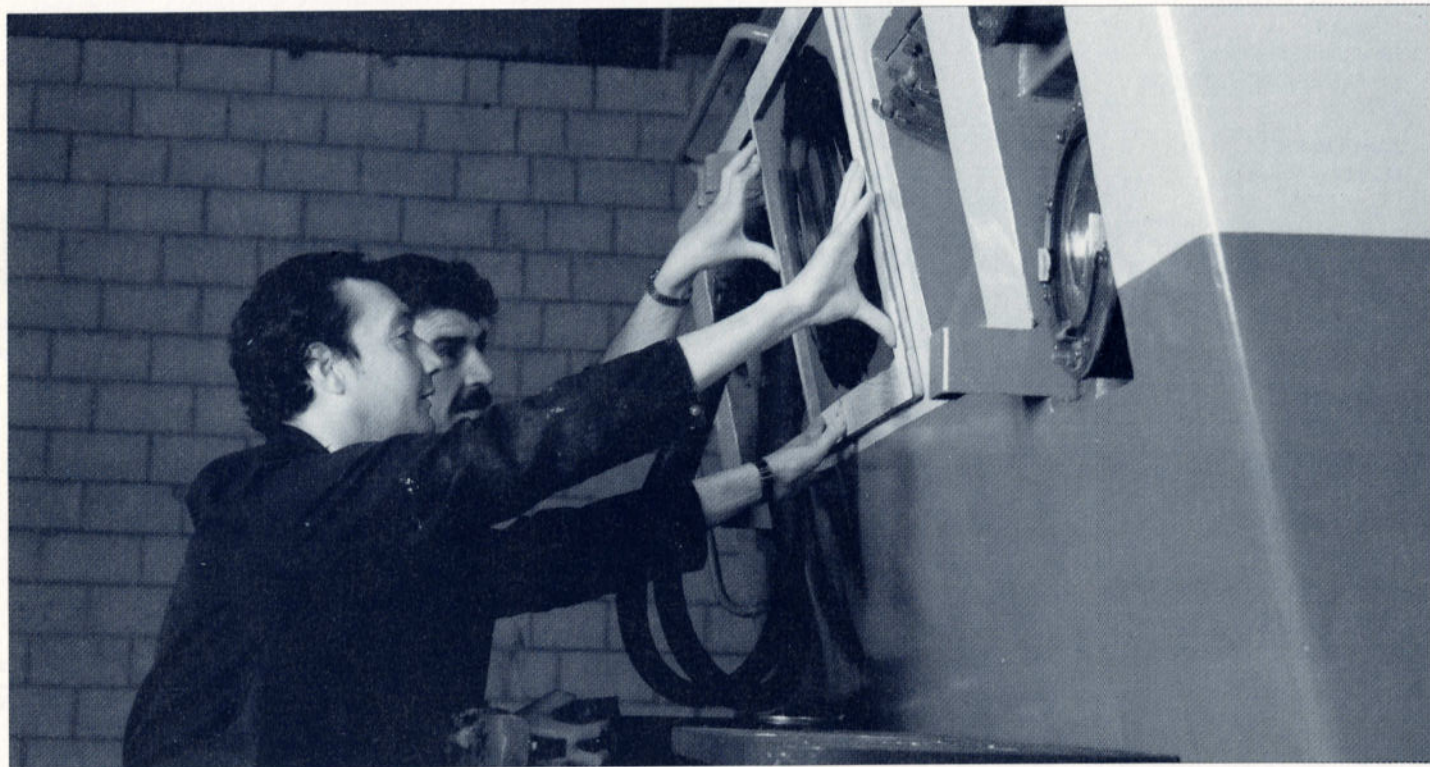


C'EST A DIRE



TOUS VENDEURS

Voilà 4 ans, dans le tout premier numéro de ce périodique, un article traitait 47.000 vendeurs. On y lisait que chacun d'entre nous, même de loin, joue un rôle dans le succès commercial de notre entreprise. Nous sommes 43.000 aujourd'hui. Mais toujours, comme à cette époque, "tous vendeurs". Et même plus encore.

Comme le contrat de gestion le prévoit, la SNCB prépare une *Charte des utilisateurs*, qui traitera de grands sujets: information à la clientèle, accueil dans des gares propres et accessibles, voyage sûr et confortable, ponctualité du trafic, contacts soignés avec les clients, après comme avant le voyage,

aide particulière pour les voyageurs à mobilité réduite...

Dans chacun de ces domaines, le public et l'entreprise attendent des cheminots de première ligne une attitude dyna-

mique de disponibilité, de service optimal.

Aux autres, qui ne sont pas directement en contact avec notre clientèle, la SNCB demande de soigner la réalisation du maillon dont ils sont responsables. Car c'est au bout d'une chaîne complète que le client nous juge et décide de nous être fidèle.

Ainsi, même à distance des gares et des trains, chacun de nous contribue à vendre. Il faut s'en souvenir. A tout moment.



