

## TOUT NEUF

### La ligne 97 électrifiée

La ligne 97 - Saint-Ghislain - Quiévrain - est électrifiée. La signalisation y a été complètement renouvelée. Et la circulation a été ramenée à voie unique. L'électrification portera en mai des effets sensibles sur le confort de la ligne et le service qu'on y offre.

Dès le 28 mai, en effet, les IC 1 Schaerbeek-Bruxelles-Jonction-Saint-Ghislain pousseront jusque Quiévrain en service omnibus. Ce qui mettra Quiévrain à portée de Bruxelles sans changement de train une fois l'heure toute la journée. Un gain de temps de 8 minutes sera enregistré sur le trajet.

Les vieilles voitures M2 disparaîtront de la ligne, sauf dans la composition de deux trains de pointe. Les IC seront assurés par des automotrices break triples et deux des trains de pointe se composeront de voitures M5 à double étage.

Des études portant sur les frais d'exploitation ont montré qu'à terme, le coût du service amélioré sur la ligne électrifiée sera inférieur à celui du service actuel.

## Le meilleur, pas le pire

C'est le meilleur que nous devons offrir aux clients pour en faire des fidèles du train. Pas le pire, que pourtant nous leur imposons parfois. L'alternative est claire en page 2, à travers deux anecdotes - un déplorable silence ou une heureuse initiative. Certains diront à propos de la première: "incident de parcours, sans effet catastrophique". Ce silence sur un quai sans abri dans un froid matin de janvier n'a effectivement touché, au pire, qu'une cinquantaine de personnes.

Pas de quoi fouetter un chat ? Que si. Le silence est propice à la naissance du doute. Le silence mal placé; celui qu'on laisse s'installer quand les choses ne vont pas comme prévu; un silence parfois si épais qu'il engendre le malaise. Or, un client qui doute - de notre compétence ou de notre souci à son égard - peut vite devenir un ex-client. Et le calcul est facile: un ex-client plus un ex-client égale déjà un noyau de contre-publicité efficace.

La clientèle nous attend - à juste titre - au tournant de l'information. Parce que c'est un service dont elle peut difficilement se passer. Un changement de quai, un retard, un détournement, tout doit être annoncé au plus vite, efficacement. Nous en avons les moyens: le renouvellement et l'extension des installations sonores a été l'une des premières vagues de mesures prises en faveur d'un meilleur accueil. Même modestes (un micro, un ampli et quelques hauts-parleurs), ces moyens sont de première utilité. Ne les laissons pas rouiller, ce serait le pire. Au contraire, informons, c'est le meilleur.

## AVENIR

### INVESTIR EN 1995

Le Conseil d'administration a approuvé fin janvier le programme d'investissements pour l'année 1995. Le montant total de 30 milliards 226 millions est partagé en deux volets. L'un, de 15 milliards 179 millions, va à la modernisation du réseau intérieur. L'autre, à hauteur de 15 milliards 47 millions, est consacré à l'implantation de la grande vitesse.

Sur le réseau intérieur, la modernisation et l'élévation de

la qualité sont les mots-clefs. Le tableau qui suit présente quelques montants (exprimés en millions de francs) significatifs dans cette optique. Dans le volet grande vitesse, les crédits iront à la construction de la ligne nouvelle entre la frontière française et Bruxelles, aux travaux de Bierbeek et aux études pour les tronçons partant de Bruxelles vers l'est et le nord du pays.

