

FORMATION

Objectif 2005: un outil d'avenir

La SNCB a donc décidé de quelle manière elle s'y prendra pour pouvoir renforcer sa position sur le marché et présenter dans l'avenir un bilan financier en équilibre. Nous avons dix ans - 120 mois - pour y parvenir. Pour prouver à la collectivité belge que le chemin de fer est un mode de transport digne d'intérêt. Et que nous sommes capables de lui donner un rang dans l'univers des transports belge et européen.

Le plan d'action est appelé "Objectif 2005". Il prévoit une réorganisation des services qui doit donner du tonus à l'entreprise. Il s'accompagne d'un plan d'investissements ambitieux dans lequel l'Etat prendra une part plus importante qu'on l'aurait prévu voilà seulement un an. Il est complété par un protocole d'accord social portant sur une période de trois ans, dont les

premières mesures sont entrées en vigueur en avril.

La transformation de notre entreprise sera un succès si chacun y apporte une contribution active, volontaire. Chaque unité de travail aura ses objectifs propres. Mais cela s'inscrit dans un projet global et coordonné.

Il faudra en parler entre nous, là où nous travaillons. En connaissance de cause. Voilà pourquoi les 1.900 cadres qui ont au moins le rang III reçoivent avec cette édition de C'EST A DIRE une synthèse du plan Objectif 2005 approuvé par le Conseil d'administration et le texte du protocole d'accord social.

Cet outil d'avenir, C'EST A DIRE peut le fournir également à tout autre qui cheminot qui le demanderait. Il est disponible de même au Centre de documentation.

"Made in SNCB": UN SIMULATEUR DE CONDUITE HIGHTECH

C'est d'abord à Salzinnes, pour une présentation à la presse, puis à Gand, pour un contact avec monsieur (et madame) Toutlemonde, que le simulateur de conduite a vécu ses premières heures publiques. Une pure création SNCB, dont on a tout lieu d'être fiers.

C'est dans les ateliers centraux de Salzinnes et de Malines - hormis pour l'imagerie, confiée à une firme française - que le simulateur a été réalisé. Les deux ateliers se sont partagé la fabrication des différents composants:

- ☐ simulateur du comportement dynamique du train;
- ☐ simulateur du poste de conduite;
- ☐ pupitre de commande de la locomotive;
- ☐ équipement de la cabine - TBL, transmission balise locomotive - interface direct;
- ☐ système de mouvement de la cabine;
- ☐ générateur digital de son;
- ☐ simulateur électro-pneumatique du frein.

comme dans la réalité. Les mouvements de la cabine résultant par exemple d'une accélération ou d'un freinage et les bruits sont restitués exactement comme en situation réelle. De l'avis des journalistes et des visiteurs de Flanders Technoland, l'effet est surprenant.

Le simulateur est la copie conforme du poste de conduite d'une locomotive de type 27 devant lequel sont projetées des images virtuelles, des images de synthèse digitales.

Outil pédagogique de haute technologie

Le but de cet outil est d'améliorer encore la formation professionnelle - permanente - dispensée tous les 18 mois pendant une semaine aux 4.400 conducteurs de traction. Deux exemplaires de cet appareillage de pointe viennent d'être conçus pour un prix de 46 millions par unité. L'un est installé à Salzinnes, l'autre à Malines. Le simulateur belge est actuellement le plus performant du genre. Il présente toutes les fonctions d'un véritable poste de conduite. Il est idéalement réaliste. Le paysage, en images, défile

Commercialisation

La SNCB entend bien commercialiser ce simulateur, d'autant que son prix de revient est de loin inférieur à celui des modèles de la concurrence. Des contacts sont déjà en cours avec les autres réseaux européens. Cet investissement offre à la formation un outil des plus performant. Il donne une idée de la capacité créatrice des spécialistes de la SNCB. Et il correspond bien à la volonté des dirigeants d'assurer et de préserver l'activité des ateliers sous toutes ses facettes.

