

MARCHANDISES

B-CARGO: UNE NOUVELLE CHARTE DE QUALITE

Une nouvelle charte de qualité règle les efforts à poursuivre à l'égard d'un client important. On en avait conclues jusqu'ici avec les sidérurgistes. On avait signé avec le partenaire exploitant d'une plate-forme multifonctionnelle. Cette fois, on traite avec un client général.

Railtrans est une société d'expédition créée en 1971 pour grouper les envois internationaux par conteneurs de ses membres (des sociétés maritimes). Elle a aujourd'hui étendu sa gamme de services et gère aussi des transports conventionnels. Elle s'est associée à la SNCF et la SNCB dans Scaldirail, pour vendre à Anvers du ferroviaire à

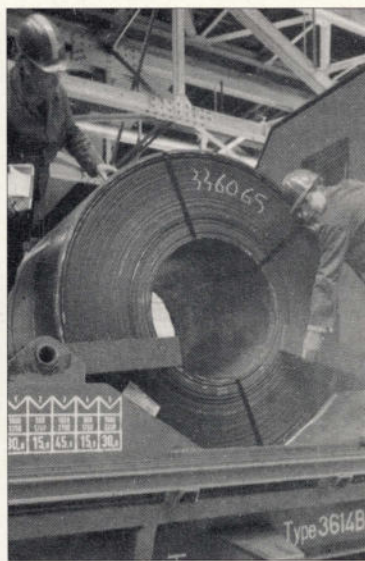
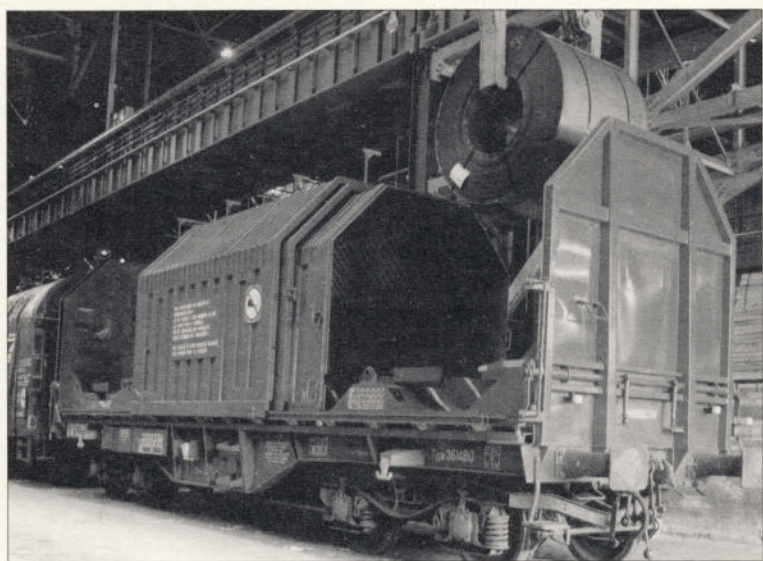
destination de la France. Elle participe au capital du Terminal Athus, dont elle vend les services dans les ports belges. Elle a installé à Essen (Ruhr) une filiale qu'elle contrôle à 100 % pour gérer des trafics belgo-allemands.

A présent, elle "charterise" 60 % d'un train régulier entre Anvers et la Ruhr (Gremberg), le Mercator, qui transporte essentiellement des produits métallurgiques. Du mardi au samedi (les 5 départs hebdomadaires du Mercator), elle dispose d'une capacité de 1.000 tonnes brutes dans ce train pour y grouper les expéditions de ses clients.

La charte de qualité signée le 29 octobre avec Railtrans a un double objectif:

- assurer la fiabilité du Mercator (respect des horaires, des correspondances, des délais de livraison);
 - améliorer la qualité de la logistique wagons (choix, mise à disposition, chargement, contrôle et acceptation).
- Le tout appuyé par une bonne circulation de l'information entre transporteur et client.