|                                             |       |
|---------------------------------------------|-------|
| Matériel roulant                            | 4.796 |
| Infrastructure                              | 9.669 |
| dont Accueil                                | 835   |
| Réseau industriel                           | 456   |
| Informatisation                             | 670   |
| Electrifications                            |       |
| (Gand) - Deinze - La Panne                  | 504   |
| Dinant - Bertrix - Athus                    | 745   |
| Modernisation des grands axes               |       |
| Ostende - frontière allemande               | 854   |
| Anvers - Charleroi                          | 216   |
| Bruxelles - Namur - Luxembourg              | 434   |
| Dorsale wallonne                            | 340   |
| Dorsale flamande                            | 237   |
| Bruxelles - Mons - frontière française      | 157   |
| Lignes secondaires                          | 1.015 |
| Passages à niveau                           | 312   |
| Sécurité et signalisation                   | 267   |
| Noeuds de trafic des grandes agglomérations | 1.304 |



## Autodafé sur le quai

La gare n'est pas "habituée", mais ce matin, un accueil est assuré: on distribue le dépliant "Une charte pour le voyageur". Un peu de lecture en attendant... ce train qui commence à accuser du retard.

Que se passe-t-il ? Grève sauvage, incident... ? Allez savoir ! Ah, un train. Dans l'autre sens malheureusement. On y va en voiture ? Certains le font. D'autres pas; ils ont du courage: 20 minutes à piétiner dans le froid vif d'un matin sombre de janvier...

Enfin, au bout de 25 minutes, "ding dong", la sono, prévue pour ça, crache son message: "Le train en direction de ... a un retard probable de 15 minutes".

Humour local, parmi les voyageurs: "En plus des 25 ?" Un habitué sort son briquet et, sur fond de commentaires peu amènes pour le chemin de fer, brûle publiquement le dépliant-charte qu'il vient de recevoir. Une sorte d'autodafé...

Le premier avait raison: le train totalise finalement 40 minutes de retard.

Les clients y vont tous de leur petit commentaire. Quelques cheminots, parmi eux, gardent le silence, mais ça bouillonne dans leur tête. Il faut informer aussi tôt que possible. Mettons la charte en pratique dans tous ses détails, c'est une question de crédibilité. Utilisons mieux cette sonorisation renouvelée dans le cadre d'un programme d'investissement en faveur de l'accueil. Pensons à ce que deviendra l'entreprise quand la clientèle découragée aura déserté nos quais.

Ca fait cogiter, un autodafé !

## Soir de pluie, accueil réussi

Les enfants de l'école communale partent ce jour-là en classes de neige. La petite gare, normalement fermée à 20 heures, joue les prolongations: un agent du transport la tient ouverte jusqu'à 22 heures.

On a repéré sur le quai l'endroit où s'arrêtera la voiture réservée dans le train de neige. Les enfants y sont groupés. Et attendent avec une certaine impatience.

Or, voilà qu'à la gare d'origine, on décèle des problèmes d'éclairage et de chauffage dans certaines voitures du train spécial. Le départ est retardé, et l'annonce en est faite à la petite gare. Là, comme il commence à pleuvoir, on met enfants, parents et enseignants à l'abri à distance de leur bout de quai.

Et une toute bonne idée vient au régulateur: arrêtons le prochain train de passage et embarquons-y les enfants vers la gare où leur train international prendra le départ. L'information passe bien et tout le monde est à pied d'œuvre quand arrive le direct enrichi d'un arrêt pour la bonne cause.

La voiture réservée n'ayant quant à elle pas de problème électrique, les enfants s'y installent joyeusement pendant qu'on achève de mettre la rame en ordre. Imaginez le soulagement des parents et le souvenir vivace qu'ils garderont de cette société si attentionnée pour ses petits clients...

Initiative judicieuse, information bien diffusée, opération réussie au-delà de toute attente. Le chemin de fer a donné de lui une image qui fait naître confiance et sympathie. Une démarche commerciale qui porte.

## MARCHANDISES

# TRW: DANS LE TOP 10 DU TRANSPORT BELGE

350 tonnes de matériels installés au Salon du Véhicule utilitaire: c'était un défi.

