

C'EST A DIRE



AAA LE BON RATING

La nouvelle est arrivée par fax le vendredi 24 septembre vers 10 heures. Une société spécialisée - Standard & Poor's - attribue à la SNCB un "rating" AAA.

En clair, cela signifie que notre entreprise gère très bien sa dette et que le monde financier lui accorde une grande confiance.

Des journalistes qui ont interrogé quelques banquiers ont reçu confirmation de cette bonne réputation dont nous jouissons. Dans leurs articles, ils ont précisé que rares sont les sociétés qui obtiennent ce rating.

Et justement, comment obtient-on cette évaluation rare ? En menant une politique financière de qualité. Ce que notre direction fait depuis 1987 pour réduire l'énorme dette dont elle a hérité

à l'époque et pour être moins sensible aux fluctuations monétaires.

Aujourd'hui, nous sommes à la veille d'une nouvelle hausse de notre dette. D'ici 2000, nous allons en effet devoir investir une centaine de milliards dans le TGV. Notre rating AAA nous aidera incontestablement à obtenir - et à des conditions intéressantes - les prêts indispensables.



SOMMAIRE

PROMOTION

LA SNCB AU MARCHÉ DE WAVRE 2

VOYAGEURS

CHANGEMENTS LE 26/9 3

HOMMAGE AU ROI BAUDOUIN 6

UN ETE ROCK 6

VENTE

SABIN ET IVETTE: LA REVOLUTION DE LA VENTE 4-5

B-CARGO

DENREES PERISSABLES POUR LA RUSSIE 7

ACCUEIL

RENOVATION DE LA GARE DE BIERGES 9

SECURITE

LA TBL 2, C'EST POUR 98 10

TGV

PREMIERS ESSAIS BELGES 11

FINANCES

PREMIER SEMESTRE EN BONI 12

DIVERS

EXERCICE DE CATASTROPHE 8

CCFE: 12 + 4 8

ENCORE UNE BONNE IDEE DANS LA BOITE DU MEME NOM 12

A WAVRE, LA SNCB A FAIT SON MARCHÉ

Quatre heures trente à la rencontre du public. C'est ce qu'a organisé le chef de zone d'Ottignies en collaboration avec le département Voyageurs lorsqu'il a fait le marché hebdomadaire de Wavre le 25 août.

Avec un tract informatif, un petit jeu concours et une animation ciblée notamment sur les enfants, la SNCB est allée le 25 août à la rencontre du public sur le marché de Wavre. Le public, c'est-à-dire aussi les gens qui ne passent pas par nos gares et qui échappent donc à une partie de nos vagues d'information.

L'idée, c'était bien sûr de leur parler de nos produits modernes. Mais aussi du nouvel IR Bruxelles - Louvain-la-Neuve-Université (prolongement de l'IR Binche-Bruxelles). Un nouveau train qui améliore la desserte des gares intermédiaires - La Hulpe, Genval, Rixensart - où nous offrons de bonnes possibilités de parking.

COMMUNICATION NOUVELLE

C'est l'équipe locale qui a opté pour cette nouvelle approche de l'information commerciale. Dans le but de rencontrer sa clientèle (réelle et potentielle) dans sa région. Elle avait pesé les chances avant de s'y lancer. Et ça a plutôt bien marché.

Parmi les 200 échoppes, la SNCB

avait monté un stand de 24 m² qui abritait les présentoirs à dépliants, l'ordinateur de démonstration d'ARdisc, la sono du meneur de jeu, les ballons destinés aux petits...

L'INTERET DES MEDIAS

Autour du stand et dans le marché même, deux bateleuses attiraient l'attention par leurs jongleries et distribuaient le tract informatif. Au stand même, l'animateur (un cheminot) a proposé aux heures d'affluence un jeu concours qui attirait automatiquement du monde. A gagner, des prix variés: mini Pass, ARdisc et des cadeaux de Walibi. Le public s'est pressé autour du stand et a fait ses provisions de dépliants. Et puis, quand c'est nouveau, original, les médias sont là. Ils ont en effet donné un bel écho à l'événement, par écrit comme en radio.

Le groupe organisateur de cette action a tiré les conclusions et, nourri d'idées plus précises encore, se sent d'attaque pour remettre ça dans d'autres marchés de sa région. ■



C'est à dire est publié par le service des relations extérieures des Services généraux, produit sur papier recyclé 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

26 SEPTEMBRE: CHANGEMENT D'HEURE, CHANGEMENTS DE TRAINS

Comme chaque année en septembre, le passage à l'heure d'hiver s'est accompagné de plusieurs adaptations aux horaires des trains. En nombre plus important que d'habitude. Ce 26 septembre en effet, une série de mesures prises dans le cadre du plan d'entreprise sont entrées en vigueur.