SOMMAIRE

VOYAGEURS

INTER RAIL: NOUVELLE FORMULE	1 - 12
LIGNE 26: L'EXPANSION	11
COMPLEMENTARITE DANS LES CPTC	10

MARCHANDISES

BELGIQUE-RUSSIE: L'OUVERTURE	9
------------------------------	---

ANNIVERSAIRE

150 ANS DE LIAISONS BELGIQUE-ALLEMAGNE	3
--	---

TRAVAUX

INFO TRAVAUX TGV	4
------------------	---

EVENEMENT

LE SUCCES DU TTB	5
------------------	---

COLLABORATIONS

AVEC LE VIF/L'EXPRESS	6
AVEC LA BRTN	7

ACCUEIL

GARE D'HAMOIR: RENOVATION	8
---------------------------	---

COUP DE POUCE

AIDER "MARC ET CORINE"	6
------------------------	---

UN NOUVEL INTER RAIL EN AVRIL 94

Décision avait été prise l'année dernière d'abandonner la formule Inter Rail qui existait depuis 21 ans et de la remplacer par une nouvelle. C'est chose faite depuis fin octobre. Les changements sont importants. Ils tiennent compte des changements sensibles dans la manière de voyager des jeunes de 16 à 26 ans qui disposent, on le sait, de budgets limités. Quatre cartes Inter Rail apparaissent qui diffèrent en prix et en zone de validité.

4 CARTES - 64 VERSIONS

Le concept de "zone de validité" est nouveau. Les 29 pays participants ont été groupés par 3 à 7 pour former sept zones d'application.

Il existe désormais 4 cartes Inter Rail:

1. la carte 1 zone, valable 15 jours, pour 8.990 FB;
2. la carte 2 zones, valable 1 mois, pour 10.990 FB;
3. la carte 3 zones, valable 1 mois, pour 12.490 FB;
4. la carte globale, valable 1 mois, pour 13.990 FB.

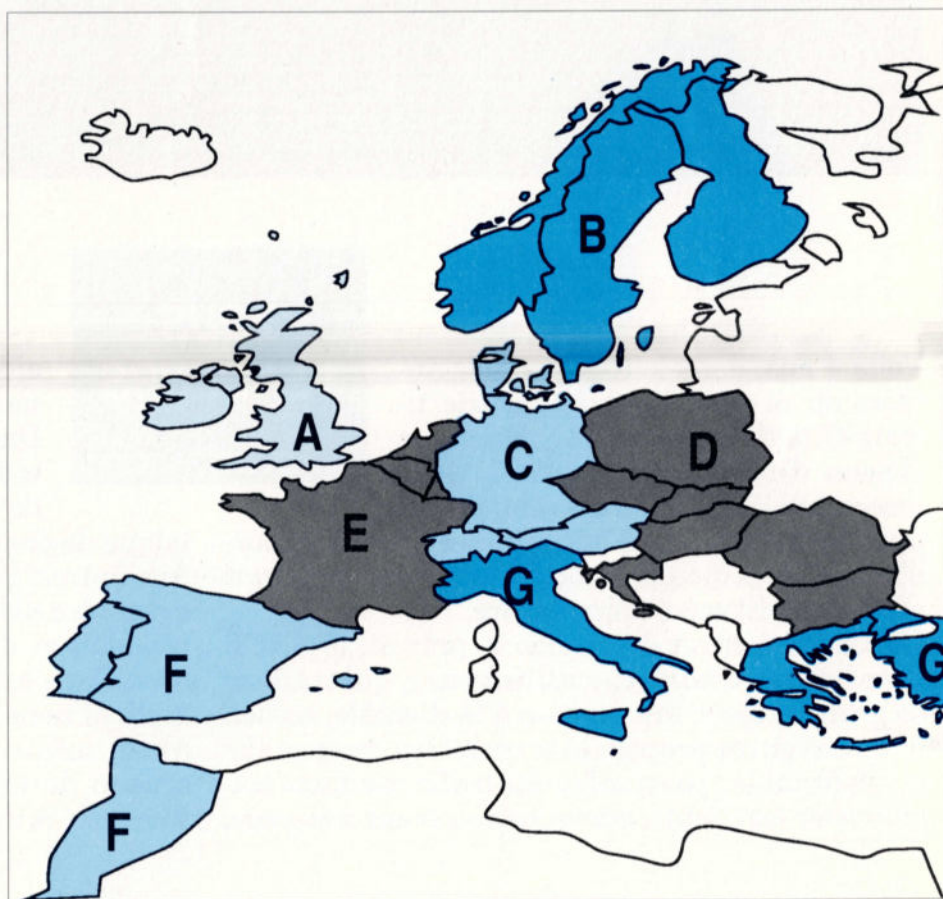
Chaque carte donne droit à une réduction de 50 % sur les parcours d'approche et de transit.

Les acheteurs ont une gamme étendue de possibilités. En pratique, 64 versions:

- 7 cartes valables dans 1 seule zone;
- 21 cartes différentes de combinaison de 2 zones;
- 35 cartes différentes de combinaison de 3 zones;
- 1 carte valable dans les 29 pays participants.

L'ANCIEN ET LE NOUVEAU

La nouvelle formule est toujours caractérisée par la liberté et la grande simplicité d'utilisation qu'offre un libre parcours. La comparaison point par point fait apparaître clairement la valeur ajoutée de la nouvelle formule. Nous la donnons en tableau en page 12. ■



C'EST A DIRE est publié par le service des Relations extérieures, 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 A DIRE - SG 01.4 - section 50 - Bruxelles

BELGIQUE - ALLEMAGNE: 150 ans et de nouvelles promesses

Profitant de festivités organisées pour célébrer un anniversaire, les réseaux ferroviaires soulignent les espoirs que portent aujourd'hui la modernisation de leurs outils et la réorientation de leurs trafics. A 150 ans de distance, ils se présentent toujours dans les mêmes dispositions: soucieux de progrès et tournés vers l'avenir.

Le 15 octobre dernier, il y avait 150 ans, date pour date, qu'existe la liaison ferroviaire Belgique-Allemagne. Les cérémonies anniversaires ont eu lieu le lendemain à Liège et à Aix-la-Chapelle. L'occasion pour les responsables des deux réseaux de souligner quelques points remarquables.

