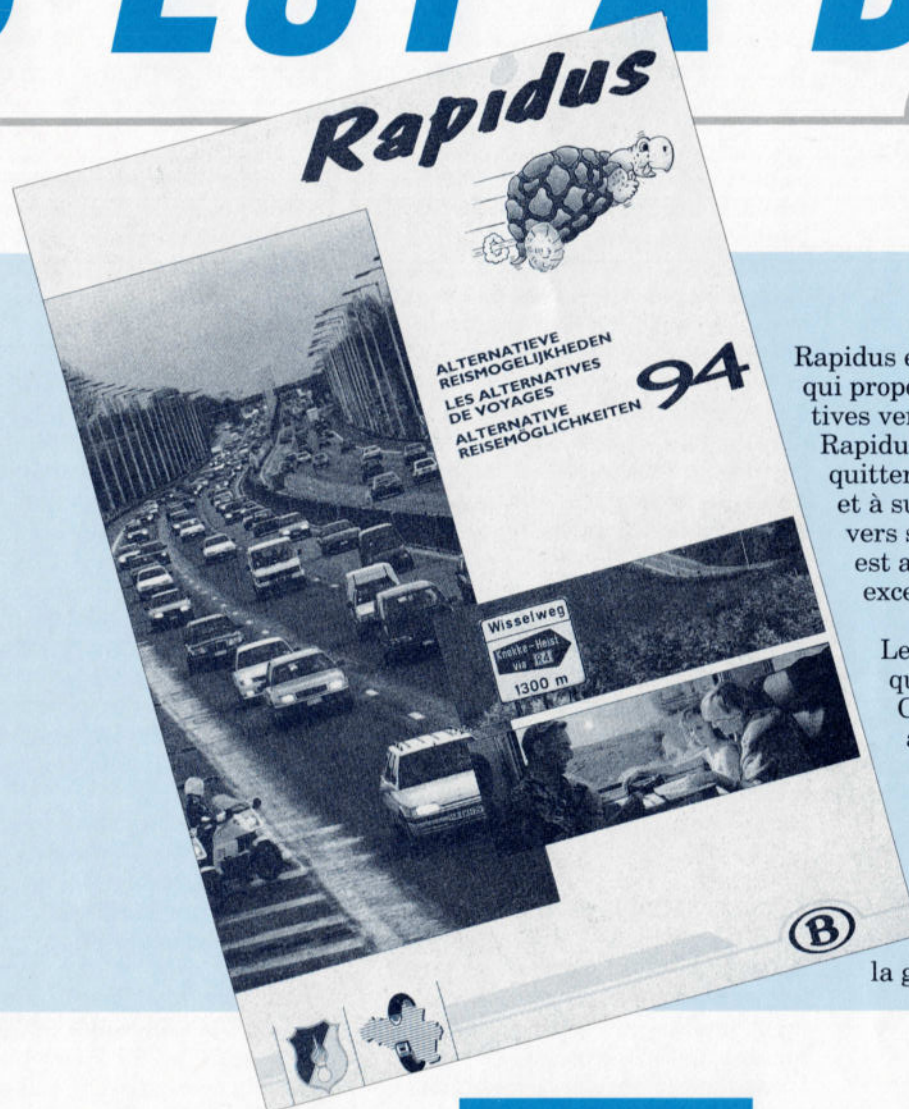


C'EST A DIRE



Rapidus est le titre d'une brochure qui propose des routes alternatives vers la mer et l'Ardenne. Rapidus invite l'automobiliste à quitter l'autoroute surchargée et à suivre d'autres itinéraires vers sa destination. Le train y est aussi présenté comme une excellente alternative.

Le train est en fait plus qu'une option possible. C'est un moyen de voyager détendu, loin des files et sans devoir rechercher une hypothétique place de parking.

Une solution qui fait débiter le plaisir dès la gare de départ.

C'était le 6 mai, un vendredi. Un jour pas comme les autres pour les Chefs d'Etat anglais et français. Pour la toute première fois dans l'histoire, ils allaient se rencontrer sans devoir prendre le bateau ou l'avion: par le tout neuf tunnel sous la Manche. Les chemins de fer étaient associés à l'inauguration: leur premier TGV international, Eurostar, sera en effet l'un des vecteurs des voyages anglo-continentaux par la terre ferme. Toute la presse en parlait depuis un jour ou deux. Et dès 7 heures, à la radio, un journaliste annonçait la couleur.