Les bons résultats obtenus dans le cadre des chartes précédentes sont encourageants. L'élévation du niveau de qualité dans les trafics réalisés avec Railtrans (un million de tonnes en 1995) devrait permettre à cet expéditeur, et par suite à la SNCB, d'accroître leur part de marché notamment dans le créneau des transports métallurgiques.



GRANDE VITESSE

LE TGV SEDUIT DE PLUS EN PLUS



Depuis le 29 septembre, les Thalys assurent la relation Bruxelles - Paris en moins de deux heures: 1 h 58 exactement, pour la plupart des 13 trains quotidiens. Et la clientèle apprécie: chaque semaine, environ 50.000 voyageurs les empruntent, un tiers pour affaires, deux tiers dans le cadre de leurs loisirs. Ces chiffres signifient, à plusieurs reprises, une croissance de plus de 30 % par rapport aux mêmes périodes de l'an passé. Les prévisions sont même légèrement dépassées. Et récemment (le 26 octobre), on a fêté le millionième voyageur depuis le 2 juin.

Eurostar est lui aussi en croissance. Celle-ci est plus lente mais elle est régulière. Actuellement, plus de 3.000 personnes l'empruntent chaque jour en moyenne dans les deux sens entre Bruxelles et Londres. De plus, en fin de semaine ou au début de week-ends prolongés, ces trains affichent régulièrement

complet pour les offres promotionnelles. Et ceci malgré leur grande capacité (près de 800 places), choisie pour éviter la saturation du tunnel sous la Manche.

Ces données sont encourageantes. Et notre avantage se marquera encore plus quand nous gagnerons 35 minutes sur les 3 h 15 actuelles: dans un peu plus d'un an, lorsque la ligne nouvelle à grande vitesse sera ouverte entre Hal et Antoing.

Par ailleurs, des travaux préparatoires à la grande vitesse ont commencé à Voroux, près de Liège. Les chemins de fer néerlandais, de leur côté, finalisent leur projet de ligne à grande vitesse depuis la frontière belge (franchie le long de l'autoroute E 19 Anvers-Breda) vers Rotterdam et Amsterdam. La Deutsche Bahn a quant à elle commencé début octobre les travaux de la ligne à grande vitesse Cologne - Francfort.

COMPLEMENTARITE

RING DE BRUXELLES: LE RAIL AIDE LA ROUTE

Un tronçon du ring de Bruxelles est en travaux jusqu'en avril 97. En vue de son élargissement. Quiconque écoute la radio le matin peut le comprendre: entre Zellik et Wemmel, le trafic a de tout temps été bouché ou ralenti. Début septembre, la gendarmerie a lancé via la presse une vague d'information sur les perturbations qui en découleront pour les navetteurs automobilistes.

Nous avons lu avec plaisir, dans le communiqué distribué, le paragraphe que voici.

Le train, l'alternative par excellence

La Société Nationale des Chemins de fer Belges, un partenaire incontournable lorsqu'il s'agit de trouver des alternatives aux routes encombrées, sera dans les prochaines semaines

très attentive à l'évolution du nombre de voyageurs suite aux problèmes du Ring. Si nécessaire, la composition de certains trains sera renforcée. Par ailleurs, d'autres trains, en particulier ceux qui arrivent à Bruxelles après 8 h 15, offrent encore des places libres. L'occasion de découvrir un moyen moins stressant pour se rendre au travail, d'autant plus

que la plupart des gares du pays disposent d'un parking où laisser sa voiture. La complémentarité entre la voiture et le train: une combinaison gagnante à essayer!

La concertation entre le rail et la gendarmerie s'était exercée jusqu'ici de manière un peu spectaculaire dans l'opération RapiDus, le bison futé du littoral belge.

Elle trouve à présent d'autres occasions "médiatiques" pour s'exprimer. Ce fut le cas, comme on le voit ici, pour les travaux du ring. Plus récemment encore, annonçant des travaux sur l'E 40 à hauteur de Bertem, la gendarmerie a de nouveau évoqué l'alternative train. Voilà qui contribue concrètement à une gestion des transports globalisée.