COMME IL Y A 150 ANS

Le parallèle qu'on peut établir avec cette époque lointaine est frappant entre tous: déploiement en 1838/43, redéploiement en 1993/98. L'expansion du chemin de fer à Liège n'a pris grosso-modo que 5 ans au siècle dernier:

1838: le rail atteint la province.

1842: il franchit la redoutable déclivité entre Ans et Liège.

1843: il passe la frontière allemande.

A ce moment, la Belgique est une fois de plus pionnière: elle met en place la toute première ligne internationale de l'histoire ferroviaire. Aujourd'hui, un programme ambitieux va démarrer entre Bruxelles et Welkenraedt. Il s'agit de préparer le passage du TGV sur l'antenne orientale qui part de Bruxelles. En 1998,

l'ensemble devrait être achevé. Le TGV nord-européen - déjà présent jusque Liège sur ligne classique depuis 1996 - empruntera alors des lignes classiques aménagées pour le 200 km/h et des tronçons de ligne nouvelle à 300 km/h.

Hormis à Bruxelles, le TGV continental ne s'arrêtera que dans deux villes belges: Anvers et Liège. A An-



vers, la gare centrale, classée et en cours de restauration, ne changera pas de profil. En fait, le trafic nouveau y passera en sous-sol.

A Liège, la gare des Guillemins et ses abords changeront bien de visage. Non seulement la ville réalisera probablement son projet de réaménagement lauréat du concours *Le chemin de la gare* de la Fondation Roi Baudouin. Mais la SNCB, associée à des partenaires liégeois dans la société Euro Liège TGV (fondée ce 15 octobre), valorisera le patrimoine qu'elle possède là pour offrir autour d'une gare fonctionnelle la gamme des services complémentaires qu'une clientèle exigeante considère comme un plus indispensable.

LES PROMESSES DE L'INTERNATIONAL

Dès les années 1830, la Belgique avait bien perçu le besoin d'un débouché vital pour son économie. C'est pourquoi elle avait très vite mis à son programme de développement des liaisons ferroviaires transfrontalières.

Aujourd'hui, dans un contexte économique très différent, c'est toujours à l'échelle internationale que le chemin de fer trouve ses meilleurs créneaux de consolidation et d'expansion.

Notre trafic avec l'Allemagne est intense. Il faut préserver sa souplesse tout en répondant étroitement aux besoins. Via Welkenraedt, les voyageurs bénéficieront de relations progressivement plus rapides, grâce à l'entrée dans l'ère de la grande vitesse et aux possibilités d'accélération offertes par les sites nouveaux aux trains traditionnels.

Via Montzen, les marchandises trouveront une liaison électrifiée qui leur sera exclusivement réservée. Sur un axe spécialisé, très performant, il sera possible d'optimiser les caractéristiques de masse et de vitesse que les réseaux ferroviaires doivent offrir à leurs clients "fret". Les trains de qualité porteurs du label Eurailcargo et le trafic intermodal devraient profiter là de conditions idéales pour prendre leur essor. ■

Bruxelles-Midi, Hal, Lembeek, Bierbeek, Antoing, Arbre NOUS INFORMONS

Les noms plus ou moins connus alignés dans le titre, on les lit régulièrement dans la presse quotidienne. En ces lieux, la SNCB a entrepris, pour accueillir le TGV, de grands travaux qui ont des effets sur la vie quotidienne des habitants. Aussi, avec TUC-Rail, nous lançons pour ces derniers une information aussi éclairante que possible.

A Bruxelles-Midi, nous visons les nombreux clients quotidiens, obligés à changer leurs habitudes.

Les habitants des communes où le TGV passera vont dans les mois qui viennent voir leur cadre de vie modifié par d'importants travaux. Leur cadre et peut-être aussi leurs déplacements, canalisés par des flèches *déviations*. Pour les aider à cohabiter aussi harmonieusement que possible avec les chantiers, nous avons, sur la base de données fournies par TUC-Rail, entamé la publication de dépliants *toutes boîtes* explicatifs.

A L'OUEST: UN LONG VIADUC POUR ANTOING

Antoing et Bierbeek ont ouvert la série. Le dépliant d'Antoing parle du viaduc qui enjambrera notamment l'Escaut. Tiré à 6.000 exemplaires, il propose un calendrier des travaux, des précisions sur l'évolution du chantier, et il situe le tracé du TGV dans un plan de la région. On y trouve aussi des noms et des numéros de téléphone utiles. Glissé dans toutes les boîtes aux lettres d'Antoing, ce dépliant est aussi disponible à la Maison communale, à la gare et sur le chantier même.

A L'EST: SOUS L'AUTOROUTE A BIERBEEK

A Bierbeek, nous allons percer un tunnel sous l'autoroute A3-E40. Le dépliant imprimé à 4.000 exemplaires décrit les deux phases des travaux, situe précisément le chantier et présente bien sûr le tracé local de la ligne à grande vitesse. On y trouve aussi les coordonnées des services auxquels on peut adresser questions et griefs.

Les évolutions de ces chantiers susceptibles de modifier le quotidien des riverains donneront lieu à de nouvelles publications.