L'ESPOIR DES CHEMINOTS

"La part de rêve, elle est partout dans cette folle entreprise pourtant menée à bien par des financiers de haut vol. (...) Pyramide de Cheops, canal de Suez, les comparaisons sont pharaoniques. Tout cela pour gagner quelques minutes, direz-vous, si vite perdues dans un embouteillage sur la route. C'est vrai, mais le tunnel a été l'extraordinaire aiguillon pour le sursaut des chemins de fer européens. Sans lui, pas de TGV Nord, pas d'alternative à la bagnole, pas d'espoir pour les cheminots. Le tunnel est donc raisonnable, malgré tout. (...)"



SOMMAIRE

SIGNALISATION

EBP-PLP: TRAFIC PLUS FLUIDE 2-3

MARCHANDISES

LE "PORT SEC" DE MUIZEN EN SERVICE 4
 NOS PARTS DE MARCHÉ DANS LES PORTS 4

EVENEMENT

LE CHUNNEL EST OUVERT 5

VOYAGEURS

NOUVEAUTES EN TRAFIC INTERNATIONAL 6
 L'ARIDISC NOUVEAU 7

INFOR CLIENTEL

ARIDISC: IMAGES D'UNE PRODUCTION 7
 TELEX 7

PERSONNEL

LA FORMATION DU DEPARTEMENT TRANSPORT 8

LE TRAFIC FERROVIAIRE SUIT LA VOIE DE L'EBP-PLP

Au siècle dernier, pour mettre un train sur la bonne voie, on ne pouvait guère compter que sur ses bras. Aujourd'hui, à l'aube du 21^{ème} siècle, le clavier électronique a remplacé la force musculaire. L'histoire de cette évolution qui s'étend sur plus de 160 ans compte quelques étapes importantes.

Si en 1835 les aiguillages sont manuels, il faudra attendre l'an 1850 pour que les commandes soient concentrées en un seul endroit, reliées aux voies par un réseau de tringles et de leviers. Au début du siècle, les premières cabines équipées de commutateurs et d'un moteur électrique régissent individuellement chaque aiguillage. L'apparition des relais permet l'installation, en 1953, d'un Tableau de Contrôle Optique (TCO) ainsi que d'un pupitre de commande à touches électriques. Une ligne complète pouvait désormais être contrôlée d'un seul coup d'oeil. Ce qui n'était encore qu'un avant-goût de la période actuelle où les convois sont dirigés électroniquement par un ordinateur capable d'établir lui-même les différents trajets: le poste à commande électronique - désigné sous le sigle EBP.

EBP-PLP: SECRETS DE COUPLE

La disparition du TCO et du pupitre de commande au profit d'un terminal et d'un clavier a considérablement modifié la vie des signaleurs, bientôt appelés *opérateurs*.

L'ordinateur qui gère l'ensemble seconde le personnel, l'avertit et l'interroge lorsque survient un problème, un dysfonctionnement ainsi que dans l'hypothèse où toutes les conditions de sécurité ne seraient plus réunies. Le facteur humain conserve toutefois un rôle prépondérant: l'homme prend les décisions majeures.

Techniquement parlant, le système EBP a plusieurs formes d'existence. Des ensembles à relais récents peuvent être commandés par EBP. C'est le cas de l'installation mise en service en mai 92 à Anvers-Nord. Dans les postes réellement anciens, on ne renouvellera pas les relais. On les remplacera par un système informatique appelé PLP (pour Poste à Logique Programmée). Le premier poste EBP-PLP du réseau fonctionne à Forest depuis le 19 septembre 1993.

La majorité des nouveaux postes - comme celui de Louvain, opérationnel fin 94 - comprendront aussi bien salle de relais que logique programmée.

L'EXTENSION: QUI VA PIANO, VA SANO

La caractéristique principale des postes EBP est de concentrer en un espace limité la commande d'un grand nombre de signaux et d'aiguillages. Par exemple, à Anvers-Nord: 204 signaux et 202 aiguillages actuellement, et en phase finale respectivement 335 et 248.

A Louvain, en plus, la zone opérationnelle sera pour la première fois beaucoup plus étendue. Les trains seront suivis de Haren-Sud à Saint-Trond, soit sur une distance de 78 kilomètres.

D'autres projets sont en préparation pour Gand-Saint-Pierre (Aalter-Landegem, Y-Meulewijk, Y-Welle, Y-Katharina-Lombeek), Saint-Ghislain et Malines.

