

B97 Important train de décisions

C'est le 30 mai que le Conseil d'administration a approuvé un pan très important de la réforme de l'entreprise.

Après un round de dialogue avec les organisations reconnues qui représentent le personnel, la direction a proposé un ensemble composé de 5 éléments majeurs:

- ☐ le schéma d'organisation de l'entreprise qui sera d'application le 1^{er} janvier 1998;
- ☐ les organigrammes de toutes les unités comprises dans ce schéma;
- ☐ les attributions de chacune de ces unités, leurs principes d'organisation et de fonctionnement;
- ☐ les profils des managers à nommer à la tête de chaque unité du nouveau schéma;
- ☐ et une note d'orientation pour les discussions sur le statut, les rémunérations et diverses questions en rapport avec l'emploi.

Dans sa décision, le Conseil a souligné divers engagements et principes qui donnent une cohérence globale au projet:

- ☐ l'unicité de l'entreprise et le maintien de toute l'activité;
- ☐ le maintien du statut du personnel et les adaptations à y apporter avant la mise en place des nouvelles structures;
- ☐ la mise en place d'organes de concertation adaptés à la nouvelle structure;
- ☐ l'orientation "client" indispensable pour que la SNCB tienne valablement sa place sur le marché.

Ce dossier, volumineux, contient les réponses à un certain nombre de questions que les cheminots ont posées lors des séances d'information organisées en avril dans les districts. *C'EST A DIRE* va publier comme promis un dossier qui abordera ces questions, pour donner les réponses contenues dans la décision du Conseil. Vous le recevrez bientôt, à votre nom, comme le *C'EST A DIRE* que voici.

Un site SNCB sur Internet

La SNCB veut faciliter autant que possible la vie à ses usagers actuels et à ses clients commerciaux. Puisque nous sommes entrés dans l'ère CYBER, elle a installé sur Internet son propre site qui ouvre un monde de possibilités en matière de communication.

A court terme, le client pourra réserver via Internet des places dans les trains Thalys et Eurostar. Il pourra en étudier les horaires, juger du confort et consulter les prix, remplir un bon de commande, et être recontacté au moment qui lui convient.

Que proposera encore Internet ? Certaines activités organisées par la SNCB, le savoir-faire SNCB, des offres d'emploi, des informations générales destinées aux voyageurs en service intérieur et international.

Les quatre adresses du site SNCB:

<http://www.sncb.be>
<http://www.nmbs.be>
<http://www.b-rail.be>
<http://www.b-rail.com>

DU NOUVEAU EN TRAFIC TGV

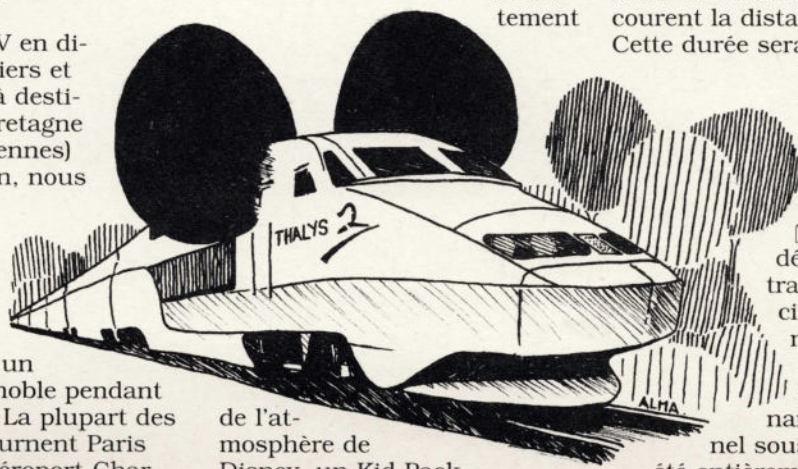
Les chiffres parlent d'eux-mêmes: de plus en plus de Belges utilisent les trains à grande vitesse ou les trains internationaux classiques. Depuis le 1^{er} juin, l'offre comporte un certain nombre de nouveautés.