AC SALZINNES: courant d'air vif sur le rail de demain

Salzinnnes est un atelier central du matériel proche de la gare de Namur. Il est l'un de nos importants centres d'emploi et de technologie. Avec ses 950 collaborateurs et 4.000 machines et outils, il peut répondre aux demandes les plus exigeantes dans les domaines les plus divers. Et il a de l'avenir.

Salzinnnes ouvrait ses portes du 24 au 27 octobre. Les entreprises, le jeudi, les écoles le vendredi, puis le grand public, pendant le week-end, ont pu découvrir ou redécouvrir les techniques de pointe appliquées au transport ferroviaire. C'est bien entendu le week-end que le gros de la foule était attendu, pas moins de 3.000 visiteurs au bout du compte.

Simulateur super star

Le simulateur de conduite a attiré la curiosité de tous. Outil pédagogique par excellence, le simulateur est appelé parfois "le beau jouet" - sans méchanceté, et parce qu'il est vraiment beau.

Il fait la fierté de ces concepteurs et même de tout le personnel de l'atelier. A juste titre: le public en visite en a fait la super star de ces portes ouvertes.

La technologie pour les connaisseurs

Tour horizontal à commande numérique, tour vertical, aléseuses-fraiseuses, découpeuse à laser à commande numérique, centre d'usinage à commande numéri-

Salzinnnes développe son activité dans l'entretien et la réparation des locomotives, électriques et diesel. Près de 130 y passent chaque année pour le gros entretien (démontage puis remontage complet de la loco). Les nouvelles, en commande, y seront également entretenues. L'AC est aussi un important centre de fabrication de pièces de rechange et d'équipements spécifiques, comme, par exemple, du matériel urbain tel que des sièges et abris de quais (trains ou bus).

que... Les outils modernes de Salzinnnes, présentés par un personnel très motivé à fournir les informations les plus fouillées et les plus utiles, ont passionné les élèves des écoles techniques. Les voitures i11 ainsi que les toutes dernières locomotives série 21 ont eu aussi leurs admirateurs attentifs.

"Je suis fier de montrer mon atelier"

"J'ai vraiment envie de faire part de mes connaissances techniques à tout le monde" nous disait sur place un ouvrier de l'atelier. "Je me suis mis spontanément à la disposition de l'atelier pour organiser au mieux les portes ouvertes et montrer ainsi au grand public notre savoir faire".

Si le lobbying est l'affaire de spécialistes, les cheminots de Salzinnnes en ont fait, d'une certaine manière, à l'intention d'un large public, celui de notre "service public" et aussi de nos offres plus commerciales. Pour certains, c'était boucler une boucle: "Je suis passé un jour à Salzinnnes avec mon école. Un autre jour, j'y suis rentré défini-

tivement pour trouver un travail valorisant et en continuelle évolution". Pour beaucoup, ces portes largement ouvertes ont produit un courant d'air vivifiant: "Les gens qui passent constatent que la SNCB est une entreprise où tout le personnel a une très grande responsabilité dans la régularité et la sécurité du trafic des trains".

De quoi être fiers !



MATERIEL

AC MALINES: les M4 et des automotrices en rénovation approfondie

A l'Atelier Central de Malines, la phase préparatoire de la rénovation des voitures M4 est achevée. La ligne de production tourne maintenant en vitesse de croisière. Le 13 novembre, une première rame de 12 voitures est sortie de la chaîne. On mettra 7 ans pour rénover les 578 unités.

Star 21 et le plan d'investissements 1996-2005 prévoient, à côté d'importants achats de matériel neuf, la rénovation des 578 voitures M4 et de 175 automotrices. Ces dernières seront traitées à partir de 1998.

Une palette de métiers

Les M4 subissent une rénovation en profondeur. Elles sont d'abord complètement déshabillées. Ensuite entrent en jeu quantité de métiers spécialisés. Les coffrets électriques et les bogies passent à la révision. La caisse est décapée par grenaillage, traitée contre la rouille, couverte d'un enduit et finalement repeinte.