LES OPERATEURS AUX COMMANDES

A l'avenir, les EBP seront desservis par des *opérateurs*. Cette nouvelle qualification a été créée parce que la fonction doit répondre à des normes qualitatives très précises. La révision barémique tient compte de cette nouveauté.

Les opérateurs EBP reçoivent une formation sur simulateur. On y accorde une attention particulière à des aspects spécifiques de la sécurité et du mouvement des trains.

LE TRAVAIL ANTI-STRESS

Particulièrement conviviale, l'approche EBP a d'ores et déjà suscité les premières réactions positives du personnel. Un peu d'expérience, une petite période de rodage et, de l'avis général, le travail devient nettement moins stressant.

Les attitudes méfiantes et attentistes des débuts ont disparu, à telle



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 fac-tage général (code 99999:00). Pour nous donner votre avis: C'EST A DIRE - SG 01.4 - section 50 - Bruxelles

enseigne que de nombreux membres du personnel d'autres postes de signalisation demandent à pouvoir suivre la formation EBP-PLP.

SOLIDITE A TOUTE EPREUVE

Les opérateurs et le personnel du mouvement affectés aux EBP passeront le plus clair de leur temps face à des écrans adaptés à ces conditions de travail intensives: haute résolution (trame plus fine) et fréquence de 70 images par seconde (à titre de comparaison, un écran de télévision normal n'en compte que 25). L'image qui en résulte est plus stable et de meilleure qualité. Auparavant, les agents concernés bénéficieraient d'un examen médical de la vue.

En ce qui concerne les horaires et les temps de pause, les normes CE (établies dans une directive européenne) sont largement respectées. Aux heures creuses, les opérateurs ont tout le loisir de se distraire de leurs écrans.

L'évolution des attitudes, plutôt négatives à l'annonce de la disparition du TCO, se poursuit dans le bon sens à mesure que grandit l'expérience sur EBP. Les avantages du nouveau système sont d'ailleurs extrêmement nombreux.

PARCOURS FLECHE

□ L'ordinateur connaît le trajet habituel. Le personnel ne doit donc plus s'en préoccuper et peut se consacrer aux vrais problèmes dans un climat serein, ce qui ne peut qu'en favoriser la résolution.

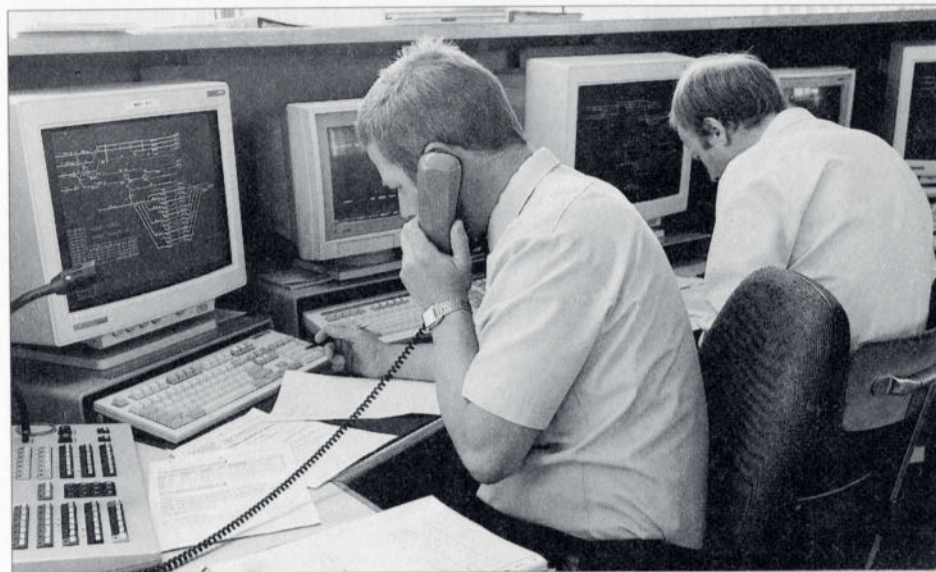
□ Rien ne peut échapper aux opérateurs. Le système pose des questions jusqu'à ce que toutes les conditions de sécurité soient remplies. Là encore, moins de stress.

