroulement du trafic. Un lit de ballast grouillant de végétation perdrait une grande partie de sa capacité d'évacuer les eaux. La stabilité de la voie en souffrirait. Les bas-côtés deviendraient difficilement praticables, et la sécurité lors des tra-

vaux d'entretien s'en trouverait entravée. Sans parler d'un risque réel d'incendie.

Le désherbage chimique est la seule technique performante à l'heure actuelle. C'est le service responsable (Infrastructure 30.6) qui le rend "propre", par le choix des dosages d'herbicide et des méthodes d'arrosage qui respectent le mieux l'environnement.

Le mode de travail a fort évolué depuis quelques années: il est plus sélectif. Ainsi, le lit de ballast ne reçoit pas la même concentration d'herbicide que les bas-côtés, et le ballast n'est pas traité pendant les premières années qui suivent son renouvellement.

La teneur du mélange en produit actif a diminué de moitié, par comparaison avec 1986. Elle est en tout cas bien inférieure au maximum autorisé par le Ministère de l'Agriculture. Et le degré d'agressivité à l'égard de la nature est un des critères

majeurs au moment du choix d'un produit.

UN TRAIN TRÈS SPÉCIAL

Le train désherbeur, nous le louons chaque année à la SNCF depuis 1987. Il se compose de quatre wagons-citernes remplis d'eau (230 m³ au total), d'un wagon-citerne chargé d'herbicide, d'un wagon "arroseur" et d'une voiture-résidence.

Dans le wagon arroseur, un processeur règle le mélange eau/herbicide et la surface d'arrosage (qui varie avec la vitesse). La voiture-résidence, équipée d'une cuisine et d'une partie couchage, est habitée pendant toute la campagne par les quatre membres de l'équipe d'accompagnement. Un collègue français porte la responsabilité technique du train, assisté par trois Belges de l'atelier de Schaerbeek. Hormis le conducteur du train, lors de chaque voyage, un représentant du district parcouru s'ajoute à cette équipe. ■

PONCTUALITE

LES TRAINS ROULENT PARFOIS EN RETARD: UNE PHOTO SEMBLE LE PROUVER !

Pâques 91: le numéro 2 de C'est A Dire est distribué. Dans les trois jours qui suivent, le courrier et le téléphone nous apportent un reproche. Pourquoi avoir choisi cette photo en première page ?

Le détail agrandi ici montre le corps du délit. Le départ du train pour Ostende est annoncé à 9 h 59. Or, l'horloge indique 10 h 06 et le train est toujours à quai.

Des explications courtoises aux envois anonymes qui surchargent la photo au marqueur rouge ou noir, le message est clair: "encore un train en retard". Un appel téléphonique souriant dit même: "C'est un contre-publicité".

Appels reçus 5 sur 5. Merci de les avoir envoyés. A la rédaction de C'est A Dire, la réflexion va bon train. Elle donne - en gros - ceci.

1. Tous nos regrets à ceux que la photo a choqués. Mais qu'ils ne se tracassent pas trop pour ce cas saisi

à Bruxelles-Midi. La mention "EXT" donne une indication: il s'agit d'un train de dédoublement qui suit à quelques minutes l'IC B de 9 h 59 tout en étant annoncé à la même heure.

2. La publier, est-ce une contre-publicité ? En un sens, peut-être. Mais du courrier reçu à d'autres moments nous dit aussi: "C'est A Dire ne doit pas cacher les défauts, les choses qui ne tournent pas bien. Il ne faut pas donner l'impression d'un ciel sans nuages". Comment se choisir une position entre ces deux approches ?

3. Mais il existe en tout cas une réalité: les trains ont parfois du retard. Le directeur T s'en est expliqué lors de la conférence de presse du 26 mars sur notre activité en 1990. Et certains d'entre vous y sont également sensibles.