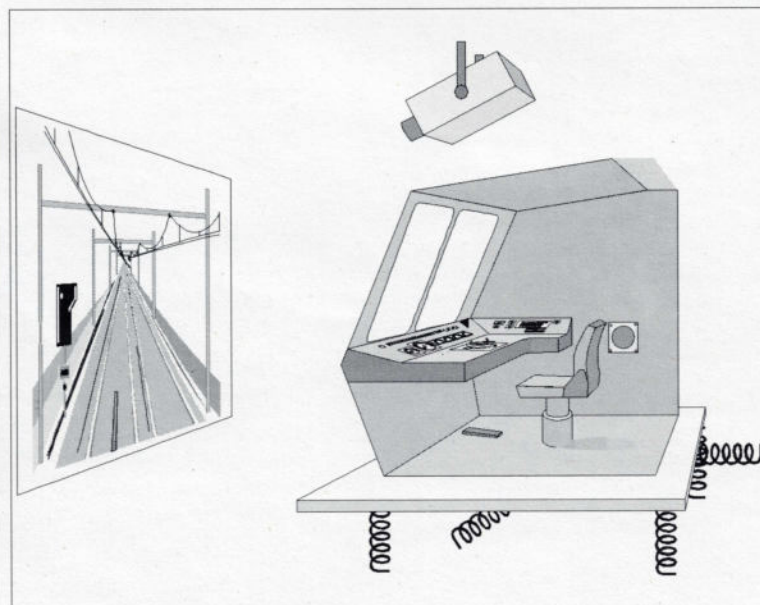
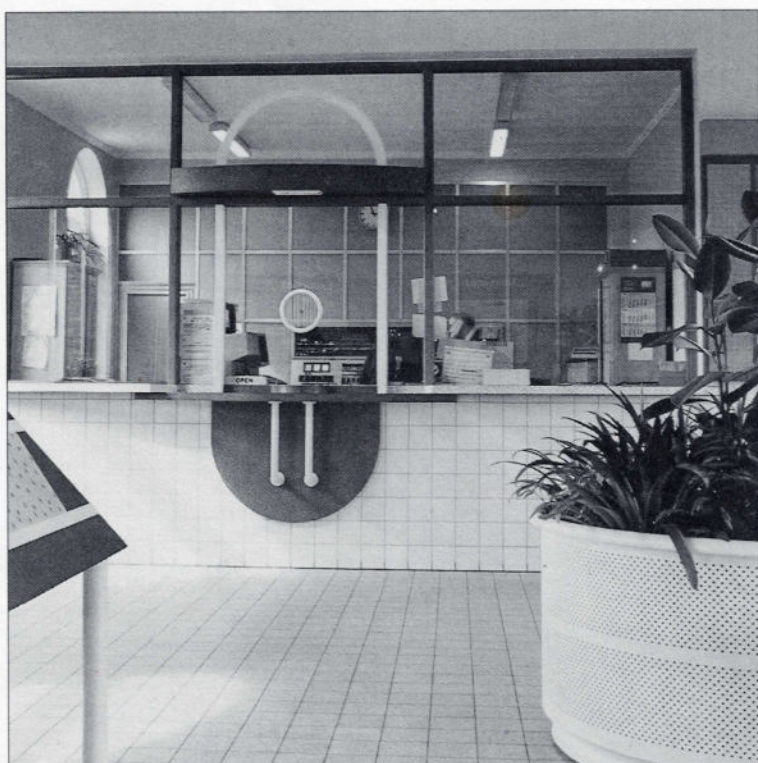
ACCUEIL

1.321 MILLIONS POUR MIEUX ACCUEILLIR EN 1996

L'effort de longue haleine en faveur de l'accueil des clients voyageurs se poursuit en 1996. Le budget d'investissements de l'année compte un poste global de 1.321 millions de francs à cet effet.

Le programme - dans la continuité des efforts des années précédentes - comprend des constructions nouvelles et des travaux aux bâtiments de près de 15 gares, des rafraîchissements de couloirs sous voies, ainsi que des rénovations et extensions de parkings et d'abris pour deux roues. Tout le territoire sera, en pratique, intéressé par des travaux.

L'information bénéficiera d'u-



LES "IDÉES SPECIALES" DE L'ÉTÉ 1995

Comme nous l'avions annoncé en son temps, une action spéciale "ÉTÉ 1995" de la Boîte à Idées s'est déroulée entre le 2 mai et le 31 août 1995. Une opération à succès ! En effet, 175 propositions d'amélioration ont été introduites.

Parmi celles-ci, 24 idées ont été primées pour leur originalité ou leur mérite, ou parce qu'elles pouvaient être mises en oeuvre immédiatement. Cinq d'entre elles ont ensuite été tirées au sort, ce qui fait cinq gagnants d'un prix spécial. Chacun d'entre eux reçoit gratuitement, comme il avait été convenu, 2 billets EURO-STAR Bruxelles-Londres, aller-retour, en première classe pour ayants droit et bénéfi-

ciaires des facilités de circulation, à utiliser en 1996.