NOUVELLES LIAISONS

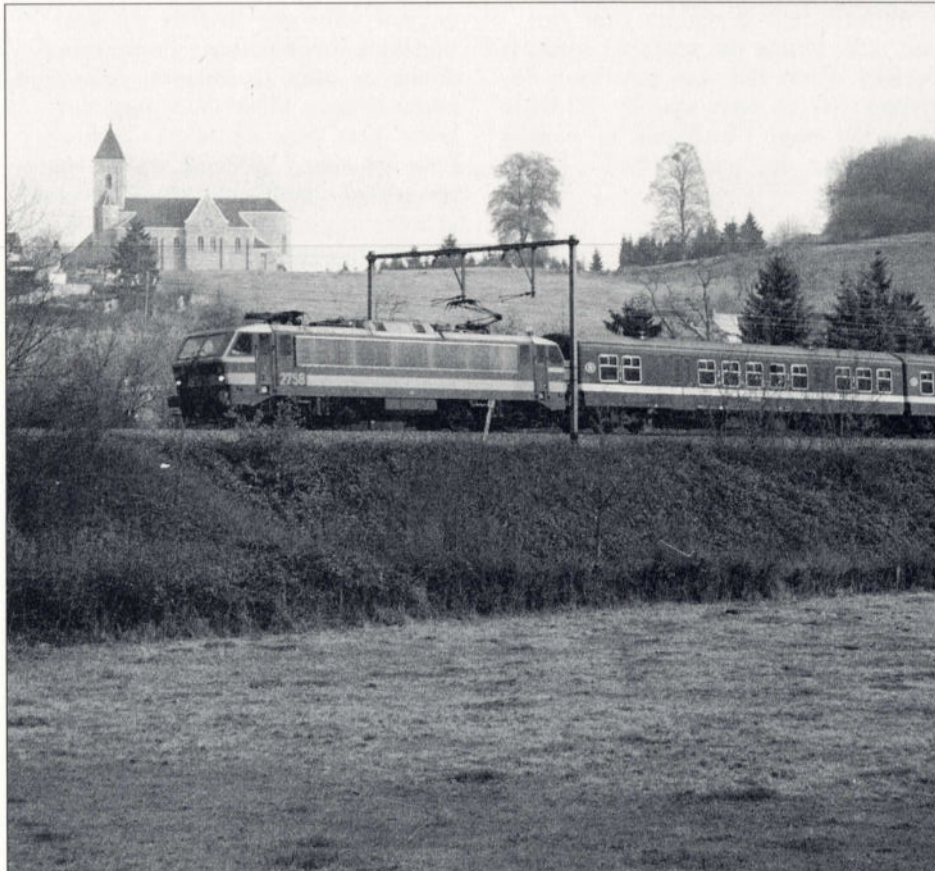
La mesure la plus importante entrée en application ce 26 septembre est sans conteste la nouvelle liaison L Hal-Vilvorde qui dessert les arrêts de Huizingen, Moensberg, Saint-Job, Boendaal, Delta, Mérode, Meiser, Evere, Bordet et Haren. A la mi-décembre, une deuxième liaison L entrera en fonction. A ce moment-là, trois trains par heure desserviront la ligne 26 dans chaque sens. Les liaisons L sur la ligne 26 devront cependant être adaptées au début des travaux du TGV à Hal (à la fin de cette année). Pour que le chantier n'entrave pas la circulation des trains et inversement, les trains partiront de ou s'arrêteront à Huizingen. Une navette circulera entre Hal et Huizingen.

Quatre trains se sont également ajoutés entre Lille et Mons. La distance entre les deux villes est couverte en moins d'une heure. Les correspondances perdues en mai avec la relation Bruxelles-Tournai-Mouscron sont presque toutes rétablies. Le prix du billet pour Lille a été diminué, au départ tant de Courtrai (340 francs au lieu de 460) que de Tournai (320 francs au lieu de 420).

A Mons, les navetteurs venant de Bruxelles bénéficient d'une correspondance supplémentaire en direction de Quévy.

DES DESSERTES MODIFIEES

Trente-deux arrêts ont été supprimés ce 26 septembre. Douze arrêts ne sont plus desservis qu'aux heures de pointe: Aarsele, Landskouter, Beignée, Bleret, Callenelle, Chapois, Florée, Ham-sur-Sambre, Leignon, Maubray, Pry et Ville-Pommeroeul. A Aarsele, Callenelle et Maubray, le service ne change pas (4 trains par jour ouvrable). Le nombre des trains est réduit dans les autres arrêts.



Le train L Zottegem-Denderleeuw donne, à l'arrivée à Denderleeuw, correspondance en direction d'Alost et Gand. La correspondance dans l'autre sens est également assurée: le train L part cinq minutes plus tard de Denderleeuw et grâce à cette modification, les arrêts situés entre Zottegem et Denderleeuw (Hillegem, Herzele, Terhagen, Burst, Ede, Haaltert et Welle) sont mieux reliés à Alost et Gand.

Pour améliorer la régularité sur la ligne 161, l'horaire de certains trains P Bruxelles-Arlon et Bruxelles-Dinant a été modifié.

L'EuroCity Memling pour Cologne s'arrête de nouveau à Verviers.

Sur la ligne Mol-Hasselt, les pre-

miers trains P venus d'Hasselt sont en correspondance avec le train IR en direction d'Anvers. Ceci permet de gagner une trentaine de minutes sur le trajet vers la ville portuaire. Il est important de noter que doré-

navant, il y a une correspondance à Hasselt entre les trains Mol-Hasselt et les trains IR c vers Liège. Du fait de travaux, cette correspondance dans l'autre sens sera établie à partir du 8 novembre 1993.

TRAINS SUPPRIMES

Pendant le week-end, les trains L Audenarde-Courtrai et Tubize-Magnage sont supprimés. Entre Ciney et Arlon, il y a un train toutes les quatre heures; et entre Waremmes et Liège toutes les deux heures entre 12 h 45 et 20 heures. Pendant le week-end encore, tôt le matin et tard le soir, 27 trains sont supprimés sur tout le réseau. Leur faible taux d'occupation ne justifiait pas leur maintien en service. ■

SYSTEME SABIN: LA VENTE EN COURS DE REVOLUTION

Depuis fin juin, tous les terminaux SABIN sont opérationnels. Reste à développer maintenant, dans les plus brefs délais, des programmes qui permettront d'exploiter d'autres possibilités du système - et elles sont nombreuses. En ordre principal pour délivrer, via SABIN, les cartes train et les billets internationaux.

NOUS SOMMES CONTENTS

L'objectif était d'équiper pour fin juin 258 points de vente du système SABIN. C'est fait. Les terminaux délivrent vite et bien tous les titres de transport pour l'intérieur du pays à l'exception des cartes train.

ENORMES POSSIBILITES

Les réactions des vendeurs vont en général dans le même sens: tout le monde est content. Le nouveau sys-

Avant même la clôture des comptes, on peut dire que SABIN est une véritable bénédiction. Le terminal donne en effet la situation financière après chaque vente. De plus, la vente peut être suivie pas à pas. Pour les trains spéciaux ou les manifestations spécifiques, SABIN peut, si nécessaire, travailler sur la base d'un contingent. Si toutes les places du contingent sont vendues, SABIN cesse automatiquement la vente de cette sorte de billets.



tème offre de plus grandes possibilités que PRODATA, s'emploie plus facilement et est plus rapide. Il fournit également plus d'informations aux vendeurs. Et bientôt, progrès incontestable, ARIdisc entrera dans le système SABIN.