4. Une chose est claire: il faut creuser la question. Vos réactions nous disent aussi, entre les mots: "le re-



tard d'un train est un problème". Dire ce qu'il en est aiderait sans doute à dissiper le malaise. Un thème tout trouvé à insérer dans notre prochaine édition, sous forme de reportage. Certains trains ont du retard. Qu'en est-il exactement ? Quelles en sont les raisons ? Comment y remédier ? Rendez-vous dans un mois. ■

LES TRANSPORTS À L'ECHELLE EUROPEENNE

La CEE avait constitué en 1989 un groupe d'étude appelé "Transport 2000 Plus", composé de personnalités indépendantes et coprésidé par l'ancien Commissaire Edgard Pisani et madame Smit-Kroes, ancien ministre néerlandais des communications. La mission du groupe: réfléchir à l'évolution des transports en Europe, étudier leur impact sur l'économie et la collectivité, et, en conclusion, formuler des recommandations pour l'avenir.

Le rapport du groupe est publié. La Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE) en a pris connaissance et y a relevé bon nombre de points qui concordent avec sa position globale. De l'analyse du rapport, on peut dégager quelques éléments dominants.

Dans le grand marché unique, dès 1993, les flux d'échanges augmenteront massivement. Et le secteur des transports pourrait connaître une évolution difficilement maîtrisable. Un risque de paralysie naîtra du fait que la demande de transport croîtra plus rapidement que les infrastructures.

Il faudra, de l'avis du groupe Transport 2000 Plus, considérer les modes de transport comme un ensemble sur le marché. Cela suppose que tous bénéficient des mêmes conditions de concurrence, en particulier pour ce qui concerne la couverture des coûts d'infrastructure et les problèmes de nuisances et de pollution.

Toujours selon le groupe, l'unification à l'échelle européenne des règles applicables aux transports est impérative. Plus question de penser local, régional ou national, mais Européen.

Et la politique unifiée des transports devra prendre en considération plusieurs facteurs "connexes" mais importants tels que la protection de l'environnement, la gestion des ressources énergétiques et l'aménagement du territoire.

La CCFE analyse en détail les recommandations du groupe, pour faire connaître très bientôt ses observations précises. ■

L'ICE ALLEMAND EN SERVICE DES LE 2 JUIN

Le 2 juin, la Deutsche Bundesbahn entre dans l'ère de la grande vitesse. Son ICE (Inter City Express) apparaît dans les horaires officiels.

L'étape technologique franchie par les constructeurs allemands est de taille. Mais la DB ne fait pas de son ICE un prodige à monter sur piédestal. Elle y voit en fait une étape logique du développement technique ferroviaire. Après le TEE dans les années 50 et l'InterCity fin des années 70, l'ICE est son troisième progrès marquant depuis la fin de la guerre.

D'abord "IC Expérimental", prototype étudié et développé de 82 à 85, ce train a battu le 14 mai 88 le record du monde de vitesse sur rails: 406,9 km/h en ligne entre Würzburg et Fulda. Il a perdu ce ruban bleu l'année dernière lorsque les Français ont nettement dépassé les 500 km/h.

Fin 89, la première motrice ICE de série était livrée, suivie pendant l'été 90 par les premières voitures.

13 VOITURES

Dès le 2 juin, les rames ICE se composeront de 13 voitures:

- 8 de deuxième classe offrant au total 528 places assises, parmi lesquelles une majorité réservées aux non fumeurs;
- 4 de première classe offrant au to-

tal 192 places assises, dont une majorité pour les non fumeurs;

- 1 voiture restauration;
- et 1 voiture de service prenant également 39 voyageurs de deuxième classe.