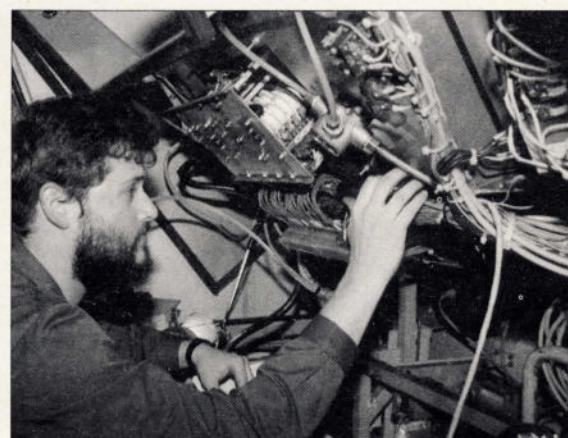
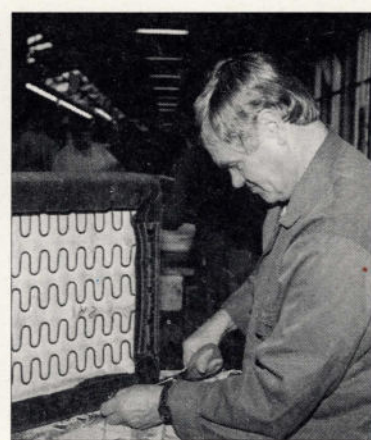
Les peintres en ayant terminé, on pose de nouvelles fenêtres. Les électros remplacent tout le câblage dans un double but: □ séparer les commandes de

portes et de freins, pour accélérer l'ouverture et la fermeture des portes; □ rendre possibles les échanges d'énergie entre voitures. C'est un progrès de dimension. Chaque voiture étant jusqu'ici "autonome", une défaillance de sa génératrice propre la prive d'éclairage et de chauffage. Dans la version nouvelle, le courant peut venir de la voiture voisine. Une voiture défectueuse ne doit donc plus être immédiatement retirée du service.

Les clients semblent apprécier

Entre-temps, les garnisseurs rhabillent sièges et banquettes dans leur atelier propre. Panneaux, souffleries d'air, revêtement de sol, sièges, miroirs et rideaux - rafraîchis ou carrément nouveaux - sont alors remontés. Les w.c. anciens sont remplacés par un système en circuit fermé. Le tout, de bout en bout, prend une trentaine de jours.

Et le résultat semble être au goût des clients. Deux voitures rénovées ont été pendant quelque temps incorporées dans des trains Anvers-Charleroi. Le département Voyageurs a interrogé les clients en cours de voyage. Résultat du sondage: plus de 90 % des personnes interrogées apprécient le matériel rénové.



Commandes importantes pour l'atelier

Ce travail de rénovation va procurer 2 millions d'heures de travail à l'atelier central. Et on y ajoutera 1,750 million d'heures pour le face-lift de 175 automotrices qui commencera en 1998.

Au total, 300 agents de qualifications variées y seront occupés jusqu'en 2005. Cette expérience professionnelle acquise, l'atelier de Malines espère pouvoir exercer ses talents de rénovateur pour d'autres missions encore.

La voiture est complètement déshabillée, rénovée puis reménagée. Les spécialistes regarnissent les sièges, re-tirent le câblage, inspectent les tableaux électriques... Résultat final: ce sont de vraies M4 neuves qui reprennent le service.

ENTRETIEN DE LA VOIE: approche sélective en faveur du confort

L'entretien de la voie est de plus en plus ciblé, c'est-à-dire adapté aux besoins. Il s'agit naturellement de savoir au départ quel entretien est nécessaire et dans quel délai il doit être exécuté.

Une voie ferrée est elle aussi victime de l'usure du temps. Pendant quelque 150 ans, on a prôné un entretien régulier. Les techniques modernes permettent de mesurer la voie et, grâce à ces données et aux comparaisons avec les résultats d'autres mesurages, on peut émettre des prévisions d'entretien. A cet égard, il est important de garder à l'esprit que l'usure de la voie reste pour ainsi dire constante dans le temps.