Il s'agit, alphabétiquement:

□ de José Depinois, ajusteur matricien, AC Gentbrugge, pour son idée d'adapter l'équipement d'une machine en vue de perforent plus facilement de longs profils;

□ d'Albert Libert, premier commis d'exploitation, gare de Marloie, qui propose de simplifier les formalités pour remplir les demandes de cartes de réduction VIPO;

□ de Marc Michiels, technicien électromécanicien, AC Malines, qui veut améliorer technologiquement les équipements électroniques pour la sonorisation des automotrices quadruples;

□ de Roland Naudts, premier

commis aux écritures, gare de Merelbeke, pour son essai de remplacement des bâtons de manoeuvre en bois utilisés par le personnel des gares de formation, par des bâtons en carbone moins fragiles;

□ et enfin de Danny Ongena, chef de secteur technique "Instruction", district centre, pour son idée: pouvoir utiliser des passerelles entre rames de train parallèles afin de faciliter l'évacuation des voyageurs d'une de celles-ci, immobilisée suite à un incident.

L'entreprise réitère ses félicitations à tous ces auteurs et attend les nouvelles idées qui germent en permanence dans les cerveaux des cheminots belges. Parce que ça doit devenir un réflexe: vos idées, n'hésitez pas à les déposer dans la boîte.

ACCUEIL

1.321 millions pour l'accueil

(suite de la première page)

ne enveloppe dans laquelle on prélèvera les sommes nécessaires pour étendre les services "Ari" (disk, gate, etc.). La rénovation ou le placement de systèmes de sonorisation sera poursuivie. Et on modernisera plusieurs installations de téléaffichage.

Quelques projets d'envergure seront poursuivis:

□ restauration de la verrière d'Anvers-Central;
□ construction de la nouvelle gare du Quartier Léopold, au coeur du quartier européen;
□ poursuite de la modernisation de Bruxelles-Midi (notamment la partie qui deviendra une zone commerciale active).

Nos photos donnent un petit échantillon des efforts réalisés.



CA S'EST PASSE...

Le 10 avril près d'Antoing

La presse nationale a été invitée aux premiers parcours à grande vitesse sur le sol belge. Une rame Thalys a parcouru les 15 kilomètres entre le raccordement à la dorsale wallonne et la frontière française (qu'elle a franchie, bien entendu) et atteint les 270 km/h. L'objectif des tests était le 330 c'est-à-dire la vitesse commerciale plus 10 %; il a été atteint quelques jours plus tard.

Du 15 au 21 avril à Gand

Dans le cadre de Flanders Technoland, la SNCB a exposé son simulateur de conduite (voir dans ce numéro) entouré de trois projets informatisés de pointe: Artemis (nous en parlons dans la prochaine édition), Aristote et la cabine EBP/PLP.

Le week-end du 19/21 avril à Bruxelles-Midi

Les portes de la gare se sont ouvertes toutes grandes au public curieux de jeter un oeil sur le terminal Thalys et le matériel roulant du même nom. Une expo informative d'envergure complétait l'offre. Les visiteurs ont pu y découvrir des aspects moins connus mais aussi passionnants de ce projet qui entre en phase active.

Le week-end du 26/28 avril à Liège-Guillemins

Rebelote sous l'emblème Thalys. Liège étant le point d'arrêt belge sur l'antenne est du PBKA, il fallait réserver aux Principaux autant de plaisirs qu'aux Bruxellois. Même exposition donc, mais succès plus important. On le comprend: les Liégeois ont depuis longtemps très envie de voir le TGV quotidiennement dans leur gare. C'est chose faite.

Du 23 au 30 avril à Namur

Une expo a présenté la métamorphose de la gare et le projet de construction du parlement wallon sur la dalle qui recouvrira les voies. La presse et l'autorité régionale ont découvert le projet le 23 avril et de nombreux visiteurs se sont pressés autour de l'expo les jours suivants pour s'informer sur le sujet avant la consultation populaire du 2 juin.