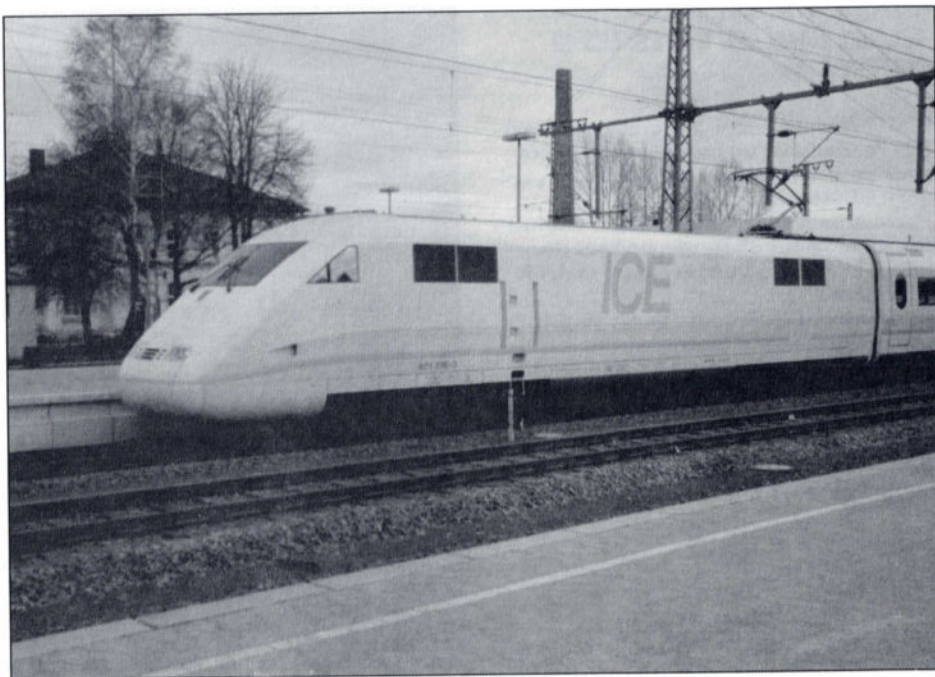
La voiture restauration peut accueillir 24 voyageurs dans sa partie restaurant et 16 dans sa partie bistrot. Et la voiture de service comprend un espace conférence. En outre, l'ICE est équipé de téléphone et de vidéo.

25 RAMES, 630 CHEMINOTS

Une rame ICE coûte environ 50 millions de DM. La DB en mettra 25 en ligne dès le 2 juin. Fin de l'année, elle en possédera 16 de plus. Et 19 autres seront livrées en 1992, de sorte qu'en juin 93, une soixantaine de rames assurent un service toutes les heures sur trois axes à grande vitesse.

Dans une phase ultérieure, la DB développera des rames polycourant, qui rouleront aussi sur les réseaux voisins. Elle annonce des liaisons avec Bruxelles, Paris et Amsterdam.

Pour la mise en service de l'ICE, la DB a formé spécialement 630 cheminots: 270 conducteurs, 300 accompagnateurs, et 60 techniciens. Un personnel spécialisé pour un train nouveau. ■



LE CHEMIN DE LA GARE INTERESSE LES COMMUNES

La Fondation Roi Baudouin a visé juste

Le concours de projets d'aménagement lancé en décembre par la Fondation Roi Baudouin (voir C'est à dire 1/91) est bien suivi. Fin février, septante communes s'étaient manifestées. Et d'autres peuvent encore le faire jusqu'en mai.

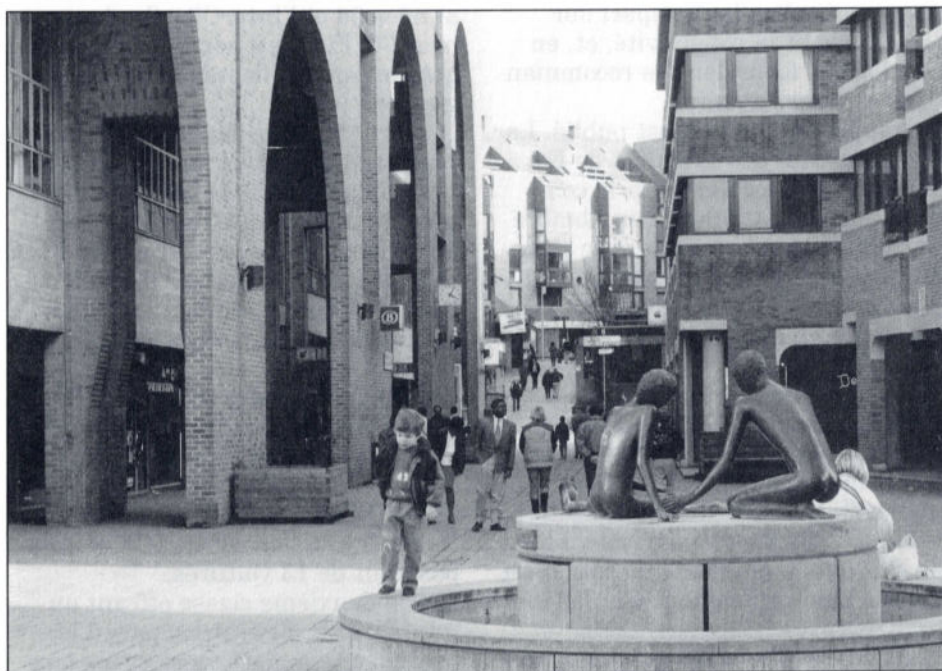
Le chemin de la gare intéresse donc les communes. L'appui apporté par les pouvoirs publics a sans doute un effet mobilisateur. Mais il s'agit d'un concours. Chacun sait qu'il n'y aura pas que des élus, et pourtant, les projets sont plus nombreux qu'on l'aurait espéré. De toute façon, des projets non primés seront également réalisés.