Mesurer

Pour contrôler l'état de la superstructure de la voie, l'Infrastructure voie fait circuler la draine de mesure M 422 sur tout le réseau deux fois par an, avant et après l'hiver, soit en octobre/novembre et en mars/avril. Les résultats des mesurages effectués pendant le trajet sont enregistrés de différentes façons:

□ de manière analogique sous la forme d'un graphique. La déviation de l'aiguille correspond à l'importance du défaut mesuré;

Un segment de voie classique se prête à des vitesses atteignant les 300 km/h. A l'Infrastructure, il est fait état avec fierté d'un document signé au nom de la SNCF et qui porte sur un tronçon de notre réseau. Le segment de voie belge a été mesuré par le pendant SNCF de la M 422. Le document constitue un titre de gloire pour la qualité de l'entretien des voies. Cela signifie que la superstructure de la voie rencontre les exigences techniques imposées pour une telle vitesse. D'autres éléments comme la largeur de l'entre-voie et les distances de freinage peuvent toutefois empêcher que lesdites vitesses soient atteintes sur ce tronçon.



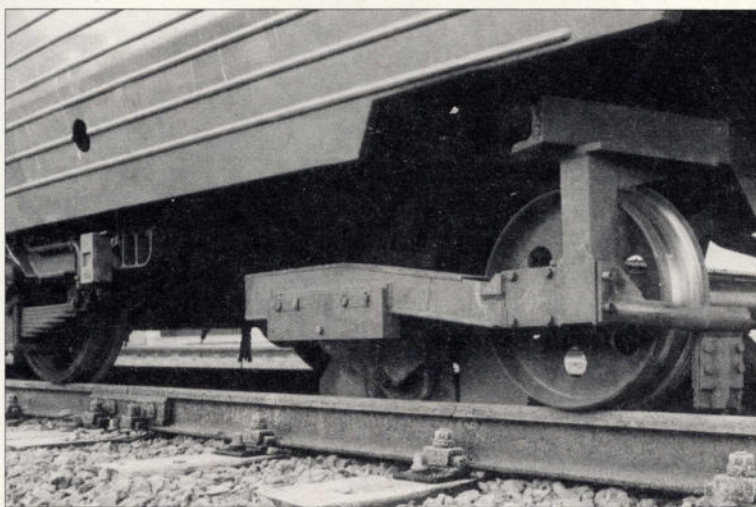
La draine de mesure M 422 qui parcourt la totalité du réseau deux fois l'an.

L'état de la voie représente l'un des éléments qui influence la sensation de confort des voyageurs. L'état du matériel en est un autre. L'Infrastructure et le Matériel se sont concertés afin d'aboutir à une harmonisation des aspects techniques respectifs. Les éléments de l'Infrastructure trou-

vaient leur origine dans les analyses des résultats des mesurages effectués avec la M 422. La concertation a débouché sur une meilleure suspension du matériel. Le voyageur pourra s'en rendre compte dans l'i 11 et l'AM 96.



Toutes les mesures sont enregistrées sous formes analogique et digitale.



Les essieux servent à la prise de mesures: les essieux porteurs (dans la suspension) comme les essieux mesureurs spéciaux...

□ de manière numérique, ce qui permet l'impression des résultats en listing sous forme chiffrée;

□ avec sauvegarde des données sur une disquette. Cette forme de stockage des données permet des analyses plus techniques qui, à terme, doivent déboucher sur un meilleur planning des travaux d'entretien.

Evaluer

A la lumière des résultats, la voie mesurée est évaluée suivant trois critères:

□ le niveau de qualité général. Cet état de la voie correspond à la sensation de confort ressentie par le voyageur au cours du trajet;

□ les défauts singuliers. Les segments de voie présentant des défauts singuliers sont traités lors du premier entretien;

□ les hors-tolérances. Ces anomalies dans la voie nécessitent une intervention immédiate parce qu'elles ont des répercussions sur la sécurité de la voie.