Au département Voyageurs, on est également satisfaits de SABIN. Dans le passé, lorsqu'on décidait de lancer un nouveau produit sur le marché, un délai minimum de 2 à 3 mois s'écoulait avant qu'il soit effectivement disponible dans les gares. Maintenant, 14 jours suffisent, même en tenant compte d'une période de tests qui doivent nous mettre à l'abri de toute surprise.

CARTES TRAIN: NOVEMBRE 93

Dans une série de gares, des tests sont effectués pour la délivrance immédiate des cartes train. A partir du 1^{er} novembre 1993, dans les 258 points de vente SABIN, le voyageur doit pouvoir, avec un tout petit peu de patience, emporter immédiatement sa carte train "ordinaire". La patience est nécessaire pour que le vendeur ait le temps d'introduire toutes les données nécessaires et de plastifier la photo. La carte train "ordinaire" est celle pour un trajet de A vers B, avec éventuellement un supplément STIB.

Il faudra attendre deux jours ouvrables pour les cartes train à trajets

BRUXELLES

Suite au décès de Sa majesté le Roi Baudouin, la SNCB, exerçant une mission sociale, a permis à tous ceux qui voulaient Lui rendre un dernier hommage ou assister aux cérémonies de funérailles de se rendre à Bruxelles et d'en revenir pour le prix de 100 francs. Cette réaction immédiate à un événement inattendu n'aurait jamais été possible avec le système PRODATA. Deux jours ont suffi pour programmer et organiser la vente des billets spéciaux.

De plus, la vente a pu être suivie pas à pas. On l'a remarqué lors des émissions d'information des jeudi 5 et vendredi 6 août pour lesquelles la SNCB a pu fournir presque heure par heure le nombre de voyageurs transportés. Grâce à SABIN.

alternatifs ou combinés. Le service financier central doit en effet pouvoir calculer le coût du trajet alternatif. Le temps d'attente sera le même au cas où le trajet train est combiné avec un ou plusieurs trajets TEC/De Lijn car les deux sociétés doivent nous communiquer le coût de leurs prestations.

Pour être servi rapidement, il suffit de demander à l'avance une formule de commande - imprimée elle aussi par SABIN - de la remplir complètement et de la remettre au point de vente avec une photo. La carte train sera alors confectionnée.

TGV ET RESELEC AVEC SABIN

Dans l'optique de l'arrivée du TGV, une série de terminaux supplémentaires ont été commandés pour la délivrance de billets grande vitesse dans les points de vente du trafic international. Cette extension est prévue pour le 1^{er} mars 1994.

A partir du 1^{er} juillet 1994, SABIN intégrera l'ensemble de RESELEC.

UNE FORMATION, SI NECESSAIRE

Pour le moment, les trois jours de formation que tous les vendeurs ont

suivis dans les cinq centres de formation du Département Transport semblent suffire. Dans un esprit de continuité, chaque fois que des nouveautés importantes apparaîtront, une formation adaptée - en principe d'une journée - sera organisée. Des moniteurs pourront éventuellement faire des démonstrations des nouveautés dans certaines gares.

LE FORMAT ATB, UN MUST

Depuis le passage au système SABIN, on a entendu beaucoup de commentaires du genre: *Faut-il que le simple ticket de train devienne tout à coup aussi grand ?* La réponse est claire: oui. Pourquoi ? Pour plusieurs raisons.

D'abord et avant tout, cela nous permet de fournir au voyageur toute une série d'informations: conditions d'utilisation, horaires des trains spéciaux ou un autre texte. D'autre part, un seul type d'imprimante peut délivrer non seulement les billets mais aussi les différents PASS, les billets internationaux, les billets TGV, les demandes de cartes train. Le format est - en plus - équivalent à celui des billets d'avion. Depuis des années, le voyageur aérien lui trouve toujours une petite place dans l'une ou l'autre poche; pourquoi n'en serait-il pas de même pour le nouveau billet de train ?

Ajoutons qu'il n'y a pas de gaspillage de papier. Au contraire, SABIN permet des économies. Finis les tirages spéciaux par l'imprimerie, finie la distribution de toutes sortes de nouveaux billets, finis les stocks, finis les excédents lorsque les prix, les formules ou les dates changent.

UN AVENIR PROMETTEUR

Les possibilités futures de SABIN sont encore très étendues: ARIdisc, cartes train, RESELEC, événements, nouveaux produits. Il suffira d'un peu de temps pour tout programmer et effectuer les tests. L'objectif est également de réaliser une banque de données commune à SABIN et IVETTE (ordinateur portable pour le personnel du train) et aux distributeurs automatiques. Cela aussi n'est qu'une question de temps. ■

100 FRANCS POUR LE VOYAGE A

PROJET IVETTE: LE PETIT PORTABLE REMPLACERA LA POINTE BIC

Les vendeurs, dans les gares, ont SABIN. A partir du 1^{er} septembre 1994, dans les trains, les gardes disposeront aussi d'un outil nouveau: l'ordinateur IVETTE. Ce petit portable ne permettra pas seulement de délivrer des billets dans le train mais aussi de gérer, dans une large mesure, les opérations qui y sont liées comme les inventaires et les adaptations des données du service ou de la vente.

INFORMATION RAPIDE ET CORRECTE

IVETTE est un système d'ordinateurs portables qui permet au garde d'accomplir automatiquement toutes les opérations de vente.

L'adoption de ce système s'inscrit parfaitement dans le changement que la SNCB vit actuellement et dont un des éléments essentiels est l'accueil du voyageur. IVETTE sera d'autant plus approprié que la fermeture de points de vente dans les plus petites gares peut accroître la demande de billets dans les trains.

La délivrance de titres de transport dans le train prend du temps. Elle s'accompagne facilement d'erreurs et peut être à la base de conflits avec le client. Très souvent, le garde doit, dans des situations inconfortables, rechercher des données sur les distances, les prix, les horaires, les règlements. IVETTE mettra fin à ces situations.

Grâce à son petit portable, le garde pourra consulter ARIdisc. Il aura ainsi accès direct à une masse d'informations et pourra servir le client mieux encore.