TRW, qui fête cette année son trentième anniversaire, l'a relevé en janvier. La SNCB a aidé son partenaire ferrouteur en plaçant ballast, voies et wagons. Des clients de TRW et des constructeurs de matériel ont chargé les wagons de véhicules routiers. Le Heysel a ainsi abrité pendant une dizaine de jours un véritable mini-salon du transport intermodal.

TRW - Transport Route Wagon - est une association de transporteurs, routiers pour le plus grand nombre, ferroviaire pour une part (17,86 % du capital). Depuis 1965, cette entreprise traite tout le ferroutage (c'est-à-dire le transport par train de véhicules routiers chargés de marchandises) qui a son origine ou sa destination sur le territoire belge. Ainsi, 64 hommes et

femmes prennent en charge un trafic qu'on peut résumer en quelques traits majeurs.

**Unités chargées:** semi-remorques, caisses mobiles et aussi conteneurs.

**Matériel porteur:** wagons plats spécialisés pour les conteneurs; wagons-poches du parc belge et des

sociétés de ferroutage européennes.

**Organisation:** CORTAX = Concentration et Redistribution des Trafics des Axes. Le centre national, à Schaerbeek, dispatche les opérations de 7 terminaux (8 à partir de mai 95), et groupe les envois sur des axes internationaux.

### Volume:

134 trains complets hebdomadaires (départ + arrivée), soit 155.000 tonnes brutes, sur 7 axes:

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| Italie:                          | 90 trains |
| Scandinavie/RFA/Europe de l'Est: | 12 trains |
| Espagne:                         | 10 trains |
| Suisse:                          | 10 trains |
| Provence/Alpes/Côte d'Azur:      | 6 trains  |
| France atlantique (Hendaye):     | 4 trains  |
| Russie:                          | 2 trains  |

TRW a enregistré en 1994 une croissance de 22 % par rapport à 1993. Et tout donne à penser que ce score sera dépassé en 1995.

Avec un chiffre d'affaires de 2,3 milliards en 1994, TRW se classe dans le Top 10 des entreprises de transport belges.



## TELEMATIQUE

# RAILEDI: LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE

A la fin du mois de janvier, la SNCB a présenté RailEdi, une étape essentielle dans sa quête constante d'une qualité optimale. Grâce à ce nouveau système, la lettre de voiture sur papier est remplacée par une version électronique. Cette innovation, élaborée en collaboration avec la société Seagha, est d'abord destinée aux utilisateurs du port d'Anvers.

Seagha ("Système d'échange électronique de données dans le port d'Anvers") est une société coopérative dont le but était de développer un réseau Electronic Data Interchange. Chaque transport par bateau entraîne la production d'une énorme quantité de papiers. L'électronique peut apporter une aide précieuse. Progressi-

vement, Seagha a étendu son champ d'action: toutes les entreprises belges en rapport avec le monde du transport peuvent échanger de manière digitale leurs informations commerciales avec leurs partenaires et les autorités. Étape importante dans cette extension des activités de Seagha: la nouvelle liaison avec la

SNCB, qui couple le réseau Seagha à Nadia, réseau d'échange électronique de données des chemins de fer.

### Zéro papier

RailEdi est le fruit de cette opération. Désormais, expéditeurs et chargeurs peuvent transmettre électroniquement leurs instructions à la SNCB, sans devoir se déplacer jusqu'à la gare pour déposer les documents. C'est le stade "zéro papier". Pour les matières dangereuses et pour le transport inter-

national, la SNCB imprime la lettre de voiture. En effet, RailEdi reste provisoirement limité à notre pays. Mais les compagnies ferroviaires préparent déjà une formule semblable à l'échelle internationale.

Cela permettra de diminuer fortement le nombre d'erreurs dans la manipulation des cargaisons.

A (très) court terme, RailEdi bénéficiera déjà d'une importante amélioration. Celui qui assume les frais de transport pourra recevoir une facture digitale puisque le destinataire obtiendra des informations qui coïncident avec celles qui ont été envoyées à l'expéditeur. Des données pourront aussi être transmises à diverses parties, comme par exemple les douanes, le fisc et les banques.