□ Le responsable peut facilement réorganiser l'attribution des tâches:

- il peut se réserver un secteur difficile et le suivre de plus près;
- il dispose automatiquement de toutes les informations qu'il devait demander aux signaleurs, ce qui évite les malentendus et les surcharges de travail;
- il peut décharger un signaleur confronté à des problèmes en transmettant une partie de ses attributions aux collègues dont le trafic se déroule normalement;
- en cas d'irrégularité, il ne doit plus anoter ses graphiques. Le journal de

bord électronique intégré au système garde en mémoire toutes les informations quant aux mouvements des trains et aux situations techniques;

- il ne doit plus échanger une série de coups de téléphone et de télégrammes avec les cabines de signalisation et le dispatching central ou régional. Outre le gain de temps in-



estimable, ce système élimine tout risque de mauvaise interprétation;

- au moment des changements d'équipe, tous les éléments d'information demeurent accessibles dans l'ordinateur. L'opérateur remplacé ne doit plus se préoccuper de communiquer un élément important à son successeur puisque celui-ci dispose de toutes les données lui permettant de connaître les actions de son prédécesseur.

□ Les ouvriers au travail sur les voies sont indiqués sur l'écran par une symbolique spéciale.

□ Le système interroge les opérateurs quant au bon déroulement du trafic. En mode routinier, une simple confirmation suffit. Dans les cas exigeant un certain niveau de sécurité, une série de codes doit être introduite, ceci pour éviter tout automatisme de traitement.

□ Vu le très grand rayon d'action, le responsable EBP bénéficie d'une vue plus étendue du trafic ferroviaire et peut prendre plus rapidement des décisions plus pointues. Il peut donc mieux traiter les problèmes et compenser les retards éventuels.

Grâce à ses nombreuses qualités, l'EBP répond totalement au souci

qui se trouve à la base de son développement: une gestion plus rapide et plus efficace du trafic ferroviaire. Ce système est l'un des organes vitaux des chemins de fer du 21^{ème} siècle. ■

V DAY: BIEN PLUS QU'UN CONCERT GRATUIT

8 mai 1945: la capitulation de l'armée allemande met un terme à la deuxième guerre mondiale. Le 8 mai est depuis lors le Vday, avec V comme victoire.

On a eu tendance ces derniers temps à rejeter ce souvenir dans un coin de mémoire. La Communauté flamande a voulu l'en extraire, principalement pour les jeunes. C'est le vendredi 6 mai qu'elle a mobilisé l'enseignement à cet égard. Mais en allant plus loin, puisqu'elle a mis aussi en évidence des mot-slogans qui commencent (en néerlandais) par V: Verdraagzaamheid (tolérance), Vrede (paix), Vooruitgang (progress).

La SNCB s'est associée à l'opération au moyen d'un train spécial transformé en studio TV. Et un concert pop était organisé dans le grand hall d'Anvers-Central. Trois heures durant, la BRTN a ainsi émis des images au départ du domaine ferroviaire.

LE "PORT SEC" DE MUIZEN, nouvel outil du groupe fer belge

C'est le 31 mai qu'a été inauguré le "port sec" (ou "dry port") de Muizen. Il s'agit en fait d'un terminal de transport intermodal. On le dit "sec" parce qu'il ne se trouve pas en zone portuaire.



que le port sec propose davantage qu'un terminal ordinaire. On y prévoit aussi du transfert rail/rail, et les clients importants pourront y implanter une antenne.

LE GROUPE FER BELGE...

Le terminal occupe une surface de 600 sur 45 m et compte deux voies plus un bâtiment de service. L'investissement de 82 millions a été partagé par la SNCB et sa filiale Ferry-Boats. Le réaménagement et la modernisation de la gare à marchandises proprement dite suivront.

Boats, membre du groupe fer belge et spécialiste du trafic avec la Grande-Bretagne; Ferry-Boats a traditionnellement été l'opérateur des trafics par ferry, et a ouvert le premier terminal pour conteneurs de Zeebrugge, le "short sea terminal", qui traite essentiellement les échanges avec le Royaume Uni.

Unilog (filiale commune de Ferry-Boats et du département marchandises de British Rail) va y organiser le transport intermodal avec d'une part Willesden (terminal proche de Londres) via le tunnel, et de l'autre Duisburg, en Allemagne (Ruhr).

En outre, dans le cadre de la synergie développée avec les chemins de fer marocains au sein de la société Carré, Muizen va devenir le point de convergence européen d'un trafic intermodal avec le Maghreb, via Cadix (en Espagne) et Tanger; ce trafic sera commercialisé par Edmond Depaire, un autre membre du groupe fer belge.