UN EVENTAIL DE FACILITES POUR LE GARDE

L'ordinateur portable sera alimenté par des batteries qui lui donnent une autonomie de 24 heures minimum. Il sera équipé d'un écran, d'un clavier, d'une imprimante et d'un lecteur de badge (pour identifier l'utilisateur).

IVETTE calculera pour le garde le cours de change et la conversion de ou vers les monnaies étrangères. L'ordinateur pourra également être utilisé comme une simple machine à calculer.

Régulièrement, des comptages sont effectués dans les trains pour déter-

miner leur taux d'occupation. Via son ordinateur portable, le garde pourra introduire ces données dans SABIN pour inventaire.

LES "DOCKING STATIONS"

Les "docking stations" assureront le lien entre IVETTE et SABIN. Les gardes y déposeront leurs appareils en fin de prestation.

Via les "docking stations", les données de vente seront transmises à SABIN. Dans l'autre sens, les "docking stations" communiqueront aux appareils IVETTE les modifications des données et des programmes de SABIN. Finis donc les traitements manuels pour la gestion de caisse, l'enregistrement des données comptables, les contrôles, décomptes, statistiques, adaptations tarifaires et horaires.

1^{er} SEPTEMBRE 1994

La livraison d'un système provisoire - qui sera soigneusement testé - est prévue pour le 1^{er} mars 1994. Le système sera d'application sur tout le réseau à partir du 1^{er} septembre. ■

DECES DU ROI BAUDOUIN

LA SNCB MOBILISE SON PERSONNEL ET SON MATERIEL

Les jeudi 5, vendredi 6 et samedi 7 août, la SNCB a aidé les Belges à gagner Bruxelles pour rendre un dernier hommage au Roi Baudouin. En leur proposant un billet spécial et des trains supplémentaires. Le billet coûtait 100 francs et les enfants de moins de 12 ans pouvaient même accompagner gratuitement. En trois jours, nous avons ainsi transporté de 250 à 300.000 compatriotes.

On a vécu ces jours-là une mobilisation maximale du personnel et du matériel ferroviaires. En trois jours, nous avons mis en service un total de 81 trains spéciaux, même très tardifs. Ceux qui voulaient rester sur place jusqu'à la fermeture des grilles du Palais Royal avaient ainsi la possibilité de rentrer chez eux en train. Notre entreprise a montré que, grâce à la modernisation entamée (et pour laquelle il reste encore à faire), elle peut rapidement et de

manière efficace répondre à des besoins inattendus.

Mais il y a plus encore. On a beaucoup parlé d'un élan spontané dans le monde de la presse, les services de police, à la Croix Rouge, parmi les scouts... Des milliers de personnes de divers secteurs ont été sur la brèche au cours de cette semaine de deuil; certaines ont même écourté leurs vacances pour en être. Les cheminots aussi: nombre de

membres de notre personnel se sont présentés spontanément au travail, même s'ils ne devaient pas y être. Grâce à eux, en ces moments de recueillement, Bruxelles n'a pas été engorgée par le trafic. Dans une totale discrétion, ils se sont eux aussi impliqués pour réaliser un "exploit" dans leur domaine. Il fallait que ce soit dit.

Les 162.707 billets vendus n'ont pas permis de couvrir les frais totaux en personnel et en matériel. L'objectif n'était pas là. Le plus important est que nous ayons idéalement rempli notre rôle de transporteur national au moment où la nation en avait effectivement grand besoin. ■

AVEC GO PASS

UN ETE "ROCK" A LA SNCB

Les jeunes adorent la musique. Dans la Grèce Antique déjà, certains aînés se plaignaient d'une *jeunesse tapageuse qui ne semble rien avoir de mieux à faire qu'écouter de la musique*. Pour certains adultes aujourd'hui,

les choses ne semblent pas avoir évolué, sur ce terrain-là tout au moins. Les jeunes aiment toujours la musique. Plus que les adultes en tout cas. Mais ce qui a résolument changé, c'est leur manière de rejoindre les

temples musicaux contemporains. Hormis le fait qu'il s'agit de festivals de musique rock, que peuvent bien avoir en commun le Belga-Beach, Torhout-Werchter, Tien om te zien, Sunset-Festival, Pukkelpop, Rockwood Lommel, U2-Werchter...? La réponse est simple: le train.

Les jeunes emploient de plus en plus leur Go Pass pour se rendre au festival de leur choix.

Comme les retours s'effectuent souvent tard dans la nuit, la SNCB participe à ces événements en mettant en service des trains spéciaux de nuit qui, partant d'une gare proche du lieu du festival, desservent les diverses régions du pays parfois même à fort longue distance.

Le nombre de festivals qui attirent une foule de jeunes s'est fortement accru ces dernières années. Et le train semble gagner de plus en plus la faveur des festivaliers. La SNCB vit des étés "rock". ■



22.000 KILOMETRES EN CONTENEURS FRIGOS

Un projet mené par Transurb Consult et Depaire, deux sociétés du groupe SNCB, et des perspectives qui intéressent B-CARGO. C'est un trafic qui a débuté et devrait maintenant se développer avec les chemins de fer russes. Coup d'envoi: le 3 septembre à Anvers. Liaison régulière: bientôt.

Transurb Consult a lancé le 3 septembre un train-pilote de conteneurs frigorifiques qui a couvert 22.000 kilomètres jusqu'en Yakoutie. C'est-à-dire en Sibérie.

PREMIER TEMPS: ANVERS - MOSCOU

Les 40 conteneurs frigorifiques flamboyants neufs ont quitté le terminal d'Interferry en train complet. A Brest/Malasewicz (frontière Pologne/Bélarussie), le transbordement sur un train russe a été réalisé par ICF (Intercontainer-Interfrigo). Il fallait tenir compte de la différence d'écartement des rails. Et nos denrées alimentaires ont poursuivi jusqu'à la capitale russe.

ENSUITE: MER NOIRE - YAKOUTIE

Le train - déchargé - est alors descendu vers Krasnodar, au bord de la Mer Noire, là où sont cultivés 65 % des fruits et légumes consommés par les Russes. On y a chargé des pommes, des poires et des raisins qu'un voyage de 9.000 kilomètres (en 12 jours) a amenés aux mineurs de Sibérie.