Car le thème ne manque pas d'intérêt. En notre fin de siècle, le chemin de la gare doit être une préoccupation pour les spécialistes de l'aménagement du territoire. Car les effets "économiques" pour les sociétés de transport en commun ne sont pas négligeables. Jean-Luc Dehaene s'est prononcé clairement à ce sujet le 7 décembre 90, lors d'une journée d'étude organisée par la Fondation:

La suburbanisation et la dispersion des fonctions urbaines menacent de diminuer le marché potentiel des transports en commun. Sur ce point, il s'agit de créer les conditions pour que les choix d'implantation ne négligent plus le moyen de transport que nous voulons précisément encourager.

Si nous poursuivons la dispersion

dans l'espace et la séparation des fonctions, les transports en commun continueront inévitablement à perdre leur part de marché. La dispersion des implantations réduit non seulement les possibilités de transports en commun mais aussi celles du trafic lent qui lui est complémentaire. ■



ACCUEIL DANS LES GARES: LES 49 CRITERES.

Une correspondance à prendre, c'est parfois l'occasion d'un parcours de vitesse pour passer d'un quai à un autre en quelques minutes.

Parfois, on a de l'avance. Cela se traduit par un moment d'attente, un bout de temps à passer à l'un ou l'autre endroit de la gare.

Dans une salle d'attente par exemple, pour se protéger d'un courant d'air qui provoquerait sans doute un désagréable refroidissement.

Ou sur le quai de départ même, si la température et le soleil y invitent.

A ce moment, un siège, un banc sont toujours les bienvenus.



BIENTÔT LES AM TRIPLES

Pour offrir plus de capacité et de confort dans le trafic quotidien, la SNCB a choisi d'allonger les automotrices "break" en y ajoutant une voiture intermédiaire.

Bientôt, 68 de ces AM doubles deviendront triples. Les voitures intermédiaires, fabriquées par BN, offriront des places toutes de 2^{ème} classe. Le premier exemplaire devrait sortir d'atelier en juillet prochain, suivi de deux autres en août. Après quoi la livraison se poursuivra à la cadence de 4 voitures par mois. Une autre commande est passée pour que toutes les Break deviennent triples.

LES PASS DES VACANCES

Un petit congé scolaire suffit pour voir bondir la vente de nos produits Pass.

En février, mois du carnaval, 70.316 cartes Go Pass ont été délivrées, contre 65.103 en janvier. Soit une progression moyenne de 8 %. Championne toutes catégories: Turnhout, qui progresse de 140 %. Vient ensuite (Ottignies)-Louvain-la-Neuve, avec une augmentation de 33 %, qui distance encore d'assez loin un petit peloton. Pas mal...

Multi Pass a de son côté enregistré une hausse de 54,6 %, passant de 1.002 ventes en janvier à 1.549 en février. Quelque 25 gares ont plus que doublé leur chiffre. Fort bon également !

"UNE VOIE D'AVENIR"

Faire progresser la SNCB, c'est une question de technique et de commercialisation, bien sûr. Pourtant, des facteurs "externes" peuvent jouer aussi un rôle important: un intérêt accru des autorités pour le transport en commun, et une conscience plus nette, dans le public, de la nécessité d'organiser les déplacements d'une manière plus sensée.

Une réflexion sur ces éléments était indispensable, et la SNCB a voulu y apporter sa contribution. Elle l'a fait sous la forme concrète d'une brochure intitulée "Une voie d'avenir", sortie de presse début avril. Vous aimez peut-être la lire. Ne vous hâtez pas de la réclamer: nous en préparons une édition spéciale pour les lecteurs de C'est à dire. A paraître, si tout va bien, en complément de notre numéro de mai.