Muizen deviendra ainsi un nouveau pôle de trafic ferroviaire international, axé sur la complémentarité avec la route dans le cadre des transports combinés. Les différents partenaires associés à son activité apporteront à B-Cargo des compétences dans des domaines qui complètent utilement les prestations ferroviaires pures, de manière à mettre sur le marché une offre de transport très complète, très performante et très attrayante. ■

L'idée d'implanter un terminal pour le transport intermodal à Muizen cadre dans une double stratégie:

1. développer le transport combiné international, qui offre des perspectives de croissance intéressantes;
2. participer au trafic avec la Grande-Bretagne par le Chunnel.

La gare de marchandises de Muizen a été choisie pour l'implantation de ce terminal du fait de sa situation optimale, au croisement de deux axes marchandises majeurs, ainsi que pour les possibilités d'extension qui y existent. Elle est en effet voisine de notre Atelier Central de Malines, dont quelques terrains - innocués - pourraient être valorisés. C'est

Le terminal est exploité par Ferry-

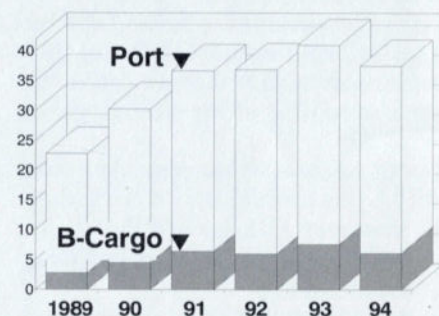
UN CINQUIEME DU TRAFIC DE ZEEBRUGGE

De la réponse à une question parlementaire récente, nous avons retiré des statistiques qui indiquent comment nous nous comportons dans les trois grands ports belges. Il s'agit de nos parts de marché, c'est-à-dire la part des marchandises traitées dans ces ports que nous nous chargeons de transporter. C'est à Anvers que nous détenons la part la plus élevée: 24,5 %, autrement dit un quart.

Nous faisons sensiblement moins bien à Gand: notre part de marché y atteint 18,7 %.

A Zeebrugge, notre trafic a, en une dizaine d'années, augmenté parallèlement à celui du port, comme le montre notre

graphique. Les 6,1 millions de tonnes dont nous nous chargeons correspondent à 19,4 % des 31,4 millions de tonnes qui passent par le port. Autant dire un cinquième. ■



LE CHUNNEL EST OUVERT

Il y avait là un bon 3.000 personnes. En plus de la Reine Elisabeth (d'Angleterre, of course) et du président Mitterrand. Trois milliers d'invités pour un événement unique: l'inauguration officielle du tunnel sous la Manche, le Chunnel.

Certes, ce boyau de cinquante kilomètres n'était plus vierge. Pas mal de gens l'avaient déjà franchi dans le cadre de leur travail. Mais cette fois, on était à la veille de la commercialisation: le passage - pour commencer - de navettes de fret et de trains de marchandises formés par les réseaux ferroviaires ou leurs opérateurs. Reporter l'inauguration officielle (comme certains en avaient parlé) aurait posé de sérieux problèmes: juxtaposer les agendas de ces deux chefs d'Etat est un exercice de la plus haute difficulté, auquel on ne se livre pas deux fois de suite pour le plaisir.

UN PEU PLUS DE 200 BELGES

A l'entrée de Bruxelles-Midi, les invités belges ont dû exhiber une pièce d'identité ! C'est qu'avec ces deux chefs d'Etat au centre de la manifestation - que certains Corses ou Irlandais ne portent pas dans leur cœur - le service de sécurité devait prendre



des précautions. Le contrôle d'identité sera du reste toujours possible au terminal Eurostar tant que la Grande-Bretagne n'aura pas ratifié les accords de Schengen, qui créent un espace transnational.

200 Belges, pas plus ? Non. Mais c'est déjà bien pour des cousins à la troisième boutonnière. Le Chunnel est - physiquement - une affaire exclusivement franco-britannique. Encore que... Le Président français l'a dit, s'adressant à la Reine: "Ce qui se passe entre nous n'est pas indifférent au reste de l'Europe. Nous, Belges, ne sommes pas près de le démentir.

COMME UN CONCERTO

La manifestation était *démultipliée*, lancée de trois capitales, pour devenir unique, vers midi, à la porte française du Chunnel.

A Bruxelles, les invités belges (Premier et Vice-Premier Ministres, Président de la Commission européenne, patrons de la SNCB, belle brochette de VIP et presse) dévoilaient à 9 h 30 une plaque commémorative au terminal *grande vitesse* belgo-anglais avant d'embarquer pour Lille dans le premier TGV-Réseau tricolore existant.