### Qualité sur mesure

RailEasy, le système qui prend en charge le suivi des wagons, est aussi intégré à RailEdi. Par courrier électronique, les entreprises peuvent connaître la localisation des wagons sur le réseau ferroviaire européen. RailEasy délivre aussi spontanément des messages sur l'arrivée ou sur un retard éventuel.

Dans l'avenir, RailEdi évoluera vers un service véritablement sur mesure. Les souhaits personnels des clients seront au centre du travail. Ce qui correspond parfaitement aux ambitions de qualité de la SNCB et de B-Cargo qui montrent leur détermination à prendre place à bord du train du XXI<sup>ème</sup> siècle.

# LA PRESSE ET LES VENDEURS OUUVRENT LE BRUXELLES-PARIS RÉNOVÉ

Depuis le 23 janvier, des TGV "Réseau" remplacent sur la relation Bruxelles-Paris trois TEE qui ont bien mérité la retraite. Et qui, avouons-le, ne donnaient plus à ce service la qualité que la clientèle en attend. Il faut savoir que le chemin de fer assure 15 % des 21 millions de déplacements annuels dans le périmètre "Nord français - Belgique - Hollande - Allemagne rhénane". Mais cette part de clientèle s'était érodée ces dernières années. La SNCB et la SNCF entendent redresser la courbe en offrant plus de confort, dans l'attente du service qui mettra Paris à 1 h 25 de Bruxelles. En avant-première, quatre trains ont emmené à Paris des journalistes ainsi que des vendeurs - cheminots et agents de voyages.

Le départ a lieu du quai 6, qui a été entièrement rénové pour faire partie, à terme, du terminal TGV continental. Les huit voitures et deux motrices à livrée gris et bleu allongent leurs 200 mètres en légère courbe.

Rame simple en avant-première. Rame simple ou double, pour répondre à la demande en service commercial.

Le nouveau Bruxelles-Paris

prend la ligne de Tournai, pour aborder la France par Lille et, après rebroussement, filer à grande vitesse par la ligne nouvelle jusqu'aux abords de la banlieue parisienne et se ranger sous la verrière de la gare du Nord.

## Confort avant tout

Aucun des voyageurs n'en disconvient: c'est vraiment un plaisir. Sièges conforta-

bles, accoudoirs et tablettes amovibles, lampes de lecture, toilettes modernes, bar agréables... En 1<sup>ère</sup> classe - pardon: en confort 1 - un repas peut même être servi à la place, par une équipe des Wagons-Lits.

Pour certains, le 300 à l'heure, c'est nouveau - ou presque. Lille - Paris, d'une traite (226 km), prend une heure, mais on ne s'en rend pas vraiment compte. Est-ce que ça vibre? Est-ce que ça tangué? Est-ce qu'on ressent l'effet de vitesse? On se tate, on essaie de compter les poteaux, on constate à peine les croisements, on compare avec l'Eurostar si on a eu la chance de faire le voyage à Londres... Et puis tant pis: ça se passe tellement bien, on n'a qu'à se laisser bercer.

Quelque 140 minutes après le

départ, le Sacré-Coeur de Montmartre annonce son profil de meringue. On y est. Paris-Nord (gare jumelée avec Bruxelles-Midi) présente un visage contrasté: matériel roulant bien contemporain dans l'architecture ancienne que le foisonnement de points commerciaux modernes n'est pas parvenu à gâcher.

## Pari sur le 21<sup>ème</sup> siècle

Cette manière nouvelle, très confortable, de voyager va sûrement faire renouer nombre de voyageurs avec le train. Et le chemin de fer belge, partie prenante dans ce renouveau, abordera le 21<sup>ème</sup> siècle avec davantage de chances de gagner son pari d'avenir.