Vers des normes européennes

La SNCB n'est naturellement pas la seule entreprise ferroviaire à procéder à des mesurages.

Afin de pouvoir comparer entre elles les données des différents réseaux, un système de contrôle du nom de SIGMA a été mis au point.

Pour déterminer quels segments de voie doivent faire l'objet d'un

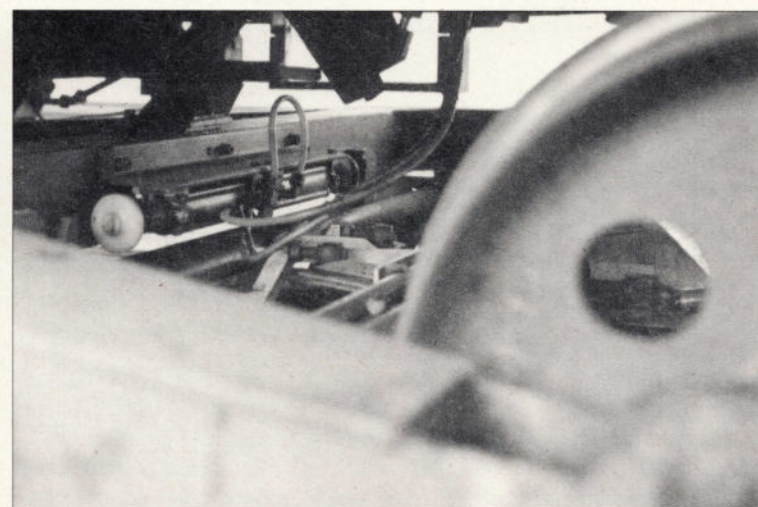
contrôle sélectif par la méthode SIGMA, on tient également compte des prévisions d'entretien des sections de voie concernées.

Imaginons deux segments de voie qui présentent des défauts singuliers et, entre les deux, un segment qui correspond au niveau de qualité général. Les trois segments seront traités comme un tout si cela se révèle être la solution la plus intéressante du point de vue de l'organisation de l'entretien.

Sur la base d'expériences faites par les divers membres, l'UIC met actuellement au point un système de contrôle qui intègre également des éléments économiques. Ce système en devenir a été baptisé ECOTRACK.

La draine de mesure M 422, datant de 1974, doit être bientôt remplacée.

On envisage un nouvel instrument de mesure qui pourra être aussi bien une automotrice qu'une voiture. D'ores et déjà, il est certain que les fonctions de la M 422 et du véhicule de contrôle des lignes de contact seront fusionnées dans le nouvel instrument.



... et les enregistreurs mettent le tout en mémoire.

L'été au littoral: la météo a dicté sa loi

Les conditions atmosphériques peuvent être un catalyseur efficace pour le tourisme au littoral. Ou à l'inverse un frein puissant. Attrayantes en 95, elles ont eu l'effet inverse cette année.

L'année dernière, 7 des 9 week-ends ont pu recevoir la

cote "beau à tropical". En 96, on n'a connu que 3 week-ends simplement ensoleillés. Nos statistiques en ont subi le contre-coup: en juillet, 5,5 % de voyageurs de moins qu'en juillet 95. C'est particulièrement le tourisme d'un jour qui a été touché par une météo pessimiste.

Reste que pour les deux mois de grandes vacances, nous avons totalisé un petit million de voyageurs transportés vers la côte.

Septembre a été assez souriant cette année, par rapport à 1995. Aussi avons-nous enregistré une petite progression de notre trafic avec les gares du littoral:

environ 2 %, départs et retours cumulés.

Une agréable précision: la gare de La Panne a particulièrement bien marché. Au bout d'une ligne électrifiée (la 73), elle recueille sans doute les fruits de la modernisation et d'une publicité efficace.



C'EST A DIRE est édité par le service des Relations Extérieures, produit sur papier recyclé par l'Imprimerie Centrale et distribué à tout le personnel par le Factage général.