AU CENTRE: LE TERMINAL DU MIDI

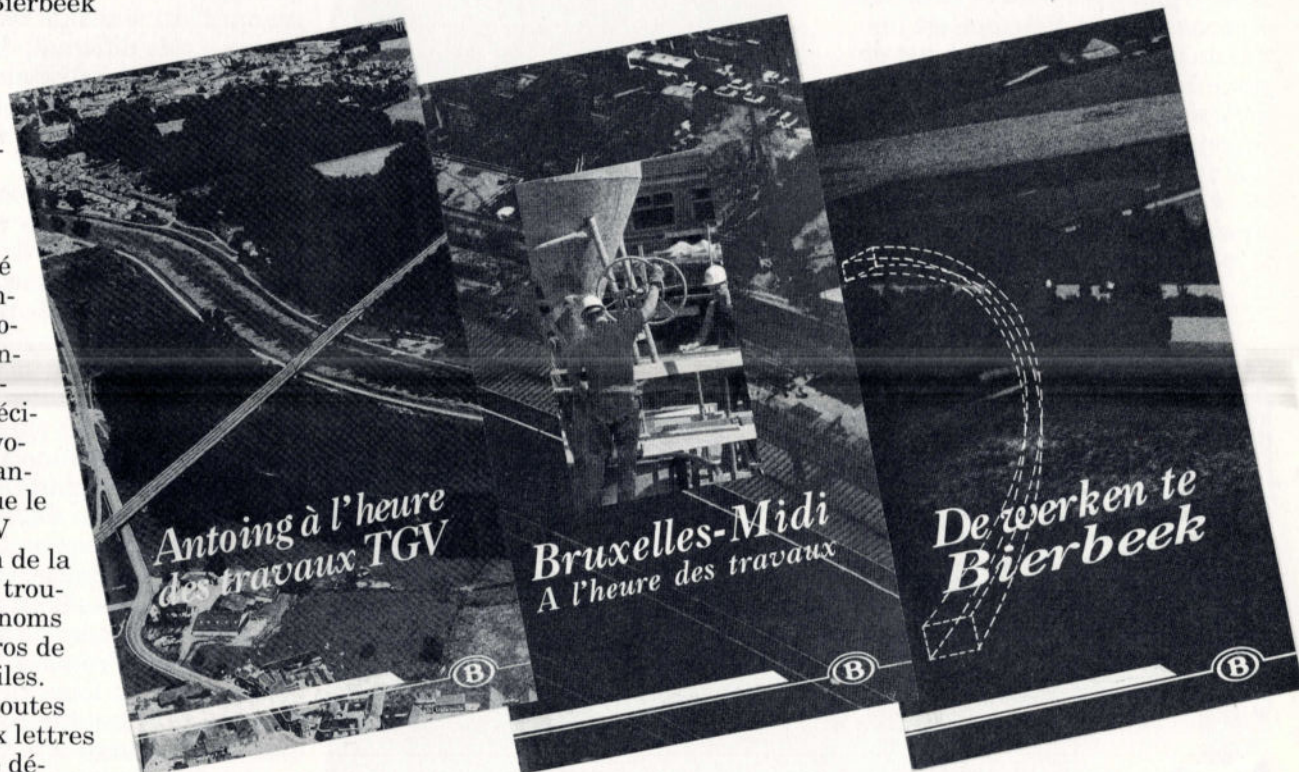
C'est le cas, en l'occurrence, pour Bruxelles-Midi. On en est au deuxième dépliant. La raison des travaux entamés, leur nature, les mesures prises pour limiter la gêne qu'ils provoquent pour les clients sont exposés dans les deux dépliants.

Le District Centre s'est chargé de leur distribution aux issues de la gare. Quiconque éprouve de la curiosité pour les travaux qui concernent toute la gare a dû y trouver réponse à ses interrogations.

ET TOUTE L'INFORMATION EN BLOC

Il existe, pour toute info sur le TGV et STAR 21, deux numéros de téléphone verts: le 078/15 48 05, qui répond en français, et le 078/15 48 04, en version néerlandaise.

Par téléphone de service, on peut appeler le 911/4041 en français et le 911/4046 en néerlandais ■



Train-Tram-Bus SI NOUS PARLIONS "SUCCES" ?

Le 10 octobre, les voyageurs ont utilisé environ 68.000 billets spéciaux TTB. Des billets uniques, qui donnent accès sans limite au train, au bus, au tram, au métro. Et qu'on a pu échanger, la semaine qui suit, contre un billet qui offrait les mêmes avantages.

Chaque année depuis 1983, début octobre, une journée (et même un week-end entier plusieurs années de suite) est consacrée à la promotion des transports en commun. Train-tram-bus est une idée qui a fait son chemin. Le public répond à l'invitation - d'une manière variable - pour s'offrir un coup de tourisme à de bonnes conditions.

différents (nos Pass, le billet week-end et les billets événement). Faire bouger les gens par transport en commun, c'est finalement toujours un succès en soi. Le but est atteint.

Le 10 octobre dernier, pour faire face à un afflux plus grand qu'un dimanche ordinaire, nous avons renforcé des trains classiques et programmé 185 trains supplémentaires. En outre, 17 trains de dernière minute ont

breux, les clients se bousculent. Certains doivent voyager debout. Impossible de leur parler confort sans susciter la rogne. A l'inverse, les mouvements fluides tels qu'on les a généralement connus cette année laissent de bons souvenirs, et la promotion passe mieux.

Mais n'oublions pas: la promotion portée aussi sur la complémentarité. Les sociétés de transports en commun ont à présent un statut d'autonomie. Les CPTC (voyez l'article en page 10) sont là pour huiler les rouages entre ces partenaires complémentaires. Leur expérience sera précieuse pour améliorer aussi la coordination lors de la journée TTB.