Tout cela au rez-de-chaussée et à la voie 1 du terminal de Bruxelles-Midi. Une performance pour tous ceux qui ont oeuvré à sa construction: en janvier 93 - il n'y a que 16 mois - la tour de l'horloge se dressait encore à cet endroit.

Partant en Eurostar de Paris-Nord (après en avoir inauguré le terminal franco-anglais), et rejoint par la délégation belge, le Président français inaugurerait en Picardie la gare TGV de Lille-Europe. Tout le monde filait ensuite en Eurostar vers le terminal français du



Chunnel à Coquelles. Pour s'y trouver nez à nez avec l'Eurostar de la Reine d'Angleterre. Ruban, allocutions, visite, déjeuner... Et à 15 heures, c'était parti sous la mer. Les Chefs d'Etat et leurs suites en navette *le Shuttle*, les autres en Eurostar, pour prouver que les chemins de fer sont bien là (de cœur de ville à cœur de ville, d'ailleurs, ce que les navettes n'offrent pas).

Le tout exécuté comme un concerto, sous la baguette des spécialistes de l'Elysée et de Buckingham. Filmé par dix caméras de télé de chaque côté du Chunnel, et retransmis en

Eurovision, avec commentaire sans doute émaillé de quelques (pardonables) expressions pur français. Pour l'anecdote, retenons que côté français, c'est Frédéric Mitterrand (star de la télé française) qui commentait la manifestation présidée par son tonton !

Ceux qui ont suivi les cérémonies à la télé ont tout bien vu. Sur le terrain, les Anglaises enchaîmentées (un super-festival du galurin !) ont sans doute dû compter sur leur magnétoscope pour voir (en différé) ce qui se passait non loin d'elles. Nulle ne s'en est probablement plainte: l'important pour elles, c'était d'y être, dans le sillage royal.

TRAFIC DANS LE TUNNEL

Le Chunnel a donc été ouvert le 6 mai. Et tout de suite refermé: la traversée en voiture, sur les navettes *le Shuttle*, exploitées par Eurotunnel, c'est pour après les grandes vacances: il n'est pas question d'affronter la cohue avant d'avoir absolument toutes les garanties de sécurité requises (règle bien connue des cheminots).

Des trains de marchandises ont les pre-



miers emprunté le tunnel en service commercial. Au cours de l'été, Eurostar le franchira à son tour en service régulier - restreint pour commencer, et qui s'étoffera au fil du temps pour atteindre à terme une cadence horaire dans chaque sens. Bruxelles-Lille-Londres sera couvert en 3 h 15 - dont 35 minutes dans le tunnel - sans correspondance ni mal de mer. Et quand nous aurons achevé notre première ligne nouvelle (frontière française-Lembek), nous économiserons encore jusqu'à 35 minutes sur le temps de trajet. ■

MOSCOU, PORT BOU, MILAN... aménagements et nouveautés

Le 29 mai, les trains internationaux traditionnels ont également viré à l'horaire d'été. Traditionnels, certes, c'est-à-dire tels qu'on les connaît jusqu'ici, TGV non inclus.

Le nouvel Ost-West Express est la nouveauté la plus spectaculaire pour les voyageurs belges. Tous les jours, il parcourt Bruxelles-Moscou via Varsovie. Ce train comprend de nouvelles voitures russes de qualité, dont nous parlons en encadré.



L'Ost-West Express remplace le Paris - Moscou (qui faisait escale à Charleroi et Liège) et le Cologne - Moscou. Toute l'année, il comprend des voitures directes pour Kiev le dimanche, et pour St-Petersbourg le lundi et le vendredi.

GO FRANCE

Le trafic de week-end entre Bruxelles et Paris est réorganisé à la cadence d'un train dans chaque sens toutes les 2 heures. Le Camino Azul (destination Port Bou) est quotidien en juillet et août. Il a Amsterdam pour origine trois fois par semaine. Et repart de Schaerbeek les 4 autres jours (dont 3 comme train autos). En basse saison, il est hebdomadaire (départ le vendredi).

Le Flandres Riviera de retour de Vintimille a désormais le même horaire toute la semaine.

SUISSE - ITALIE

Le train direct Bruxelles - Rome ne circule plus qu'en juillet et août. Les autres mois, les passagers du Bruxelles - Milan (de nuit) bénéficient au terminus de correspondances pour Rome par train de jour. Le Bruxelles - Milan prolonge jusque Venise les vendredis et samedis, via le lac de Garde et Verona.