Pour le retour, il n'était pas question de rouler à vide. On a donc prévu



des rechargements pour une autre région russe. Car les conteneurs partis le 3 septembre ne rentrent pas en Belgique. Ils continuent à travailler en service intérieur russe.

GRANDE PREMIERE

C'est la première fois que nos collègues russes utilisent des conteneurs frigorifiques pour leurs transports intérieurs de denrées alimentaires. Et ils vont tendre à généraliser cette technique, qui est tout avantage pour eux. Car l'utilisation, jusqu'ici, de wagons frigorifiques n'était pas

une solution idéale pour la sécurité des chargements. En bout d'itinéraire ferroviaire, lors du transbordement en camions pour la distribu-

tion finale, ils perdent traditionnellement plus de 50 % de la marchandise chargée. La chaîne du froid étant rompue, une partie des denrées subit une série de chocs thermiques qui leur est fatale. Il faut aussi compter avec des vols, compréhensibles dans des régions où le ravitaillement peut être aléatoire.

PERSPECTIVES

On ne se lance pas dans une telle opération sans avoir sondé le marché. Transurb l'a fait et a mis en lumière de réelles perspectives. Et Depaire, en commercialisant le voyage pilote jusque Moscou, a déjà acquis un début d'expérience.

B-CARGO compte participer au développement possible du trafic avec ces deux membres du groupe SNCB. Sous peu, un train hebdomadaire roulera entre Berlin et Moscou. Dans un premier temps, nous y accrocherons les wagons que nous aurons pu charger pour la capitale russe. Et si le flux de denrées alimentaires vers l'est s'accroît, grâce à une commercialisation active, un train complet Benelux - Moscou serait de l'ordre du possible. ■



NON CE N'ETAIT PAS UN VERITABLE ACCIDENT

En parcourant le journal après le 18 septembre, certains ont pu avoir un choc: il y a eu une catastrophe ferroviaire samedi ! Eh non, heureusement, ce n'était pas un véritable accident. Mais un exercice.

Les pouvoirs provinciaux ont élaboré des plans de secours à mettre en oeuvre en cas de catastrophe. Ces plans, il souhaitent les tester à l'occasion. Et pour cela, il leur faut simuler une catastrophe.

Le faire sur une route ? Cela obligerait à mobiliser - et d'une façon coordonnée - un grand nombre d'intervenants, et à les plier à des consignes qu'ils ne respecteraient probablement pas en totalité. De plus, cela générerait le trafic ordinaire et provoquerait de véritables accidents.

Le chemin de fer possède un site propre. Et son personnel est aguerri

à une stricte discipline de travail.

Ces deux atouts offrent une très grande facilité pour simuler une catastrophe.

Voilà pourquoi la SNCB est régulièrement sollicitée (à moins que ce soit la RVA, parce qu'une cata aérienne est *intéressante* pour les mêmes raisons) et accepte de collaborer à de tels exercices.

Elle éprouve quand-même un mouvement de réticence. Car lorsque la presse fait écho à de telles opérations, au travers des photos qu'elle publie, c'est le train qui passe pour être le moyen de transport à risque. Alors qu'au contraire, c'est lui qui offre le degré de sécurité le plus éle-

vé. Ce message de sécurité, dûment transmis aux journalistes qui assistent à l'exercice, n'aboutit pas toujours autant que nous le souhaiterions dans leurs colonnes. Ça nous gêne, incontestablement. Mais ça, ce n'est quand même pas une catastrophe.

C'est à Gand et à Waremmé que des *catastrophes* sont survenues le samedi 18 septembre. Aux journalistes présents sur les deux sites, nous avons expliqué nos réticences, précisé le cadre exact de notre participation et remis un document qui explique à quel point la sécurité est au coeur de notre activité.

De quoi faire savoir dans les articles que ces accidents spectaculaires n'étaient pas vraiment vrais. ■

CCFE: $12 + 2 + 2 = 16$

On les appelait déjà les "12 + 2", les réseaux membres de la Communauté des Chemins de Fer Européens - CCFE. Parce que leur groupe comprenait les réseaux nationaux des 12 pays de la Communauté européenne ainsi que ceux de Suisse et d'Autriche. Depuis le 8 juin, il faut parler des "12 + 4", puisque les chemins de fer suédois et norvégiens ont rejoint le peloton.

Nos collègues norvégiens et suédois ne doivent pas être trop désorientés de siéger avec les réseaux ferroviaires des 12. Les réformes prévues par la directive européenne 440 (à laquelle *C'EST A DIRE* a consacré un dossier l'année dernière), ils les appliquent déjà d'une certaine manière. Car elles correspondent à la ligne à suivre pour s'inscrire dans le paysage économique en évolution. ■