Pour donner un avis: C'EST A DIRE - SG 01.413, section 50, Bruxelles.

TTB: tout comme et autrement

La quatorzième édition de Train-Tram-Bus a fait *tout comme* mais autrement. Le dimanche s'est mué en samedi, le billet gratuit de deuxième voyage était une fois de plus d'application et des partenaires de divers secteurs s'y sont encore associés.

La participation s'est située au même niveau que les samedis de 87 à 91 lorsque TTB durait tout un week-end: 55.000 voyageurs. Un score acceptable pour un jour que la météo avait annoncé humide !

Quelques milliers de voyageurs en étaient à leur première édition de TTB. Un renouvellement du public en soi intéressant.

Avec nos partenaires transporteurs, nous avons relevé le choix de destinations quand-même différentes. Bon nombre de participants ont choisi le shopping pour mobile, certains s'offrant en prime une facette culturelle. Bien sûr, le littoral reste un incontournable... un peu contré

cette année par la météo. L'Ardenne et les Hautes Fagnes ont *marché* comme les autres années. Différence sensible dans la composition: on a croisé cette année moins de mouvements de jeunesse; le samedi n'est en effet pas réellement leur jour.

Plus que les autres années, des groupes d'action ont exprimé des souhaits ou des griefs. Pamphlets distribués ici, explications données là sur les attentes à l'égard du (de notre) service public. Cette note critique est, à tout prendre, constructive: elle indique la manière dont l'utilisateur juge les services que nous lui fournissons. Elle prendra d'autant plus de poids d'ici un an, dans l'élaboration du service nouveau, à lancer en 98. Et la journée TTB de 97 devra nous voir plus que jamais sans doute à l'écoute de toutes les réactions.

Les leçons tirées de cette journée de 96 ne seront en tout cas pas sans effet sur le profil des journées TTB futures.

LES RETARDS ENDEMIQUES, EXPLIQUONS-LES...

Ces derniers temps, les retards enregistrés sur la ligne Liège-Bruxelles ont fait problème aux voyageurs, bien sûr, mais aussi à des membres du personnel. Tel, Héléciniois d'adoption, qui prend le train à Tirlemont, s'entend dire par un Ansois présent, que des travaux dans la région lié-

geoise expliquent ces perturbations. Il l'ignorait encore. Mais à présent, il comprend et il accepte mieux ce "mal chronique".

L'idée fait son chemin à la rédaction de C'EST A DIRE: pourquoi les cheminots ne seraient-ils pas eux aussi un relais, auprès des

clients, de ces informations bienvenues ?

Une petite carte et quelques explications de temps en temps nous le permettront. Et montreront, en même temps, quels efforts sont accomplis en de nombreux endroits de notre réseau.



Lignes 36/37: ralentissements à long terme

- 1 novembre 96 - avril 97
renouvellement de la voie de Louvain à Landen
⇒ retard: 3 à 5'
- 2 jusqu'à avril 97
ralentissement à hauteur des couloirs sous voies de Waremme
⇒ retard environ 2'
- 3 jusque fin janvier 97
assainissement dans la voie A au-delà de Verviers-Central
⇒ retard 2 à 3'
- 4 jusque courant 98
travaux au quadrilatère de Kin-kempois

Marche blanche du 20 octobre LA SNCB BAT AUSSI SES RECORDS

Elle tiendra dans les mémoires cette *marche blanche* du 20 octobre. Une marée humaine dans Bruxelles, en chapeaux blancs, vêtements blancs, avec ballons blancs et fleurs blanches. De l'avis général, il y avait bien 300.000 personnes. Un bon nombre de Bruxellois, un arrivage impressionnant en car ou en voiture, et une toute grosse foule en train.

De mémoire de cheminot, avec 140.000 voyageurs (voyez notre estimation basée sur les titres de transport utilisés), on a battu le record des records. A titre de comparaison, lors du décès du Roi Baudouin, on avait vendu près de 200.000 billets spéciaux, mais pour des déplacements étalés sur 4 journées.