Le week-end du 3 au 5 mai à Anvers-Central

Nouvelle étape de présentation de Thalys. Cette fois, c'est le dernier arrêt avant la Hollande qui vivait à l'heure du TGV. Les premières liaisons directes de la métropole portuaire avec Paris ont pris cours début juin. Anvers appartient au club fermé des villes-étapes de la grande vitesse ferroviaire. Les habitants de la ville de Brabo n'ont pas boudé leur plaisir sous la verrière centenaire.

Le week-end du 10 au 12 mai à Mons

Dernier week-end expo-Thalys avant le démarrage commer-

cial. Nous sommes aussi dans la dernière gare-étape belge avant la ligne nouvelle et la frontière française. Pour la fête des mères, beaucoup de petits Montois ont amené maman et papa voir le superbe train rouge et gris. En attendant ses deux arrêts quotidiens et ses passages à une vitesse pas encore trop décoiffante.



Jusque fin mai: parcours Thalys sur invitation

Délégations belges et françaises, groupes de journalistes, délégués des agences de voyages, membres du personnel de la SNCB (le 28)... Que de groupes pour des voyages qui étaient encore comme des parcours de rodage du service Thalys, officiel et commercial à partir du 2 juin. Depuis la circulation à 270 km/h, les tests se sont poursuivis et les deux entreprises ferroviaires associées dans Westrail International (SNCB + SNCF) ont mis le paquet pour promouvoir un produit qui devrait nous attirer une clientèle toujours plus nombreuse.

Fin mai/début juin: quinzaine "électrique" à Deinze

Le 28 mai fut un grand jour à Deinze pour les amateurs de voyages sous 3000 Volt: la ligne 73 sous caténaire était inaugurée en présence de nombreux invités. A noter que des membres du personnel de la SNCB avaient pré-inauguré le 22.

Les 8 et 9 juin, les gares de la ligne ont fêté ça avec visites, concerts apéritifs, expositions... pour offrir aux habitants de la région un agréable week-end ferroviaire.

Le 31 mai à Olen: on rouvre

Fermé depuis plusieurs années, le point d'arrêt d'Olen, sur la ligne 15 Herentals - Mol - Hasselt, revoit les trains s'arrêter depuis le 2 juin. Comme Maffle et Alost-Kerrebroek vers le 1^{er} septembre dernier.

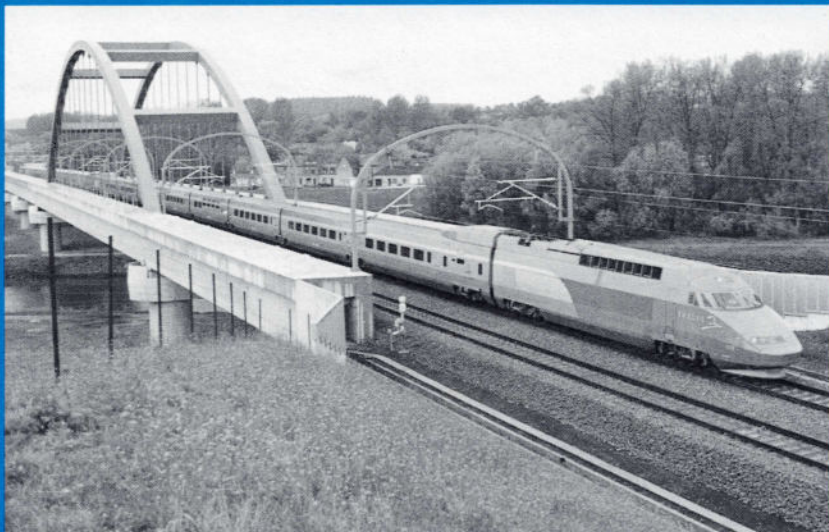
Et bientôt...

Les 22/23 juin: fête sur la ligne 24

Voilà 80 ans qu'on l'a construite, la ligne 24, qui file du sud-Limbourg vers Montzen et l'Allemagne. La zone de Visé va fêter ça les 22 et 23 juin en ouvrant une exposition de photos et documents relatifs à la ligne, en montrant du matériel d'infrastructure et en proposant des parcours locaux en autorail type 43 du PFT.

Du 24 au 30 juin à Haine-Saint-Pierre

Une semaine de bonheur pour les amateurs de patrimoine ferroviaire. L'abri du musée d'Haine-St-Pierre ouvre ses portes au public. A voir: du matériel roulant, dont une loco vapeur sous pression, et peut-être du matériel d'associations privées.