DEGRE D'AMOUR

Assez logiquement, on compare les résultats d'une année à l'autre. Comme pour prendre la mesure exacte de l'amour dont jouissent les transports publics. Mais la mesure est loin de l'exactitude. Car il faudrait intégrer dans le calcul des paramètres vraiment impossibles à quantifier: la météo, l'impact de l'information préalable, l'actualité culturelle et sportive ou encore l'existence d'autres formules, peut-être plus avantageuses si on n'envisage pas une succession de trajets

été lancés pour répondre à des besoins ponctuels. Ainsi, la demande a pu être rencontrée sans qu'on observe de situation critique (sursaturation, embouteillages). Au total, avec la grille habituelle et les 202 trains de plus, on estime avoir réalisé un trafic double de celui d'un dimanche ordinaire.

NOUVELLE APPROCHE

La nature exacte d'un succès est en réalité la résultante d'un dosage de quantité et de qualité. Trop nom-

Aussi, c'est dit: en 1994, nous reprenons la main, nous lançons la publicité avec les autres sociétés et nous soulignons l'idée que le transport en commun, c'est aussi une toute bonne solution pour des voyages de bout en bout. ■

La SNCB chez les adolescents AVEC LE VIF/L'EXPRESS

Le lien SNCB - adolescents s'appelle le plus souvent carte train scolaire ou Go Pass. Et se borne à cela. Pourtant, le chemin de fer joue un rôle dans le monde et l'enseignement peut y puiser des sources illustratives de choix. Raison pour laquelle nous sommes embarqués avec Le Vif/L'Express, magazine du groupe Roularta, dans un programme appelé "Vif à l'école" - VAL - qui propose aux enseignants des trois années supérieures un matériel pédagogique d'actualité.

Dans l'enfance, on assimile les connaissances essentielles. Dans l'adolescence, on fixe les options de vie. Le chemin de fer jouant un rôle dans le monde contemporain, il doit se manifester au moment où les options sont choisies. Le projet VAL est une bonne piste pour cela.

VAL - Le Vif A L'école - valorise en même temps un news-magazine et son partenaire (ou sponsor) auprès du groupe enseignants/enseignés. Pour nous, c'est un segment de clien-

tèle que nous n'avons pas toujours réussi - et de loin - à toucher. Le Crédit Communal y est passé avant nous, pour ouvrir tout grand le monde des organismes financiers. Avec succès, semble-t-il, ce qui nous donne de l'espoir.

La formule est riche. Les profs reçoivent une matière d'actualité prête à l'emploi et adaptée à leurs besoins. Le tout est rassemblé dans des dossiers très détaillés accompagnés de fiches pour les élèves.

ABONDANCE

Abondant est une épithète encore faible pour caractériser le volume de matière que le chemin de fer peut induire dans 4 branches enseignées. En français (langue maternelle), l'horizon est largement ouvert. De la terminologie ferroviaire à la littérature - ancienne et contemporaine - en passant par la lecture toute simple de l'information tarifaire et horaire.

En histoire et actualité, nous pouvons aussi apporter beaucoup. De 1835 à nos jours, en passant par 1926, à travers le contrat de gestion, le plan d'entreprise, Star 21 et le TGV, notre ligne du temps regorge de richesses. Sans oublier une réflexion approfondie sur le mode de vie et les comportements en pleine évolution.

Les cours d'économie ont l'embarras du choix. Car le rail travaille dans plusieurs segments de marché importants - voyageurs, marchandises, messageries - et pèse dans l'univers socio-économique.

Dans le domaine des arts plastiques - qu'on l'aborde par la théorie, l'histoire, ou la pratique - les possibilités sont également nombreuses.

COUP DE POUCE

Avec l'asbl "Marc et Corine": NOUS AVONS DU COEUR

Un enfant - un adolescent - ne rentre pas à la maison. Passé une certaine heure, la famille se lance à sa recherche. Elle s'efforce au besoin d'y mêler la police. Et elle s'enquiert de tous les moyens possibles pour aboutir vite. Mais dans le contexte d'inquiétude vive, elle ne parvient pas toujours à être parfaitement efficace.

Deux familles dont les enfants dont été assassinés ont fondé une asbl: *Marc et Corine*. Appuyée par les pouvoirs publics et quelques sociétés parmi lesquelles la SNCB, cette organisation n'a d'autre but qu'une aide massive et très rapide aux familles à la recherche d'un enfant qui n'est à coup sûr pas en fugue. Très rapide car à une heure près, le dénouement peut changer de visage. Massive parce que le témoignage utile peut être noyé dans une population très nombreuse.

Une circulaire (7 SG du 17 juin) explique comment la SNCB entend aider cette association. Il s'agit de distribuer les affichettes remises au

factage (à Bruxelles) par les responsables de l'asbl et de les apposer sur le champ de la manière la plus efficace: bien en évidence dans des endroits de grande visibilité. Présents à de très nombreux endroits en Belgique, nous offrons une rare puissance de distribution du message si le travail est bien réalisé.

Notre entreprise mobilise le coeur. A nous de le faire battre sans retard, car dans ces circonstances, toute heure gagnée est sans doute une bonne heure.

Et sans réticence inutile: des événements aussi dramatiques, ça n'arrive pas qu'aux autres ! ■

4.000 CONTACTS ET PLUS

En outre, VAL publie un magazine pour les enseignants, qui aborde des thèmes d'actualité; organise des ateliers, séminaires, actions qui peuvent amener à l'immersion totale - la meilleure approche d'un domaine dont on ne connaît encore rien. Aux 4.000 enseignants de sa cible (dans les 4 branches et les 3 années supérieures du secondaire), VAL propose aussi un concours qui mobilise leurs talents pédagogiques.

Bref, tout est mis en oeuvre pour atteindre un impact maximal et valoriser auprès du public le plus étendu possible la collaboration entre l'éditeur et son partenaire.