Le train auto Schaerbeek - Bologne est fusionné avec le Freccia Del Sole, pour la côte Adriatique (Rimini, Ancona). La destination auto Milan disparaît, de même que les voitures directes pour Gênes et Venise. ■

BONNES VOITURES POUR BONNES NUITS Russes

Deux nouvelles voitures-lits russes incorporées à l'Ost-Est Express ont été montrées à Ostende les 28 et 29 avril. Construites par Waggonbau Görlitz (Allemagne orientale), elles se distinguent par leur livrée: toit gris, chemise bleue à hauteur des fenêtres, jupe bordeaux pour le bas de caisse. A l'intérieur, tout est traité dans une gamme de verts doux. Chaque voiture comprend 11 compartiments spacieux pour les voyageurs et 2 pour les accompagnateurs. Il s'agit de compartiments classiques à 1, 2 ou 3 lits. Leur volume particulièrement généreux a obligé à morde sur le couloir, qui est effectivement plus étroit.

Le constructeur a intégré des technologies de pointe dans ces voitures. Le chauffage électrique, par exemple, peut être alimenté sous cinq tensions différentes. Les toilettes sont en "circuit fermé"; on les nettoie par aspiration en gare terminale. L'isolation thermique est assurée par des matériaux ignifugés.

Les normes UIC ont été respectées, de même que celles des réseaux de la CEI. Les bogies sont mixtes: ils s'adaptent à notre écartement de rails (1.435 mm), et à celui des réseaux de l'Est (1.520 mm). On peut donc se mettre au lit en Belgique et ne se lever que le sur-lendemain à Moscou.



ARIDISC: images d'une production

C'est une production 100 % SNCB, Aridisc. Conçu, préparé (rassemblement des horaires, tarifs et - multiples - autres informations), encodé, *disquétisé* (permettez... merci) par des cheminots bon teint.



Et depuis peu de temps produit de bout en bout grâce à la logistique installée dans un local de la grande cabine à l'entrée de Bruxelles-Midi. Notre photographe a fixé les



phases de travail en cinq images à lire de haut en bas sur ce montage.

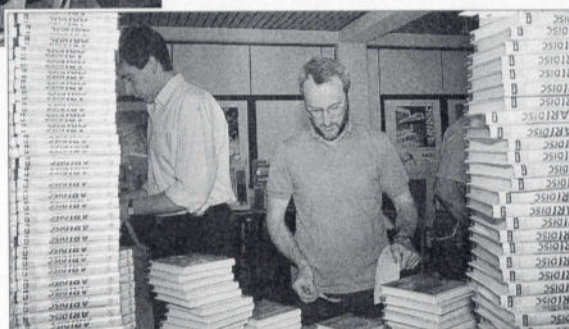
C'est par dizaines qu'on place les disquettes dans le chargeur du PC copieur. Les six unités installées copient 3.500 disquettes en 24 heures.



Une machine colle les étiquettes sur les disquettes (heureusement: c'est une opération franchement délicate).

Les disquettes une fois placées (manuellement) dans les boîtes, celles-ci sont scellées sous plastique. Le client a ainsi la garantie d'utiliser un produit sain, qu'aucun virus n'a contaminé.

Enfin, une étiquette rouge (placée à la main comme le montre la dernière photo) identifie la version.



TELEX

UNE AFFAIRE DE 28.000 FRANCS !

Madame D. de Braine l'Alleud avait fait des courses à Bruxelles. Très sagement, il faut le dire. Si bien que son sac à main contenait encore 28.000 francs lorsqu'elle a repris le train au Midi. Mais voilà: dans le train pour Braine, plus moyen de trouver le fameux sac. Panique, tristesse...

Les cheminots se sont mis en branle. Pour la réconforter juste après sa navrante découverte. Ensuite pour retrouver le sac, qui devait être resté à Bruxelles. Les gars du Midi y sont parvenus - et le sac était intact ! Ceux de Braine l'Alleud ont fait crédit à la dame totalement désargentée pour qu'elle puisse aller rechercher son bien. Elle en était si ravie qu'elle nous l'a écrit. "Il faut le faire ! (...) Publiez cela dans n'importe quel journal, cela me fera plaisir". Dont acte.

ARIDISC: DE PLUS EN PLUS INFORMATIF

Depuis deux ans (c'est son âge), notre indicateur électronique ARIdisc n'a cessé d'évoluer.

Dans sa nouvelle édition, à côté des horaires et tarifs des relations intérieures et des infos générales qu'il contenait déjà, ARIdisc propose une présentation très graphique des B-Excursions et des nouveautés tarifaires. Il donne aussi les horaires des principales relations internationales au départ de Belgique.