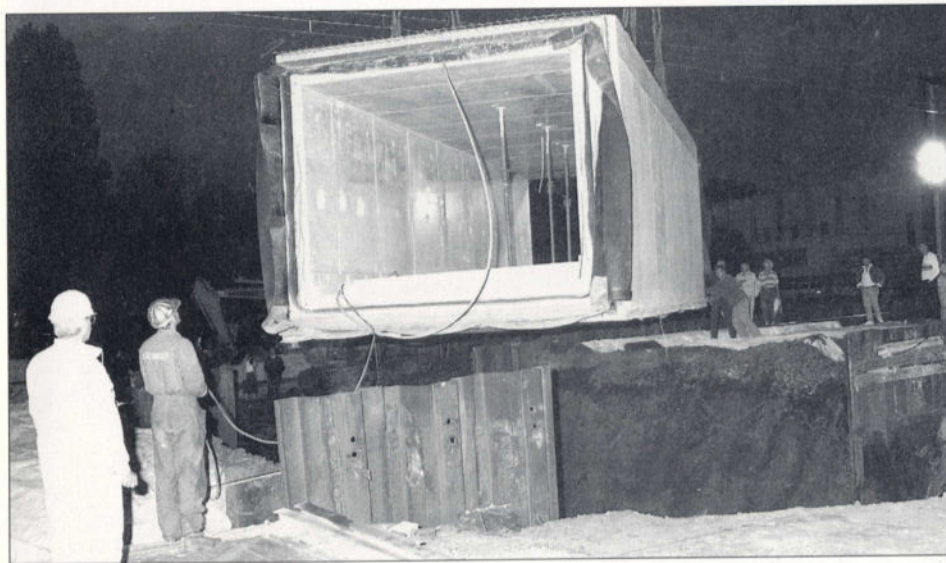
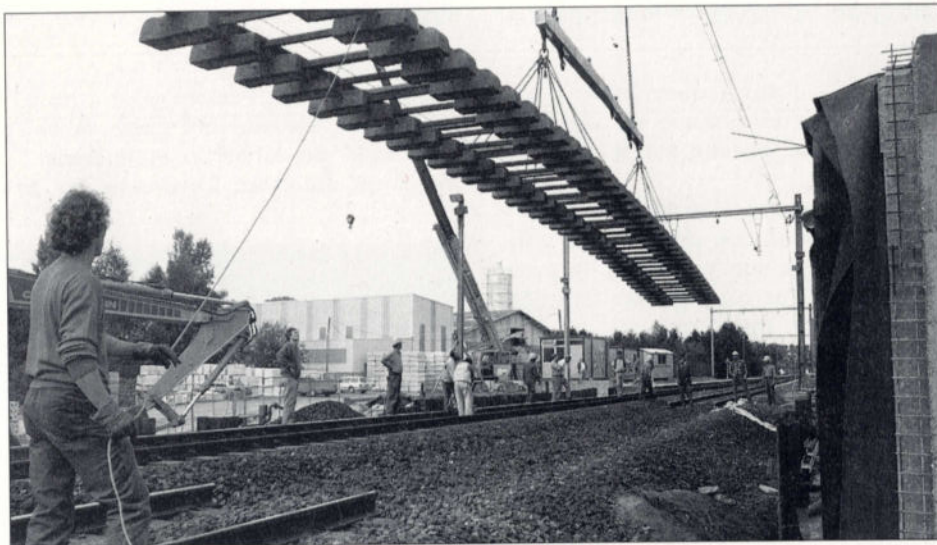


BIERGES, UNE GARE QUI EVOLUE AVEC SON TEMPS

Un tunnel plus un trottoir plus une passerelle: c'est la liaison optimale gare-parc d'attractions qui attend à la saison prochaine les clients de Walibi. La SNCB s'est chargée du tunnel, en gare de Bierges. Phase spectaculaire d'une rénovation qui fera de ce point d'arrêt un lieu plus accueillant pour toute la clientèle qui y passe.

La fréquentation du point d'arrêt de Bierges connaît une courbe saisonnière. L'été y voit passer un nombre de voyageurs singulièrement plus important que ce qu'apporte la navette quotidienne des travailleurs. Par "été", il faut entendre toute la saison d'ouverture du parc d'attractions Walibi, grosso modo d'avril à fin septembre.

Avec notre B-Excursion, voyage plus entrée à prix réduits, nous y amenons des clients qui empruntent les trains de la ligne Ottignies - Louvain, parfois même des trains spéciaux. Et nous pourrions d'ailleurs en amener davantage en intensifiant la promotion.



GARE-PARC EN TOUTE SECURITE

Pour offrir de bonnes conditions de sécurité à cette clientèle, trois partenaires sont engagés dans un projet de liaison piétonne gare-parc. Walibi investit dans une passerelle surplombant la route nationale 238 Ottignies - Wavre (deux fois deux bandes, et un trafic rapide). La commune, pour offrir un trottoir entre gare et passerelle, fait pour sa part asphalter une bande de terrain

entre les usines Velux et Philips. Et la SNCB place un passage sous voies. Ce dernier, un caisson en béton de 150 tonnes préfabriqué sur place, a été posé le soir du dimanche 5 septembre.

UNE DOUZAINE D'HEURES SANS TRAFIC

A 16 h 15 ce dimanche-là, un dernier train est passé. Puis on a interrompu le trafic. Pour *disquer* les rails,

écarter les voies et faire creuser par les pelleteuses la niche du caisson. A 20 h 30, celui-ci était posé - avec une étonnante précision - par une grue qui peut soulever des charges

de 500 à 800 tonnes. Il suffisait alors de reballaster, de reposer les voies et de resouder les rails. Et le lundi, le trafic Ottignies - Wavre - Louvain pouvait reprendre dès 5 heures. On n'aura donc interrompu complètement le trafic que pendant une douzaine d'heures.

UNE GARE NEUVE POUR TOUT LE MONDE

Reste à aménager les deux rampes d'accès à ce couloir. Elles auront, sur chacun des deux quais, une longueur de 30 mètres. Et elles offriront une pente douce de 10 %.

Après quoi l'éclairage sera renforcé et de nouveaux abris installés. Comme la sonorisation vient d'être refaite, on peut dire qu'à l'ouverture de Walibi pour la saison 94, c'est une gare quasi neuve qui accueillera les clients de la SNCB et du kangourou orange. Et les autres clients du rail en profiteront aussi.

Il ne faudra d'ailleurs pas attendre si longtemps. La passerelle est placée. Elle a la forme d'un TGV. La liaison piétonne gare-parc est donc réalisée et les clients d'Aqualibi peuvent déjà en profiter. ■

SUR CETTE PAGE: PHOTOS VERS L'AVENIR

TBL 2: TOUT PROGRES POUR LA SECURITE, TOUTE SECURITE POUR LE CONDUCTEUR

Parmi les systèmes sur lesquels repose la sécurité du trafic ferroviaire, il en est un qu'on peut appeler "contrôle assisté de la vitesse". Il vient en appoint de la signalisation et intervient si les consignes transmises par cette dernière ne sont pas respectées.

Le principe du système ne change pas. Mais on lui donne au fil du temps une efficacité croissante en faisant évoluer la technologie.

La TBL - Transmission Balise-Locomotive - est le système de contrôle de la vitesse installé sur le réseau belge.

Lorsqu'on passe à hauteur d'un signal, en cas de non respect de la consigne, le système prend des mesures d'urgence. Par exemple un freinage automatique immédiat.

Ca, c'est la TBL 1, en usage actuellement.