Et comme chaque enseignant touche plusieurs dizaines d'élèves... VAL est peut-être chez vous. ■

BRTN-Radio 2 Régionale ON DECROCHE DEPUIS 10 ANS

Le principe d'un décrochage radio est simple: au même moment, les différents centres de production émettent des programmes distincts retransmis par une même chaîne. C'est généralement le cas de la deuxième chaîne radio, communément appelée Radio 2, au nord comme au sud du pays. La BRTN-Radio 2 pratique le décrochage depuis 10 ans. Elle a célébré cet anniversaire récemment. Le centre de production d'Anvers l'a fait en train le 1^{er} octobre de 6 à 18 h, en six étapes.

Le train du centre radio d'Anvers a sillonné la province couverte par cet émetteur. Outre les techniciens et animateurs de la radio et les accompagnateurs de la SNCB, il a pris à bord des auditeurs. Sur invitation, pour un petit déjeuner ou un repas de midi servis par le restaurant d'Anvers-Central.

La préparation du train avait été assurée par les Départements Matériel et Infrastructure. Localement, ce sont les chefs de gares et leur personnel qui se sont chargés de la coordination.

Turnhout, Herentals, Lierre, Anvers-Central, Malines et Essen: telles sont les 6 escales au cours desquelles des émissions d'une heure ont été réalisées en direct. Et c'était une fameuse organisation. Le train transportait un podium qu'on a monté dans chaque gare-escale pour un petit show par les vedettes de la région.

Des personnalités locales connues étaient aussi invitées. A Herentals, par exemple, c'est l'empereur en personne qui était là. Un empereur nommé Rik Van Looy, bien connu des quadragénaires et sans doute aussi de quelques plus jeunes. Les animateurs amenèrent également quelques cheminots autour de leurs micros, pour parler train, évidemment.

DES AVANTAGES DES DEUX COTES

La réussite d'une telle opération dépend intimement de la manière dont les partenaires se complètent et concrétisent leur collaboration. Le train, pour la BRTN, offrait plusieurs avantages. D'abord la rencontre physique avec une partie du public à chaque escale. Ensuite la pos-

sibilité de changer rapidement de lieu d'émission. Enfin la garantie de respecter l'horaire pré-établi.

Pour la SNCB, l'opération corres-

pond à 12 heures de promotion sur les ondes radiophoniques. Une bonne occasion pour faire mieux connaître notre gamme de formules auprès d'un public qui ne fréquente pas nécessairement les gares.

Tout s'est bien passé. La collaboration SNCB/BRTN a fonctionné sans grain de sable. Chez nous, le Transport mérite du coup de chapeau. Il était en première ligne, dans les gares, et c'est là justement que le plus gros du pari a été gagné. ■



HAMOIR: RENOVATION DOUCE pour une gare fonctionnelle

L'accueil est entre autres question d'ambiance. On passe plus volontiers par une gare agréable. La SNCB a suivi ce principe à Hamoir. Profitant des travaux d'électrification de la ligne 43, elle a donné un coup de frais à une gare de caractère.

La salle d'attente - centre de la gare pour le voyageur - compte trois zones que l'architecte a distinguées en jouant sur le revêtement de sol et la

C'est sur la ligne 43, entre Rivage et Marloie: Hamoir, une de ces petites perles touristiques caractéristiques de la vallée de l'Ourthe. Une jolie entité qui n'entend plus, depuis fin mai, la montée en puissance des moteurs diesel. Nous avons électrifié la ligne. C'était l'occasion de donner un coup de frais aux gares-étapes, pour les rendre plus accueillantes. Notamment à celle d'Hamoir, qui a vraiment du caractère.

Le bâtiment de gare d'Hamoir n'a quasi pas changé. Certes, on a refait sa toiture et rafraîchi la marquise du premier quai. On a aussi repeint sa façade en blanc. Question d'allure. Et le bâtiment, ardennais, n'en manque vraiment pas.



La signalétique, inspirée des nouvelles normes de design, a été renouvelée à l'intérieur comme à l'extérieur. Les quais ont reçu une sonorisation. Les accès à la salle d'attente, côté rue et côté quais, ont été flanqués de lampes murales. Et on a rénové la menuiserie des portes et des fenêtres.

TROIS ZONES D'ATTENTE

A l'intérieur, les lieux ont été réorganisés. De la route (qui croise la voie à 200 mètres) on accède directement à la salle d'attente. Le bureau des recettes est tout voisin et séparé de la salle d'attente par le point de vente. Les autres locaux du rez-de-chaussée sont réservés à des services techniques. Et l'étage est occupé par un appartement que la SNCB loue à un cheminot.

hauteur sous plafond. La zone centrale va de la porte d'entrée à la porte de quai. Ses dalles sombres posées en diagonale font contraste avec le dallage blanc cassé des zones voisines: le point de vente d'un côté, et de l'autre l'espace d'attente aménagé de six sièges. Cette salle d'attente est chauffée par deux radiateurs électriques à thermostat. Des appliques murales et quelques spots y créent une ambiance lumineuse reposante.



FONCTIONNEL ET PAISIBLE

Le bureau des recettes occupe ce qui était autrefois la salle d'attente. Il est sobre et fonctionnel. Deux bureaux en occupent le centre et le comptoir de vente est posé sur une armoire de rangement appropriée aux besoins.