## GRANDE VITESSE

# EN ROUGE ET GRIS, VOICI THALYS

Un train à grande vitesse capitale/capitale est une bonne alternative à l'avion, et plus encore à la voiture. Arrivant en site classique au cœur de la ville, il donne correspondance à toutes les structures de transport public et individuel. Entre Paris et Bruxelles, puis Amsterdam et Cologne, ce train nouveau s'appellera Thalys.

Thalys ressemble assez au TGV Réseau, sauf des yeux et du nez, formés différemment pas le designer. Son costume est bicolore: rouge métallique la veste, gris le pantalon. A l'intérieur, le rouge domine, en deux versions, l'une pour chaque classe - pardon: chaque formule de "confort",

puisque c'est le terme à utiliser désormais.

Et chaque "confort" a ses particularités. En confort 1: sièges larges inclinables, téléphone, toilette adaptée pour voyageurs en fauteuil roulant, compartiment isolé pour 6 personnes.

Rafrâichissements et repas chauds servis à la place sont inclus dans le prix du billet. En confort 2: sièges inclinables à dossier haut, coin bébé, bar avec vente de snacks. Dans les deux cas l'air est conditionné et l'éclairage étudié.

C'est par sondage qu'on a retenu le nom: Thalys. A la base, 600 mots; dans la dernière ligne droite, 6 seulement. Et pour finir, celui dans lequel les personnes interro-

gées retrouvent le mieux les notions de vitesse, confort, nouveauté.

L'emblème (ici en fond de texte) évoque le déplacement rapide. C'est un javelot (symbolisé) en mouvement, sous le profil "décoiffé" d'un visage qui peut être celui du lanceur.

Thalys, actuellement en construction, devrait apparaître dans le courant de 1996 sur l'itinéraire Paris-Bruxelles. Comme tout modèle nouveau, Thalys offrira des plus: ☐ un confort optimal grâce à une suspension encore améliorée et une isolation très soignée. Tout bénéfice pour la lecture, le travail, la détente, le repos, la conversation... ☐ sécurité et respect de l'environnement. On aura encore gagné des points sur les meilleurs trains dans ce domaine. D'un point de vue commercial, Thalys présentera aussi quelques appréciables progrès: ☐ achat dans toutes les gares, par téléphone, dans les agences de voyages; ☐ embarquement possible jusqu'au moment du départ, comme dans les internationaux classiques; ☐ bon rapport qualité/prix et excellente compétitivité en regard des autres moyens de déplacement.

## Bruxelles-Paris en 4 étapes

8 + 3

C'est l'étape du 23 janvier 95, que nous venons de franchir. Dans chaque sens, tous les jours, nous offrons 11 liaisons, dont 3 assurées en TGV R via la ligne 94 et Lille Europe. Le parcours le plus rapide est voisin de 2 heures 30 minutes.

7 + 4

Ca, c'est pour le 28 mai 95, lorsqu'un quatrième TGV R remplacera le dernier TEE en passant, lui, par Mons et la ligne classique. Avec ce service nouveau lancé en deux fois au cours de 1995, la SNCB et la SNCF espèrent regagner une bonne partie de la clientèle perdue sur la relation.

## 14 TGV R tricourant

En juin 96, nous passons à une offre quotidienne de 14 trains dans chaque sens. Nous ne voyons désormais plus passer que des TGV. L'itinéraire passe par Mons et le "raccord d'Antoing" et file ensuite à grande vitesse vers Paris. Temps de parcours: 2 heures 3 minutes.

## 14 Thalys quadricourant

C'est en 1998 qu'est attendu le service Thalys complet entre Bruxelles et Paris. Les trains empruntent enfin la ligne à grande vitesse en territoire belge. Le voyage de bout en bout dure 1 heure 25 minutes. Amsterdam et Cologne s'inscrivent aussi parmi les destinations Thalys. Ces deux métropoles sont l'une et l'autre à 4 heures et 10 minutes de Paris.