LA PACIFIC 1.002 FAIT SA RENTREE PARMI LES TRAINS DE DEMAIN

La locomotive à vapeur Pacific 1.002 a été l'un des joyaux de la traction vapeur en Belgique. En tête de trains internationaux, elle a parcouru les grands axes: la ligne transverse (Ostende - Bruxelles - Liège - Herbestal), la ligne nord-sud (Essen - Anvers - Bruxelles - Mons - Aulnoye) et la ligne du Luxembourg (Bruxelles - Namur - Jemelle - Arlon - Grand-Duché).

Mise à la retraite en 1962, elle s'est reposée pendant près de 30 ans, et vient de vivre une cure de restauration. De nouveau fringante, comme certaines vedettes du spectacle, elle fera sa rentrée le week-end des 4 et 5 mai prochains. Présentée officiellement le 4 en milieu de matinée à

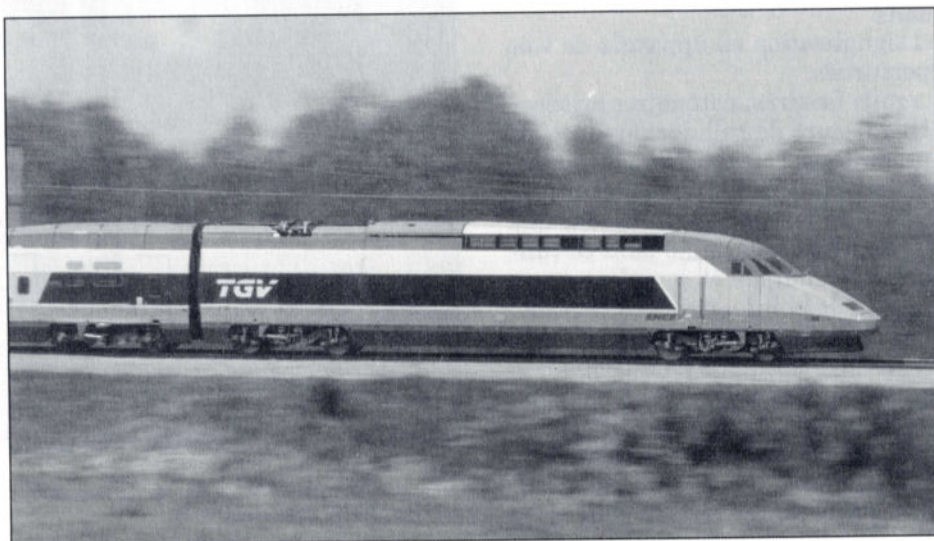
Bruxelles-Midi, elle effectuera aussi deux parcours spéciaux de Louvain à Ath et Jurbise (et retour) via Malines et Bruxelles.

Le samedi, une exposition spéciale - "Des trains pour l'Europe" - se tiendra à Bruxelles-Midi de 10 à 18 heures. On y verra évoquer l'évolution des trains internationaux, de la traction vapeur à la grande vitesse. Plusieurs locomotives diesel ou électriques caractéristiques de la traction internationale seront exposées, à côté d'un TGV Atlantique de la SNCF et d'un ICE allemand, la nouvelle génération des trains pour l'Europe.

Quelques décennies et l'avenir en un coup d'oeil: une aubaine. ■



De la vapeur à la grande vitesse: toute une histoire des voyages internationaux



FEVRIER SOUS LA NEIGE: LE PAYS BOUGE MAL MAIS LE TRAIN VA BIEN

Voilà bien deux ans que l'hiver ne nous avait pas réservé d'aussi nombreux congères. Sans compter le gel: les thermomètres sont descendus sous moins 15.

Mais le mouvement des trains l'a assez bien supporté. Grâce surtout à l'efficacité du personnel, dans tous les services. Et particulièrement des équipes de déneigement, qui ont bravé l'air glacial pour dégager les voies et les aiguillages. Du 8 au 15 février, une semaine entière, elles ont assuré une permanence de 24 heures sur 24. En Haute Belgique, elles ont même tenu jusqu'au 18.