SUR LE TERRAIN

POLICIER FERROVIAIRE: un métier important

Plus de 16.500 procès-verbaux, c'est un indice de la charge de travail de la police des chemins de fer; Un de nos corps de métier qui reste méconnu du grand public et des cheminots eux-mêmes.

La police ferroviaire est née le même jour que le chemin de fer, sur la ligne Bruxelles-Malines, le 5 mai 1835. Il s'agit donc là d'un très vieux cadre de police, beaucoup plus ancien que les polices communales et même que la "Police Judiciaire près les parquets"... Ses membres sont en réalité officiers de police judiciaire. Ils ont une mission de surveillance et de protection des clients, du personnel et des installations de la SNCB.

Sélection sévère

Attaché à une gare ou membre d'une brigade mobile, l'officier de police a fort à faire: interventions, auditions, enquêtes, surveillance, rédaction de procès-verbaux, rapports administratifs et missions spéciales... Les délits sont variés, particulièrement dans les grandes agglomérations où les gares sont confrontées à des vagues de petite criminalité.

On ne devient pas officier de police ferroviaire du jour au lendemain. Les critères de sélection (tests psychotechniques, entretien avec un jury, examen médical approfondi...) sont sévères. Les candidats reçus entament un stage



d'un an pendant lequel ils suivent une formation policière spécifique au sein d'une Ecole de Police régionale. En outre, ils suivent une formation en matière de droit et se familiarisent avec les procé-

dures d'instruction et l'usage des armes. Leur progression est évaluée tout au long du stage. Et la nomination définitive n'intervient qu'à la fin de celui-ci.



Exemple Carolo

Pour bien comprendre, autant aller voir sur place. C'EST A DIRE l'a fait, à Charleroi-Sud. Une signalétique discrète conduit à l'étage des locaux de la police: bureau, salle d'attente, petite salle réservée, portes blindées, guichet anti-spray... Tout est prévu, sans que ça choque.

"Les résultats sont dans la plupart des cas le fruit d'une collaboration étroite entre les différents corps de police (ferroviaire, communale, judiciaire, gendarmerie). Par exemple, fin 95, grâce à une bonne connaissance des habitudes des gares, notre police de Charleroi a pu appréhender rapidement l'auteur d'une fausse alerte à la bombe." Et notre interlocuteur poursuit: "Le rôle du policier, c'est surtout la prévention. Il faut tout

mettre en oeuvre pour éviter qu'un délit soit commis. Il faut sécuriser les gens dans nos gares. La police a un autre rôle important à jouer: l'accueil des victimes d'agression, pour les rassurer et obtenir malgré la forte émotion le plus possible de renseignements pour identifier l'agresseur. Les enquêtes sont menées régulièrement de A à Z par nos agents". A côté de la présence sur le terrain vient donc tout l'aspect administratif: rédaction de procès-verbaux, de rapports, recherches diverses, etc.

"Après la formation de base reçue dans les écoles de police, nous suivons des conférences mensuelles dans les districts. Les chefs de police reçoivent également des directives au siège central du département Transport et ils les répercutent à leurs collaborateurs. C'est une formation continuée qui nous permet d'effectuer au

mieux ce travail particulier".

A cet instant de l'entretien arrive l'annonce d'un essai de vol de voitures en gare d'Erkelinnes. A une cinquantaine de kilomètres... Sur place, les policiers sont accueillis par le chef de gare qui rapporte sommairement les faits. Commencent alors les constatations d'usage et un interrogatoire plus approfondi des différents témoins.

"Le chemin de fer est de plus en plus souvent victime d'actes de vandalisme, de dégradations des installations, du matériel roulant, des biens transportés. C'est pour cette raison qu'une solide documentation est constituée. Elle est de plus souvent consultée, exploitée et enrichie par les confrères des polices communales et de la gendarmerie dans le cadre de leurs propres enquêtes".

22 mai 1996.
Nous sommes tous tragiquement confrontés aux terribles conséquences d'un vanda-

lisme absurde. A la recherche de quelque sensation spéciale, deux adolescents ont provoqué la mort d'un collègue qui con-

duisait le train Gand-Dinant. Nous partageons la peine de ses proches.

ROULERS, 11 AVRIL

En avril 1995, un exercice de catastrophe fut réalisé à Roulers à environ 150 mètres du PN 74. Un an et quatre jours plus tard, ce qui n'avait été alors que théorie et devenu, hélas, dramatique réalité. Quasi au même endroit.