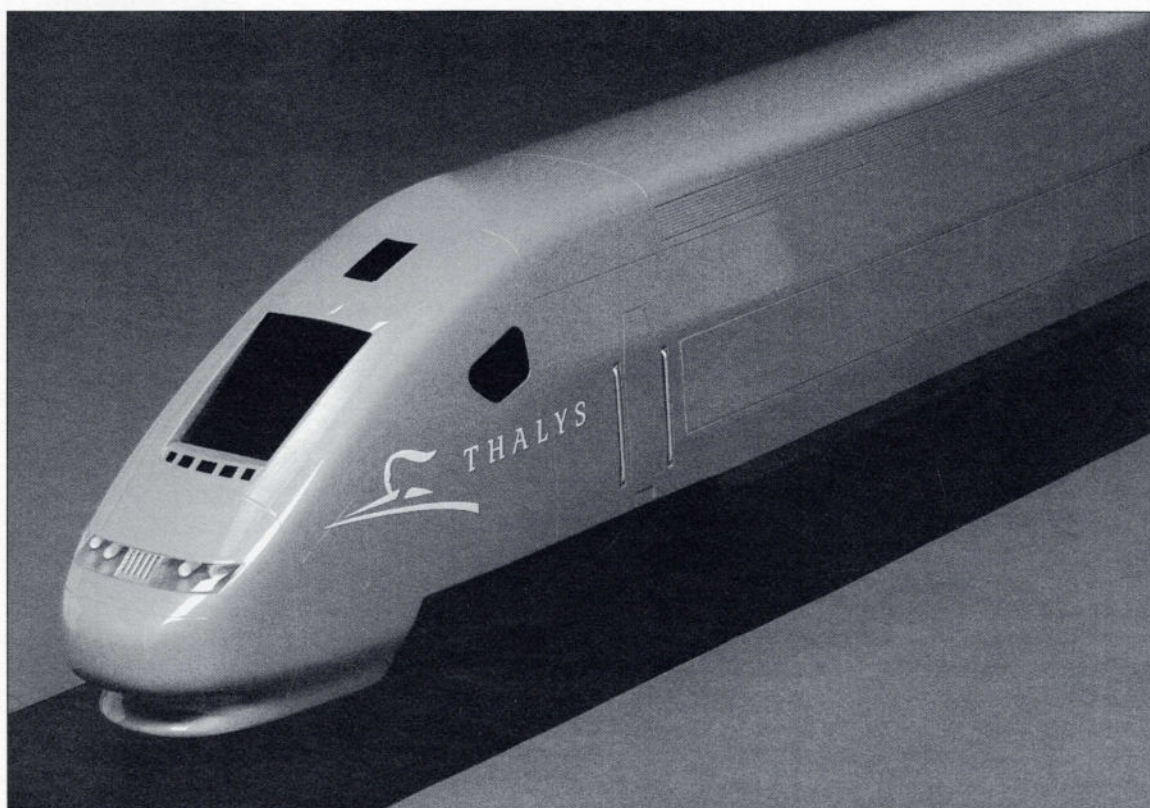
## La rame Thalys "chiffrée"

**Longueur:** 200 m. Deux rames peuvent être accouplées pour répondre à la demande. Capacité: ☐ 3 voitures (120 places) de confort 1; ☐ 5 voitures (257 places) de confort 2.

**Traction:** une motrice à chaque extrémité. Puissance: moteurs synchrones développant 8.800 kW sous 25.000 volt.

## Alimentation:

☐ 1.500 volt continu: Hollande; ☐ 3.000 volt continu: Belgique; ☐ 15.000 volt 16,2/3 Hertz: Allemagne; ☐ 25.000 volt 50 Hertz: France et lignes nouvelles.



## Un charter pour Lille

Ils étaient 300 environ, chefs d'entreprises bruxelloises, "et madame" pour certains (ou "monsieur" pour quelques chères), à Bruxelles-Midi le 19 janvier.