- ☐ Pour les TGV en direction de Poitiers et de Bordeaux, à destination de la Bretagne (Quimper et Rennes) et de Perpignan, nous avons donné tous les détails dans notre numéro 3/97.

- ☐ Il y a même un TGV pour Grenoble pendant les mois d'été. La plupart des TGV qui contournent Paris s'arrêtent à l'aéroport Charles-de-Gaulle et aux portes de Disneyland Paris à Marne-la-Vallée.

- ☐ Un TGV circulera sur la ligne Anvers-Berchem/Bruxelles - Paris (gare de Marne-

la-Vallée) tous les samedis et dimanches depuis le 1^{er} juin, ainsi que le 21 juillet et le 15 août. La durée du voyage est de 2 h 41 au départ d'Anvers et de 1 h 56 partant de Bruxelles. Pour s'imprégner immédiatement



de l'atmosphère de Disney, un Kid Pack Disney est prévu pour les enfants à bord du train, ainsi qu'une animation par des magiciens et des maquilleurs.

- ☐ Depuis le 2 juin 1996, les trains Thalys ont déjà trans-

porté 2,7 millions de voyageurs. Une augmentation de 30 % du nombre d'usagers du train entre Bruxelles et Paris a été enregistrée. Le train représente ici une part de marché de 40 %. Il y a 14 trains à l'aller et 15 au retour qui parcourent la distance en 1 h 58. Cette durée sera ramenée à

1 h 25 lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse.

☐ Depuis début juin, les trains Eurostar circulent de nouveau selon l'horaire normal, maintenant que le Tunnel sous la Manche a été entièrement réparé. La durée de parcours entre Bruxelles et Londres, actuellement de 3 h 15, passera à 2 h 40 dès le 14 décembre (avec la ligne à grande vitesse).

NOUVELLES FORMULES COMMERCIALES INTÉRIEURES

Quatre nouveaux produits seront proposés aux voyageurs dès le 1^{er} juillet 1997.

Le «**Pass 9+**» est créé pour attirer des clients aux heures creuses. Il donne droit, pour un prix forfaitaire, à 10 trajets au choix, si le voyage commence après 9 heures. Cette restriction horaire n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés. N'étant pas nominatif, le Pass

peut être utilisé par différentes personnes, soit simultanément, soit successivement. Il est valable 6 mois.

La «**carte Ozone 10 pour 8**» donne droit à 10 voyages simples pour le prix de 8 sur un trajet unique. Elle est valable pendant 6 mois. Cette carte offre aux clients une réduction de 20 % sur le prix plein des billets.

La «**carte Ozone 10 pour 6**» est identique à la formule précédente mais vendue uniquement pendant les mois de juillet et août 1997. La carte offrira une réduction de 40 % et restera valable jusqu'au 30 septembre 1997.

Ces deux produits nouveaux sont une contribution de la SNCB aux mesures décidées par le gouvernement en matière d'ozone, l'un pour l'ensemble de l'année, l'autre pour encourager à l'utilisation du train pendant l'été. Ils affirment le rôle du train dans la lutte quotidienne contre la pollution.

Le «**Bonus Pass**» offre aux détenteurs de cartes trains des trajets au choix entre 2 gares belges. C'est une prime à la fidélité. Le nombre de trajets est de 2, 4 ou 8 allers simples en fonction du nombre de jours de validité (100, 190 ou 280 jours).

Ces offres ne sont pas pour les cheminots: nous avons nos propres titres de transport. Mais nous pouvons (DEVONS) les faire connaître activement autour de nous et jouer ainsi notre rôle de vendeurs des produits ferroviaires.



L'UIC A 75 ANS

Au pied de la Tour Eiffel, à Paris, à l'entrée du 16 rue Jean Rey, une hôte-se vous dirait peut-être cette année que "l'UIC a soixante-quinze ans". Et p'tête bien que le directeur général adjoint, se souvenant de ses origines belges, vous parlerait des "septante-cinq ans" de l'Union. Nuance linguistique acceptable dans cette organisation dont les membres émanent de 81 pays.