Le tout dégage une impression paisible et est harmonieusement intégré à son environnement. Une rénovation judicieuse et somme toute assez douce, qui a saisi l'opportunité d'un changement radical pour le rail dans la région. ■

TRAIN-PILOTE POUR LA RUSSIE: bien arrivé

Parti d'Anvers le 3 septembre, le train-pilote pour la Russie monté par Transurb et Edmond Depaire avec B-CARGO est bien arrivé le 29 dans le nord de la lointaine Sibérie après des phases de manutention et des itinéraires multiples. Une réussite qui ouvre réellement l'horizon oriental.

Nous en avons parlé dans notre précédente édition, parce qu'il s'agissait d'un projet important, monté par des Belges avec les chemins de fer russes. Et parce que des résultats du test pouvaient sortir d'intéressantes perspectives.



Nous n'avons bien sûr pas l'ambition de livrer systématiquement des produits au-delà de l'Oural. C'est pour ainsi dire une autre partie du monde. Par contre, Moscou est un objectif parfaitement réaliste. Le voyage en 5 jours n'a posé aucun problème. Une organisation encore plus pointue permettrait de ramener le délai à 4 jours. Il serait alors possible d'envisager une rotation complète en deux semaines. Car le train ne rentrerait probablement pas à vide.

Notre ambassade à Moscou a appuyé le projet-test. En informant des hommes d'affaires russes et belges. De toute évidence, elle a trouvé ainsi des partenaires intéressés. Des investisseurs ont effectivement du fret à charger dans le sens Russie-Belgique.

La commercialisation profitera des résultats du voyage-test, particulièrement en termes de fiabilité, élément qui constituait un véritable point de mire et qui affiche un score parfait: 0 % de perte et 0 heure de retard. Il faudra certes un peu de temps pour harmoniser des cultures commerciales sensiblement différentes et créer un solide climat de confiance réciproque. Mais le terrain est très favorable et les acteurs très motivés.

A l'échéance de quelques mois, on peut envisager une liaison Anvers-Moscou hebdomadaire. Ce sont les mêmes partenaires qui se réuniront autour de B-CARGO pour mettre en place l'organisation technique et commerciale nécessaire. ■

Bus et train unis pour le meilleur DANS LES CPTC

Les trajets "domicile-travail" font beaucoup usage de titres de transport combinés train + bus. Et l'on sait que ce genre de formule présente un point délicat: la correspondance entre les deux modes. Les SNCB en parle depuis des années avec les exploitants des lignes de bus (ex-SNCV, à présent sociétés régionales). Mais le résultat n'étant pas optimal, nous sommes entrés dans un partenariat très officiel avec la SRWT (Société régionale wallonne du transport), la STIB (Société des transports intercommunaux de Bruxelles) et la VVM (Vlaamse vervoer maatschappij). Point de rencontre: les Commissions Provinciales de Transport en Commun - CPTC - qui ont essentiellement un rôle décisif de coordination.

ture de la SRWT participeront aux réunions.

AU PROFIT DE L'ACCUEIL

Si bus et train s'unissent ainsi pour le meilleur (pas question d'organiser le pire !), c'est l'accueil de la clientèle qui constitue leur mobile véritable. Notre plan d'entreprise annonce la création des CPTC et une de ses annexes en décrit la mission, la compo-



Le "tout à l'auto" a conduit au point de saturation. Aujourd'hui, à certains endroits, non seulement la circulation est lente et/ou dangereuse mais en outre le niveau de nuisance est réellement insupportable. Le transport en commun constitue une alternative valable. Mais il ne jouera pleinement ce rôle que lorsque sera atteint un optimum d'efficacité et de coordination. Les CPTC ont pour but d'y conduire rapidement.

DES TACHES DE COORDINATION

Le rôle des CPTC est triple:

1. organiser à un niveau plus local les correspondances entre les bus et les trains. En examinant le cas de chaque gare, et compte tenu du temps nécessaire pour passer d'un mode à l'autre;

2. contrôler la bonne réalisation des principes de correspondance établis;

3. améliorer l'accueil et l'information de la clientèle commune.

Le fait d'appliquer ce programme province par province est fondamental. C'est au niveau local qu'est réalisée la coordination la plus féconde. Opérée à distance - des services centralisés - la conception des horaires risque en effet de ne pas intégrer des spécificités locales qui ont pour la clientèle la plus grande importance.

C'est la SNCB qui va piloter les commissions. Elles seront en effet présidées par l'IPT du district qui englobe la province. En seront aussi membres des représentants de TEC et de la SRWT (respectivement De Lijn et la VVM en Flandre), ainsi que des spécialistes de la SNCB (coordinateur bus, bureau T responsable des horaires). Au besoin, les chefs de zone concernés et des délégués des divisions commerciale et infrastruc-

sion, le fonctionnement. La justification s'appuie sur le souci que nous devons tous avoir d'améliorer sans cesse l'accueil de nos clients.

Pour le Belge qui se déplace, la notion de transport en commun ne doit en effet pas s'embarrasser de détails connexes. Le train - moyen de grande capacité - et le bus - doté d'une plus grande souplesse - se complètent idéalement dans l'optique d'un service de bout en bout.

L'important pour le voyageur est d'obtenir le meilleur service possible. Et savoir qui gère les différents réseaux ne devrait être pour lui qu'une préoccupation - documentaire - de deuxième rang. ■

LIGNE 26: expansion sur le banc-test de Bruxelles

La ligne 26 est la tangente orientale du réseau ferroviaire bruxellois. Si beaucoup de gens lui accordent une importance particulière, c'est qu'elle est le banc-test d'une meilleure desserte ferroviaire de Bruxelles. Par convention passée en 1991 entre l'Etat et la Région. Après une période d'observation et d'étude, la desserte de la ligne est en phase d'expansion depuis septembre dernier. Une expansion en plusieurs étapes, qui va tripler les circulations et ouvrir une nouvelle fenêtre.