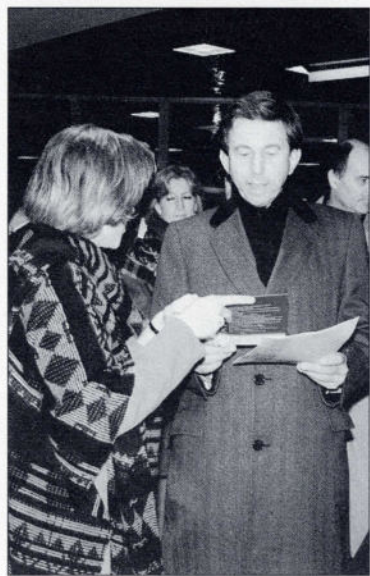
La Communauté Urbaine de Lille les avait invités à faire plus ample connaissance, pour explorer les possibilités de synergies et, en fin de compte, dynamiser la collaboration entre deux métropoles à peine distantes d'une centaine de kilomètres.

Lille est notre tout proche voisin dans l'axe ouest. Des Eurostar y font arrêt. Ses liens avec la Flandre et le Hainaut occidentaux sont déjà anciens. Et rien ne vaut les développements nouveaux (comme Euralille) pour intensifier les collaborations fécondes à une plus grande échelle.

Une visite de Bruxellois à Pierre Mauroy et ses administrés n'a en soi rien de palpitant pour nous cheminots. Celle du 19 janvier a pourtant fait date.

Les organisateurs avaient choisi de "charteriser" un TGV R (à la veille de la nouvelle desserte de Paris) pour ce déplacement massif. Départ à 16 h, retour à 23 h 13: c'était un horaire très spécial. Des emplacements avaient été réservés dans le parking niché au coin de notre siège central. Le rendez-vous (pour remise d'un badge et d'une documentation, comme le montre notre photo) était fixé dans le non encore inauguré terminal TGV (voisin du terminal Eurostar) de Bruxelles-Midi.

Opération réussie. Standing apprécié par les participants. Quelques bons points pour l'image de la SNCB !



**C'EST À DIRE** est édité par le service des Relations extérieures, produit par l'imprimerie centrale et distribué par le factage général (code 99999:00). Pour communiquer votre avis: **C'EST À DIRE** SG 01.413, section 50, Bruxelles. **C'EST À DIRE** est imprimé sur papier recyclé.

## INFRASTRUCTURE

# UN LIFTING POUR LA GARE DE NAMUR ET LE QUARTIER VOISIN

*La SNCB continue de travailler à la rénovation de ses gares. Les travaux engagés varient d'un cas à l'autre. Ils dépendent notamment de l'âge et du degré de fonctionnalité du bâtiment. Lignes directrices de la rénovation: l'intégration maximale des modes de transport (publics notamment), des activités commerciales et de la gare dans la ville comme dans son voisinage. Malines était sous la loupe dans une précédente édition. Voici Namur.*



Namur est la gare wallonne la plus importante en termes de trafic: un bon 100.000 voyageurs y passent chaque semaine. Elle est aussi un point de croisement majeur. La dorsale wallonne (Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi - Namur - Liège) y donne cor-

respondance à l'axiale Bruxelles - Luxembourg. Le trafic marchandises lourd y passe également, soit directement vers Arlon, soit vers Dinant et Bertrix en direction d'Athys. L'infrastructure de cette gare nodale a les faiblesses de son

âge. Sur une distance de deux kilomètres, les trains - de voyageurs comme de marchandises - approchant la gare ne peuvent dépasser une vitesse de 40 km/h.

L'infrastructure d'accueil et les quais ont connu des jours meilleurs. On parle d'ailleurs de les aménager et de couvrir la gare d'une dalle de béton depuis un certain nombre d'années déjà. La décision de la Région Wallonne d'installer une partie de son administration Boulevard du Nord, dans le voisinage immédiat, a joué un rôle de catalyseur.