Elles étaient Européennes et Asiatiques les 51 compagnies fondatrices de l'Union Internationale des Chemins de fer, le 20 octobre 1922. Elles venaient de 29 pays où l'on avait compris l'importance de se trouver des points de rencontre et de coopération. Trois quarts de siècle plus tard, les 119 membres proviennent de 81 pays et des 5 continents. C'est dire si l'UIC est au cœur d'un vaste système de coopération ferroviaire internationale. L'objectif est plus pointu que jamais: construire le chemin de fer du 21^{ème} siècle.

Les activités sont axées pour une large part sur l'harmonisation technique à une très vaste échelle et sur l'interopérabilité, en vue de mieux organiser le trafic international, notamment la grande vitesse et le transport combiné.

Les experts des entreprises membres examinent aussi, dans des commissions spécialisées, l'offre internationale pour les voyageurs et les marchandises, les problèmes de gestion de l'infrastructure, les relations financières entre chemins de fer, le management et la formation. Un service d'information édite une documentation abondante et participe à l'organisation de conférences internationales.

Tout ce travail a un but sous-jacent: valoriser les avantages du transport ferroviaire et bien implanter le rail dans la mobilité du siècle prochain.

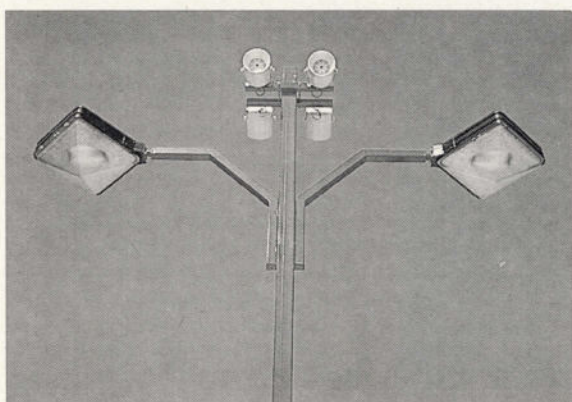
Même si les adhérents proviennent de tous les continents, l'Europe (sans doute parce qu'elle est le berceau mondial du rail) joue un rôle majeur dans les instances dirigeantes. Le président de l'UIC, Stig Larsson, est suédois; c'est d'ailleurs lui qui préside les SJ depuis 1988. Le vice-président, Benedikt Weibel, vient de Suisse, où il préside la direction générale des CFF. Le directeur général, Philippe Roumeguère, dirigeait jusqu'il y a peu le secteur recherche et développement de la SNCF. Et le directeur général adjoint a porté le même titre chez nous de fin 86 au début 92. C'est Jacques Cornet, qui a aussi dirigé à l'UIC les départements Stratégie et Infrastructure.

TRAVAUX

Namur: la mutation continue

La première phase de la mutation namuroise a pris fin début juin. On a achevé la couverture des voies 8 à 11, les nouveaux quais et les accès. On a entamé la phase 2

en traitant les voies 4 à 7; les voies 1 à 3 suivront. Les voyageurs et les trains eux-mêmes ont donc de nouvelles habitudes à prendre dans cette gare en mutation continue.



▲ On sort du tunnel, et le soleil éclate sur les quais renouvelés.

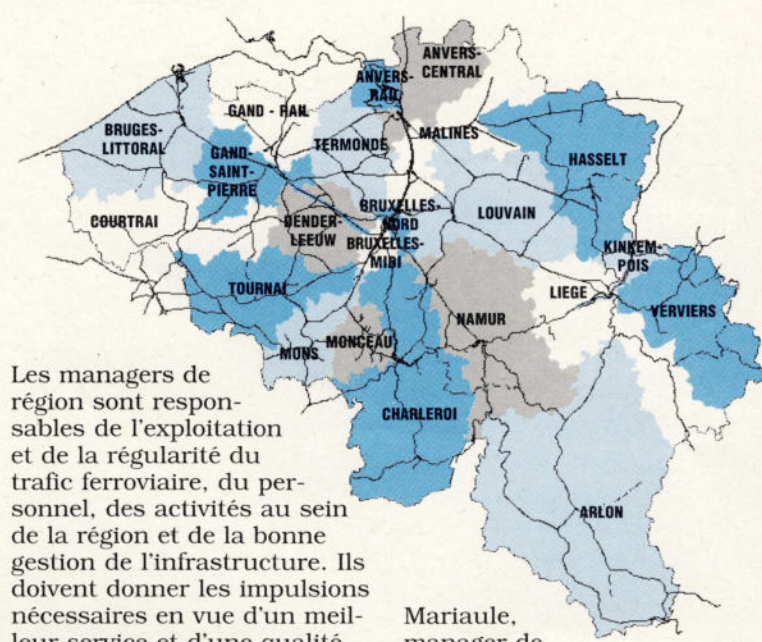
▲ Eclairage et sonorisation: les formes modernes y sont.