DES CLIENTS EN PLUS

Son bon comportement a gagné des clients au train. Le phénomène n'a pas été strictement chiffré, mais plusieurs signes en donnent la conviction. L'occupation, par exemple, a été sensiblement supérieure à l'habitude. Le matin du 8, le central du service d'information téléphonique (CINTEV) a failli sauter. Voyant la neige au saut du lit, à quelques heures du congé de carnaval, nombre de vacanciers se sont mis en tête de délaissier les routes verglacées au profit des trains de neige pour se rendre à l'étranger. Excellente idée en soi. Mais hélas, tout le matériel disponible était déjà affecté, et toutes les places réservées depuis longtemps. En service intérieur, par contre, il y avait de la place.

DES ENTRAVES ICI ET LÀ

Le trafic a quand-même connu quelques entraves, dues à diverses raisons:

- signalisation ou appareils de voie perturbés;
- rails fissurés, caténaires brisées. Une fissure de rail dérangeante s'est produite le 12, vers 7 heures, dans la Jonction Nord-Midi. L'intervention a dû être très rapide, pour que la circulation normale dans ce tunnel, très chargée et complexe aux heures de pointe, puisse être rétablie dans les meilleurs délais;
- attelage du matériel difficile;
- visibilité limitée, présence d'amas de neige, etc. Ce sont les lignes 36 (Bruxelles - Liège) et 124 (Bruxelles - Charleroi) qui ont le plus souffert des congères. En terrain plat, le

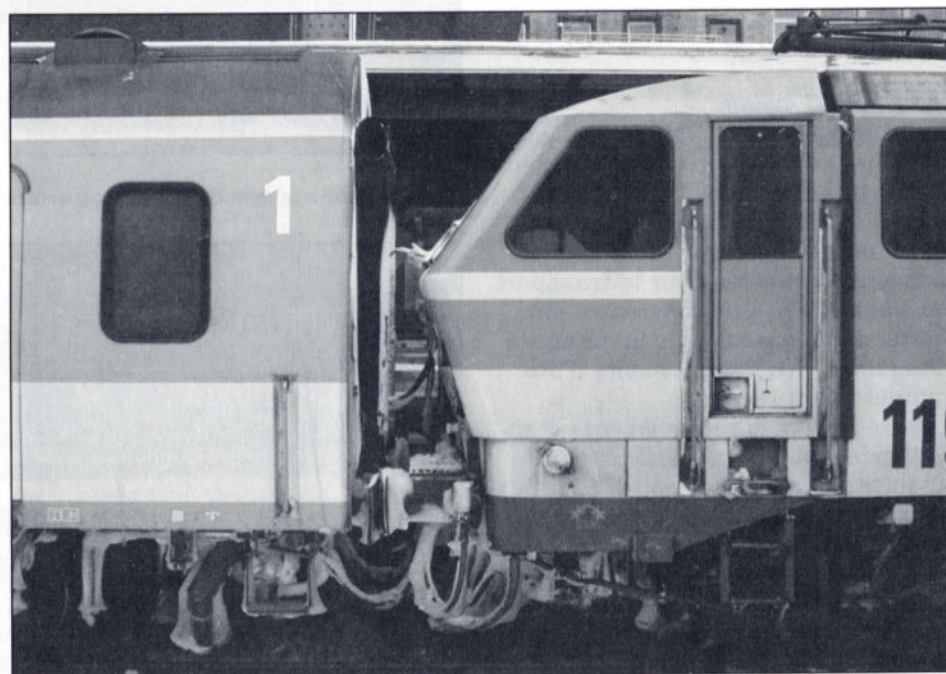


Des équipes sur la brèche en permanence, pendant 8 à 11 jours...

vent glacé rend la neige poudreuse et la chasse dans les cavités et les chemins creux (telles les lignes en tranchées).

Le plan HPS n'a pas dû être déclenché. Et les interventions rapides et

de qualité ont strictement limité les inconvénients pour les voyageurs. On peut dire que le chemin de fer s'est bien comporté. D'ailleurs, la presse elle-même l'a souligné. ■



... parce que les conditions hivernales dures ont attaqué l'infrastructure et le matériel roulant sans faire le détail.