A Bruxelles: l'effet de concentration

Ce qui rend ce record remarquable, c'est la concentration des ar-

rivées sur une gare, Bruxelles-Nord, et celle des retours en fin de journée à Bruxelles-Midi. Car en fait, un jour de semaine ordinaire, on peut compter que 150.000 personnes arrivent à Bruxelles et en repartent en train. Mais le trafic se répartit alors entre un plus grand nombre de gares, selon les quartiers dans lesquels ces voyageurs se rendent.

Le 20 octobre, la marche commençait près de la Place Rogier, d'où un afflux exceptionnel à Bruxelles-Nord, parfois difficile à canaliser comme ce fut aussi le cas sur les boulevards centraux de la capitale. Tout se terminait dans le quartier du Midi, avec le même effet de foule pour les retours. La SNCB, à Bruxelles comme dans tout le pays, a pris - et appliqué - les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de toutes les personnes en déplacement. Et c'est à juste titre que quelque 900 agents "impliqués" dans cet effort "qui a rendu possible un tel exploit exceptionnel".

Dans les régions: une journée d'exception

Succès important à Charleroi: au total plus de 10.000 voyageurs ont transité par la gare. On les a canalisés notamment en mettant en route 7 trains supplémentaires.

A Liège, de l'avis du chef de zone, cela s'est passé d'une manière ordonnée et respectueuse. Les départs du matin se sont bien espacés grâce à une surveillance continue du personnel. Le soir, les retours se sont déroulés jusqu'au-delà de 22 heures.

Au total, Namur a vendu plus ou moins 2.125 billets; 5 trains spéciaux ont été mis en marche en plus des 2 prévus au départ d'Arlon et des trains normaux renforcés pour véhiculer quelque 6.000 voyageurs.

Verviers estime sa prévente à 1.200 billets environ, principalement le jeudi et le vendredi. Au départ, en plus des trains réguliers comblés, des trains spéciaux ont été mis en circulation jusqu'aux alentours de midi. Tournai a vendu 1997 billets spéciaux, surtout en pré-vente. Un responsable relève que "Les gens ont réagi très calmement, avec beaucoup de dignité".

Hasselt a vendu 76 % des billets spéciaux en pré-vente. Sur place, on se réjouit d'avoir pu limiter l'attente des voyageurs à une trentaine de minutes au plus. Malines, par contre, a souffert: de 11 à 14 h, les quais sont restés noirs de monde, les trains en

provenance d'Anvers étant complets et ne pouvant plus prendre un voyageur.

Il faut dire qu'Anvers a crevé les plafonds avec 7.400 billets spéciaux et un beau paquet de billets week-end. L'axe nord-sud a donc bien donné.

Gand souligne que le stand info spécial a été fort utile de 10 à 20

heures et que des renforts ont permis de remettre les gens à destination sur des relations qui ne bénéficient pas d'un service tardif le dimanche.

Louvain a vu, de 10 à 14 heures, passer 23 trains bien remplis, 11 du service normal et 12 supplémentaires, dont un seul formé dans la cité universitaire.

Exemple rare d'humour "blanc"

C'est à Louvain qu'un senior a demandé avec insistance à un sous-chef si tel train venait bien de Genk. "Vous voyez,

pour le rendez-vous avec mon copain qui arrive là, j'ai dit que je porterais une casquette blanche..."

Pour le sourire d'un enfant

La "Make a wish Foundation" s'occupe des rêves d'enfants gravement malades. Elle a réalisé celui de Kathy, qui voulait aller en train à Bellewaarde. Des collègues de Bruges, Courtrai et Ypres l'y ont aidée. Quel moment unique pour elle lorsque Raf lui a "passé" les commandes de la loco !



Notre estimation: environ 140.000 voyageurs

1. billets spéciaux vendus:	86.000
2. 3/4 des 36.000 billets week-end portant la date du 20 octobre:	27.000
3. abonnements et libres parcours, billets TTB-promotion; enfants de moins de 6 ans:	25.000
Total	pas loin de 140.000