MAINTENANT: UNE ASSISTANCE PERMANENTE

Une génération nouvelle est en préparation: la TBL 2, qui reprend toutes les fonctions de sécurité de la première version et contrôle la vitesse du train à tout moment. Ce n'est pas du pilotage automatique, non. Mais une assistance permanente au conducteur, par le moyen d'informations prévisionnelles qui tiennent compte de différents paramètres tels que la vitesse du train et son poids total (dans le cas des trains de marchandises particulièrement). Et en outre une possibilité d'intervention plus étendue.

Une phase de tests a été réalisée au mois de mai entre Silly et Ath. Il s'agissait d'observer le comportement des équipements au sol dans la réalité du trafic.

EN BOUCLE

La balise est une pièce métallique reliée par un câble au signal dont elle relaie les ordres. Elle n'est rien d'autre qu'un émetteur.

Elle est fixée aux traverses, mais cette fois pas seulement au pied des signaux, comme son prédécesseur le *crocodile*. On la trouve aussi à distance, par intervalles réguliers, reliée en boucle au signal, pour annoncer à l'intérieur du poste de conduite des situations évolutives.

fait un ordinateur, qui traduit en clair l'information à donner au conducteur.

En phase de test, le conducteur reçoit l'information sur un écran d'ordinateur qu'on a simplement placé dans le poste de conduite. En phase opérationnelle, l'affichage sera incorporé au tableau de bord.

Sur la loco - ou l'automotrice - on a monté une antenne qui capte le signal émis par la balise et le transmet à un décodeur. Ce dernier est en



CONCEPT EN COMMUN

Ce que le conducteur voit, c'est essentiellement un tachygraphe qui lui indique sa vitesse réelle, la vitesse autorisée, et sa distance par rapport au signal dont on lui transmet l'information.

L'informatique prend dans la TBL 2 le relais de l'électromécanique présente dans la TBL 1.

Le concept du système a été développé en commun par les services de la SNCB (Infrastructure, Matériel, Transport) avec ACEC, qui s'est chargé de la programmation et a fourni le matériel.

Le système devrait être installé progressivement sur tout le réseau à partir de 1998.



UNE TROISIEME GENERATION POUR LE SIECLE DE LA GRANDE VITESSE

Plus tard, on parlera de TBL 3, un système plus évolué encore, pour les lignes sur lesquelles on roulera à 200 à l'heure et plus.

Là, les informations viendront directement du Poste à Logique Programmée - PLP - installé dans la cabine de signalisation. Et les signaux tels qu'on les connaît aujourd'hui disparaîtront du paysage.

Mais ça, c'est une autre équipe rédactionnelle de *C'EST A DIRE* qui vous l'expliquera au 21^{ème} siècle. ■

TGV

UN TGV A ROULE EN BELGIQUE

24 août 1993, à 10 h 10, en gare d'Ath: tiens, voilà un TGV. Un TGV ? Qui roule tout seul ? Pantographe à la caténaire ? Non, hein ?

Si. C'était vraiment un TGV. Précisément un TGV Réseau "tricourant" de la SNCF, première rame à grande vitesse venue parcourir les lignes belges par ses propres moyens.

Trois types de trains à grande vitesse circuleront sur notre réseau au cours des prochaines années. D'abord, les **EUROSTAR**, qui vont assurer la liaison Londres-Bruxelles à partir de l'été 1994 (la première rame arrivera en Belgique fin octobre 93).

Ensuite, les **TGV Réseau tricourant**, pour les liaisons Paris-Bruxelles-Liège/Anvers-Amsterdam et par la suite aussi des liaisons entre Bruxelles et de grandes villes françaises. Ils capteront le courant sous trois tensions: les 1500 et 25000 volts classiques des TGV et le 3000 volts belge.

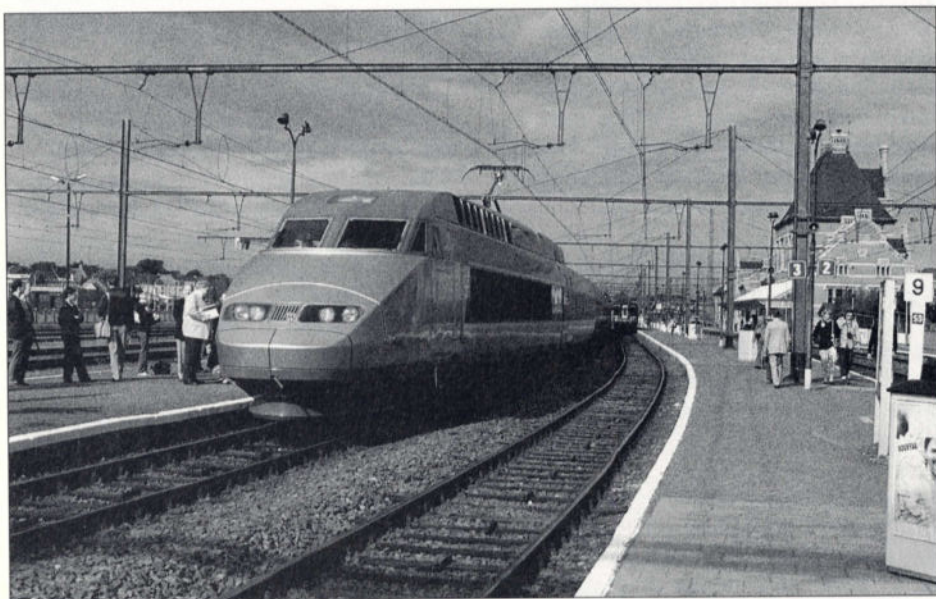
Enfin, les **PBKA**, qui reprendront en 1997 le service de base entamé par les *Réseau*.

Comme c'est la première fois que des TGV d'un modèle existant doivent capter le 3000 volts, la mise au point des rames impliquait de procéder à certains tests sous cette tension. La

première rame du genre (TGV R 4501) est donc venue en Belgique du 24 août au 10 septembre pour une série d'essais d'abord entre Ath et Silly, sur la ligne Bruxelles-Tournai,

ensuite entre Tournai et Mouscron. La première partie des essais a permis de vérifier que ces rames ne provoquent pas de perturbations aux installations de signalisation au sol. La seconde a servi à contrôler le fonctionnement correct de tous les équipements de la rame sous 3000 volts au cours de marches d'endurance.