Il est maintenant vendu 200 francs, ce qui donne encore un excellent rapport qualité/prix. Outre les gares, il est disponible dans 5.500 nouveaux points de vente: les librairies et les grandes surfaces.

Des versions tournant sous Windows et en Mac sont en préparation pour septembre.

FORMATION PROFESSIONNELLE: nouvelle base pour le Transport

En 1993, le cellule "Formation professionnelle" du département T a fait travailler 118 enseignants, dont 28 à temps plein. Et cela pour dispenser 27.000 heures de formation à 3.970 cheminots. On peut carrément parler d'une grosse école.

L'enseignement traditionnel organisé par les Communautés ne forme pas à certains métiers spécialisés propres au chemin de fer. Le personnel des gares, responsable du mouvement des trains et de la signalisation; le personnel d'accompagnement, chargé du contrôle des billets, de la sécurité, et du service à la clientèle; les agents de conduite, signaleurs, vendeurs (2.200 en formation Sabin l'année dernière)... appartiennent à cette (longue) liste.

MISSION DOUBLE

La cellule a une double mission. D'une part, donner une formation de base aux agents nouvellement recrutés, ou qui bénéficient d'une promotion ou encore à eux qu'il faut reclasser. De l'autre, elle dispense des cours complémentaires axés sur l'entretien des connaissances ou la découverte de systèmes et technologies nouveaux: EDP-PLP, Sabin, Ivette, TGV...

QUATRE CENTRES MODERNES

Actuellement, quatre centres de formation sont ouverts à Anvers, Gand, Namur et (depuis le 22 avril) La Louvière. Ce dernier est le mieux équipé; il sert de modèle à la rénovation et au développement (imminent) des trois autres.

Les centres sont des sortes d'écoles intégrées qui comprennent des classes, un corps enseignant, un cadre

administratif et un matériel pédagogique qui leur sont propres.

Le département Transport a opté pour un enseignement très "pratique". Pratique en ce sens que la formation porte sur les aspects du métier à exercer. Et aussi parce qu'elle fait usage de simulateurs, pour que l'élève se familiarise rapidement avec ce qu'il vivra professionnellement. Le matériel didactique comprend des simulateurs de conduite, de signalisation, de vente, des micro-ordinateurs, des films...

1994

L'année 94 sera bien remplie dans les centres de formation de T:

- écolage de 3.300 agents du mouvement pour qu'ils puissent accompagner efficacement les grands changements et les grands travaux de la décennie;
- mise en service des simulateurs de conduite pour l'écolage et la formation continue des conducteurs de train;
- apprentissage de la délivrance de billets par Ivette pour le personnel des trains;
- formation du personnel TGV...

Et ce ne sont que quelques uns des axes principaux.

L'entreprise est ainsi engagée dans le bon sens.

Pour faire face à la concurrence de plus en plus aiguë sur le marché des transports, elle doit en effet s'appuyer sur un personnel professionnellement à la hauteur. ■

AVEC "DE SLEUTEL": VOYAGES SCOLAIRES ET TOXICO-PREVENTION

La toxicomanie est un problème auquel n'importe qui peut être confronté. L'attitude de la collectivité à l'égard des drogues et des drogués en est un autre. "De Sleutel" est une association qui s'est fixé un double objectif: accompagner les toxicomanes et faciliter (voire provoquer) l'information et le débat à propos des drogues.

Auparavant, les écoles, conscientes de leurs responsabilités à l'égard de leur population, ne pouvaient pas faire beaucoup plus qu'organiser des soirées de contact destinées aux parents. De Sleutel y contribuait éventuellement en envoyant un conférencier.

Mais il fallait aller plus loin: toucher personnellement les élèves menacés par l'usage des drogues. Avec De Sleutel, un système a été mis au point. Des ex-drogués racontent leurs expériences: comment ils sont arrivés à la drogue, pourquoi ils ont cessé, etc. Et cela se fait... pendant le voyage en train à l'occasion d'une excursion scolaire.

Le 20 mai, l'Athénée Technique Royal STIO d'Ostende organisait sa traditionnelle journée sportive. Destination: Houyet, le point d'embarquement pour une descente de la Lesse. De Sleutel était présent dans le train au départ. Les organisateurs ont même reçu l'appui du Ministre flamand de l'éducation, à l'écoute, entre Gand et Bruxelles, des témoignages offerts aux élèves ostendais.