Le jeudi 11 avril 1996, le train E Zeebrugge-Courtrai, à sa vitesse normale, heurte à 17 h 33 une barre métallique présente sur la voie. Des circonstances imprévisibles s'enchaînent, et le premier bogie de l'automotrice déraile. La première voiture bascule et finit sa course couchée contre un poteau de caténaire.

Une réaction rapide et efficace

Un bruit violent et un nuage de poussière et de fumée. C'est la première image dont les cheminots au travail dans le chantier béton tout proche gardent le souvenir.

Leur réaction est immédiate et efficace: ils avertissent les services de secours. Ils prennent contact avec des collègues pour qu'on coupe le courant dans la caténaire et qu'on stoppe le trafic. L'un d'eux va dans le poste de conduite couper l'alimentation des moteurs. Les autres s'élancent vers le train en détresse et sont les premiers à porter secours aux voyageurs.

Les services de secours arrivent très rapidement sur place. Pendant plusieurs heures, ils sont aidés par les cheminots du chantier béton, de la gare de Roulers, et par d'autres appelés sur place.

Un enchaînement de circonstances

Le bilan de l'accident, 3 morts et 57 blessés, provoque une vive émotion au sein de la SNCB, où la sécurité est une préoccupation centrale. En

réalité, c'est un enchaînement de circonstances imprévisibles qui est à l'origine du déraillement. Et elles n'ont rien à voir avec la réglementation ou les précautions en matière de sécurité.

Un camion perd un axe métallique sur le passage à niveau. Le train E 5014 Zeebrugge-Courtrai heurte l'axe. Celui-ci, dont l'extrémité est crantée, bloque et fait dérailler le bogie.

Que conclure ? Rien de plus, sans doute, que ceci: les passages à niveau sont des endroits à risque, tant pour le trafic ferroviaire que pour les usagers de la route.

Rétablir le trafic

Les secours et leurs auxiliaires cheminots, une fois au bout de leur travail, quittent les lieux de l'accident. D'autres collègues prennent alors le relais, pour une course contre la montre. Car il faut, pour un nombre important de voyageurs, rétablir au plus tôt la circulation des trains sur la liaison Bruges-Courtrai. Les trains de secours technique de Merelbeke et de Schaerbeek sont dépêchés sur place pour (aidés par un partenaire privé) relever les voitures et les remettre sur les rails. Les responsables de l'infrastructure forment des équipes spéciales pour débayer, réparer la voie et la caténaire, rétablir la signalisation.

Le vendredi et pendant tout le week-end, ces collègues vont vivre des jours de dur-travail. Le samedi déjà, la liaison est rétablie: les trains empruntent une voie contiguë entre Izegem et Lichtervelde.

Le lundi 22 avril à 5 heures, moins de 11 jours après la catastrophe, la circulation est rétablie totalement dans les deux sens sur les voies principales. Il n'y paraît plus. Mais ceux qui étaient sur les lieux le soir du 11 avril conservent en eux des images qui mettront du temps à s'estomper.



Pour les clients

Les spécialistes du Transport ont aussi contribué activement à rétablir le service pour les clients.

* Entre Izegem et Lichtervelde, le soir de l'accident, un service de navette par bus a remplacé les trains détournés par les lignes 75 et 50A.

* Le vendredi, un double service de trains L était mis en place entre Bruges et Lichtervelde d'une part, Courtrai et Roulers de l'autre.

* Le samedi 13 avril, le service normal de week-end était déjà rétabli.

Des cheminots du chantier béton et de la gare de Roulers arrivent très vite sur place. Ils se mettent à la disposition des services de secours (photo 1)

Des agents de l'Infrastructure (voie, signalisation, caténaire, éclairage-chauffage-force motrice) se relaient nuit et jour pour tout remettre en état (photos 2, 3 et 4)

Deux jours durant, la SNCB ouvre en gare de Roulers une cellule d'information qui répond à toutes sortes de questions (blessés, objets perdus, détails administratifs, assurances). Du travail efficace et utile (photo 5)



MERCI

Le Comité de Direction de la SNCB remercie tous ceux qui se sont mis spontanément à la disposition des secours. Il remercie également tous les cheminots qui, plusieurs jours durant et sans compter leur temps, ont travaillé au rétablissement du service normal.