D'autres essais auront encore lieu. Nous y reviendrons. ■

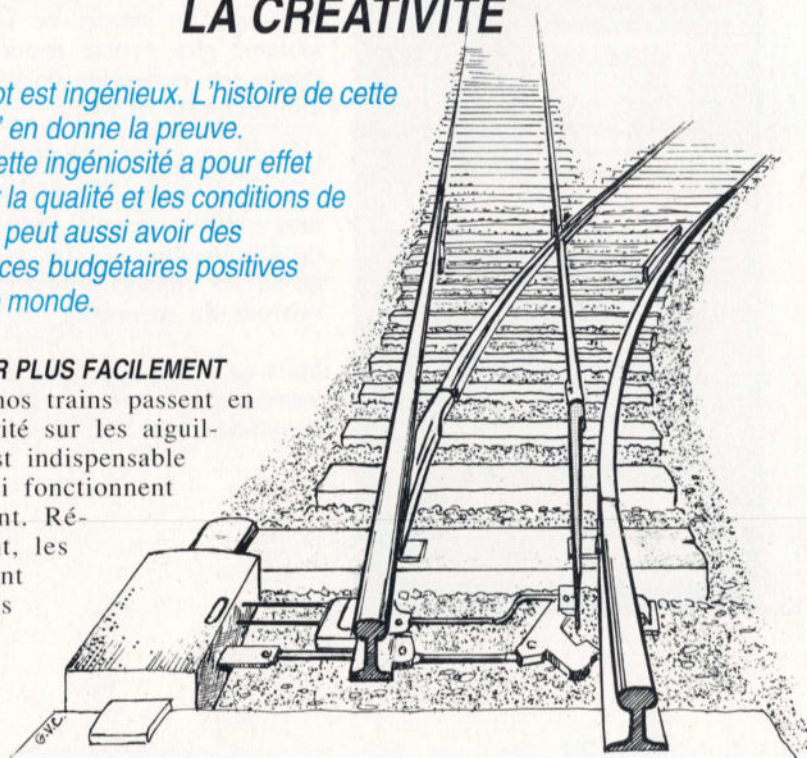


LA BOITE A IDEES RECOMPENSE LA CREATIVITE

Le cheminot est ingénieux. L'histoire de cette "meuleuse" en donne la preuve. Souvent, cette ingéniosité a pour effet d'améliorer la qualité et les conditions de travail. Elle peut aussi avoir des conséquences budgétaires positives pour tout le monde.

TRAVAILLER PLUS FACILEMENT

Pour que nos trains passent en toute sécurité sur les aiguillages, il est indispensable que ceux-ci fonctionnent parfaitement. Régulièrement, les rails doivent être meulés pour que les aiguillages se ferment bien. Aujourd'hui encore, on utilise pour cela des meuleuses lourdes et bruyantes. Quinze exemplaires sont répartis sur tout le réseau. Trois cheminots sont nécessaires pour faire fonctionner ces colosses.



ment. Plus tard, lorsque le système sera effectivement mis en application, un montant définitif leur sera alloué. ■

Deux cheminots de l'arrondissement Infrastructure de Verviers ont sollicité leur matière grise, retroussé leurs manches et mis au point une meuleuse bien plus maniable, qui produit un travail aussi bon, voire meilleur qu'avant.

BUDGETAIREMENT INTERESSANT

Le personnel concerné est content: la nouvelle machine améliore les conditions de travail. Les responsables sont tout aussi contents car pour une bonne qualité du travail, la nouvelle technique procure une économie de 6.000 heures par an.

L'atelier central de Salzinnes a construit un prototype du nouvel appareil à la demande du Département Infrastructure. A un stade ultérieur, on prévoit d'en fabriquer une série pour les équipes spécialisées des divers districts.

En attendant la mise au point et l'évaluation définitive du projet, les deux inventeurs ont reçu de la "Boîte à Idées" une prime d'encourage-

LA COTE "A"

Pour que nos trains puissent passer en toute sécurité sur les aiguillages, la lame d'aiguillage (la partie mobile de l'aiguillage) doit parfaitement s'adapter à la contre-aiguille (la partie la plus externe de l'aiguillage contre laquelle la lame d'aiguillage vient buter).

La distance correcte entre la lame d'aiguillage et la contre-aiguille est appelée la "cote a". Si la "cote a" = 0, il faut intervenir immédiatement.

Comment une "cote a" valable est-elle rétablie ?

La partie rabotée du patin de l'aiguille et/ou de la contre-aiguille doit être meulée. Comme de telles interventions sont fréquentes et toujours urgentes, il est très important que la meuleuse soit aussi maniable que possible.

FINANCES

PREMIER SEMESTRE 93 EN BONI mais des soucis pour l'avenir

Le 24 septembre, la SNCB a rendu publics les résultats de son activité de janvier à juin. Les responsables pouvaient afficher une certaine satisfaction: la période est clôturée financièrement par un boni de 627 millions. Mais l'évolution de la conjoncture - et ses effets sur le bilan - cause un réel souci.

Les résultats d'exploitation du premier semestre de 93 présentent un déficit de 648 millions (1.822 millions l'année dernière). Le nombre de voyageurs est resté stable. Mais les recettes de ce trafic ont augmenté de 4,5 % grâce à l'adaptation tarifaire de février.

C'est du secteur marchandises que provient le recul: 12 % en volume et 19 % en recettes. C'est la mauvaise conjoncture qui en porte la responsabilité. Gros transporteur de matières premières (minerais, acier) et de combustibles, le chemin de fer est donc très sensible aux effets de la crise sur l'industrie lourde.

Le bénéfice de 627 millions comptabilisé à la clôture et annoncé publiquement (contre un déficit de 2.020 millions en 92) est surtout le fruit d'une opération de financement alternatif (vente et lease/rent back) de matériel roulant.

La SNCB espère bien clôturer l'année avec un résultat meilleur que prévu. Mais la nature structurelle du déficit d'exploitation cause un réel souci pour l'avenir. La valorisation du patrimoine ne pourra pas éternellement sauver le bilan. D'où la nécessité de poursuivre dans tous les secteurs l'assainissement qui a été entamé. ■