L'avant septembre 93 de la ligne 26, c'est une desserte en deux demi-li-

du même genre que le précédent - s'y ajoute encore. En même temps, et



gnes: Etterbeek - Vilvorde au nord, et Bruxelles-Schuman - Hal au sud. Toutes les heures, un train parcourrait chaque demi-ligne dans chaque sens. Une ligne calme, si l'on peut dire. Notez que ce service existe toujours à l'heure actuelle.

LE 27 SEPTEMBRE - PHASE 1

on a renforcé ce service d'un train horaire dans chaque sens et de bout en bout. Un train qui parcourt donc Hal - Vilvorde et vice versa sans passer par Etterbeek, Quartier Léopold et Schuman. Mais qui, entre Hal et Vilvorde, fait arrêt à Huizingen, Beersel, Moensberg, Saint-Job, Boondael, Delta, Merode, Meiser, Evere, Bordet et Haren.

EN DECEMBRE - PHASE 2

(au moment où ce bulletin sort de presse), un train supplémentaire -

pour une période qui ira jusqu'à la mi 96, la circulation est limitée à Huizingen, pour cause de travaux TGV. Huizingen - Hal pourra être couvert en bus par les usagers de la ligne 26.

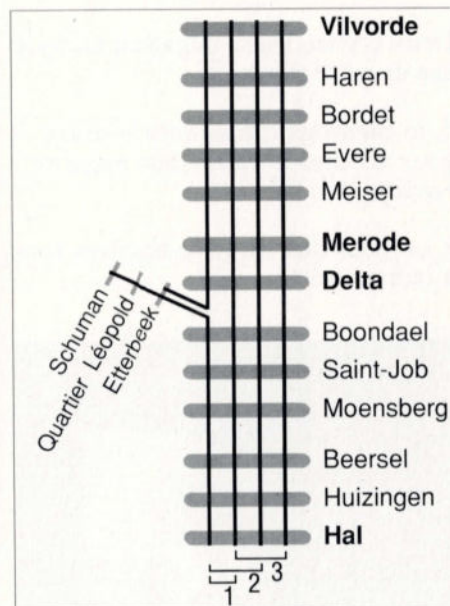
MAI 94 - PHASE 3

devrait voir la dernière étape d'expansion pour la ligne 26. A ce moment, la desserte horaire en demi-lignes serait remplacée par un train de bout en bout (comme les deux nouveaux de septembre et décembre 93). On compterait donc sur la ligne un passage toutes les 20 minutes dans chaque sens.

En même temps sera mise en service une liaison horaire Braine-l'Alleud - Alost via le Quartier Léopold qui empruntera la ligne 26 entre Boondael et Saint-Job. Ainsi, l'antenne "européenne" de la ligne 26 continuera à vivre.

Particularité intéressante pour se déplacer à Bruxelles par les transports en commun: à Mérode et à Delta, la ligne 26 est en correspondance avec le métro. Son antenne européenne l'est aussi à Schuman.

Au nord de Vilvorde, la ligne se prolonge vers Malines et Anvers. Au sud d'Hal, elle débouche vers Mons et Tournai.



DU POINT DE VUE TARIFS,

deux possibilités sont offertes selon l'ampleur des déplacements:

1. ceux qui restent dans l'agglomération bruxelloise (9 gares de la ligne) peuvent utiliser notre billet de zone avec complément STIB, notre carte de 10 voyages avec combinaison STIB, ou une carte train (ordinaire ou scolaire) valable dans la zone de Bruxelles;
2. ceux qui sortent de l'agglomération (par exemple jusque Vilvorde ou jusque Beersel) peuvent acheter notre carte de 10 voyages propre à la ligne 26. Il leur en coûte 450 francs (500 s'ils l'achètent dans le train) pour voyager 10 fois en deuxième classe. ■

DES HORAIRES A LA HAUTEUR

Prise le 10 octobre (journée TTB) à Ostende, la photo que nous reproduisons ici (dans une rubrique qui en est à sa première parution) pourrait donner matière à un concours.

Et on poserait deux questions:

1. quelle est la taille de la dame de droite ?
2. porte-t-elle des lunettes (ou les a-t-elle oubliées) ?

Deux certitudes se dégagent en tout cas de cette photo:

1. le cheminot qui a placé le cadre pour affiches horaires doit mesurer environ 2 m 05;
2. on peut dire que nos horaires sont à la hauteur !



INTER RAIL: LA COMPARAISON

Ancien Inter Rail	Inter Rail 1994
Zone de validité	
Unique: 29 pays	« 29 pays en 7 zones au choix de l'acheteur
Période de validité	
1 mois	« 15 jours pour 1 zone « 1 mois à partir de 2 zones
Prix de vente	
Unique: 12.900 francs pour les 29 pays	« De 8.990 à 12.490 francs couvrant de 3 à 15 pays « 13.990 francs pour les 29 pays
Avantages	
Réductions de 30 ou 50 % sur des lignes maritimes et réseaux privés	Mêmes réductions accordées par les sociétés de transports « Services complémentaires actuellement à l'étude: assurance transport, prix réduits sur hébergements, prix réduits sur parcours d'approche en avion
Suppléments	
A payer dans certains trains TGV, EC...), pour réservation de places et formules de nuit	A payer comme par le passé
Facilités	
Passage aux guichets uniquement pour réservations et paiement de suppléments	Mêmes facilités « En outre, possibilité de moduler l'achat en fonction du budget et du programme de voyage