### En chantier depuis septembre 93

C'est en septembre 1993 qu'a été ouverte la première phase des travaux de rénovation. Plusieurs phases se succéderont pendant plusieurs années, et l'achèvement interviendra après l'année 2000. A l'heure actuelle, on travaille aux quais. Dès l'été, ceux-ci présenteront un visage nouveau. En même temps sont érigés les supports de la dalle de couverture.

### Une palette de travaux

La rénovation comprend une palette de travaux réellement étendue.

Un nouveau schéma de voies vise à éviter les croisements. De la sorte, les trains pourront approcher la gare à 80 km/h plutôt que 40 et les temps de trajet devraient être réduits de 4 à 5 minutes.

Pour éviter le croisement à niveau - et les ralentissements

qui s'en suivent - la dorsale wallonne devrait être "canalisée" dans un pertuis en béton armé passant sous l'axe Bruxelles - Luxembourg.

Des 11 voies, deux doivent être réservées au trafic marchandises et mises en tunnel insonorisé pour éviter toute gêne sonore aux voyageurs en attente dans la partie couverte et les piétons sur la place de la gare. La vitesse autorisée y passera à 60 km/h.

Les 9 autres voies seront réservées aux trains de voyageurs. Les quais seront rehaussés pour faciliter l'embarquement. L'accès au couloir sous voies sera double: par escalator et par plan incliné. Ce couloir sera également rénové. Les services de la gare doivent être installés au-dessus des voies sur la dalle de béton.

Les vieux bâtiments accessoires doivent être démolis, ce qui améliorera le coup d'oeil dans les environs.

Une dalle en béton d'une surface de 10.000 m<sup>2</sup> recouvrira les voies. Les structures d'accueil des voyageurs et une zone commerciale y seront installées, accessibles de la place de la gare.

La circulation des piétons, des voitures et des autres moyens de transport en commun devrait aussi être réorganisée, en fonction d'un principe de complémentarité des transports privés et publics.

## LPG: le choix économique et écologique

Le LPG (Liquid Petrol Gas) est le résultat d'un mélange de gas, le butane et le propane, dans un rapport qui varie selon le lieu et le climat, en d'autres mots: selon la température. Ne contenant ni plomb ni soufre, il est le carburant le plus écologique d'entre tous. Il est aussi le plus économique: 10 francs le litre par l'effet d'une détaxation quasi complète ("Moniteur de l'Automobile", 14/4/94). En plus, il élève l'espérance de vie du moteur et du matériau catalytique.

Depuis 1989, la SNCB équipe son parc de véhicules routiers pour le LPG. A ce jour, 420 des 1.100 voi-

tures, mini-bus, camionnettes et autobus utilisent ce carburant. Ce qui correspond à 39 % du parc !

Le système offre une sécurité supérieure à celle prévue par la loi. En effet, deux modifications sont apportées à l'installation, dans l'optique de la future réglementation européenne. D'une part, il s'agit d'un dispositif qui limite automatiquement le remplissage du réservoir à 80 %. De l'autre, le robinet de service est remplacé par une vanne électromagnétique commandée par la clef de contact, qui isole parfaitement le réservoir lorsque le véhicule est en stationnement.

Il aura 85 ans cette année, Léon Nuyens, habitant de Geel, ancien négociant diamantaire. Et voilà 58 ans qu'il prend chaque matin le train de 8 h 53 pour se rendre à la bourse du diamant d'Anvers, où il continue à rencontrer ses confrères d'autrefois. Il est l'un des clients les plus anciens

# 85/58



d'une gare qu'il connaît sûrement comme sa poche. Une fidélité que les chefs de gare de Geel et de Mol, avec des représentants du département Voyageurs, ont honorée le 10 février... faisant manquer son train habituel à ce client d'exception !