LES 22 PREMIERS MANAGERS SONT

Sur le terrain, la réorganisation est bien démarrée. C'est ce 2 juin que les 22 premiers managers de région ont été installés. C'EST A DIRE était présent le jour de leur première réunion à Bruxelles.

Entre le 28 mai et le 11 juin, ils ont été présentés aux autorités et à la presse locale par Antoine Martens, l'Administrateur-Directeur général adjoint. Celui-ci a esquissé la double évolution engendrée par la formation des gares-régions: centralisation d'un grand nombre de tâches au sein de la région, décentralisation des responsabilités de Bruxelles vers les régions.

C'est ainsi que le manager de région devra veiller à ce que les objectifs fixés par l'autorité centrale soient réalisés surtout au niveau commercial et technique.



Les managers de région sont responsables de l'exploitation et de la régularité du trafic ferroviaire, du personnel, des activités au sein de la région et de la bonne gestion de l'infrastructure. Ils doivent donner les impulsions nécessaires en vue d'un meilleur service et d'une qualité du travail accrue. Ils seront les interlocuteurs locaux avec le monde extérieur.

C'EST A DIRE a demandé à Eric Vanbeckevoort, manager de la région de Termonde, à André

Mariaule, manager de la région de Tournai, et à Jean Chachkoff, manager de la région de Monceau, comment ils envisageaient l'avenir ce 2 juin, jour de leur installation.

Chef d'entreprise



structure volontairement orientée vers le marché et la clientèle.

"Jusqu'à présent, notre organisation reposait sur une structure centralisée, où les décisions, pour être prises et exécutées, devaient suivre un long parcours administratif. Aujourd'hui, la qualité du manager est d'être responsable de sa région", déclare André Mariaule.

"A partir d'objectifs fixés par les services centraux, il doit agir avec dynamisme et encourager les initiatives dans sa région. Trois objectifs généraux sont à rechercher: la qualité du service à la clientèle (accueil, information), la connaissance des coûts de chaque activité, la recherche d'une meilleure productivité.

Dans cette structure décentralisée, il est clair que chaque agent doit se sentir concerné par le bien fondé du changement. Il faudra que le personnel pense "client" et tout naturellement il en résultera une augmentation de la productivité".

A Tournai, "au niveau du trafic voyageurs, il faut attirer l'attention sur l'aspect géographique privilégié de la région, qui se trouve entre Paris et Bruxelles

ainsi qu'aux portes de la Flandre. Elle est presque un passage obligé vers la Wallonie pour le trafic voyageurs et marchandises".

Le trafic marchandises, quoique modeste en Hainaut occidental, est présent. "Plusieurs de nos clients expédient par trains complets, ce qui est un atout en matière de rentabilité. Il faut chercher - et réussir - à satisfaire le client par la qualité du service que nous pouvons mettre à leur disposition. Cette notion de qualité, nous voulons l'étendre à tous nos raccordés".

"Les gares doivent devenir des lieux d'accueil où le client trouve un service de qualité. De l'ouvrier au manager, c'est une région entière qui se met au service de la clientèle".

Confiance



confiance en l'avenir.

Sa région - Termonde - est principalement axée sur le trafic des voyageurs, ce qui représente quelque 150.000 voyageurs par semaine.

"L'une de mes missions principales", dit-il, "est de prévoir dans ces gares et points d'arrêt un accueil de grande qualité et d'apporter des améliorations partout où c'est possible. Cela implique

"un souci intégral de qualité": propreté des gares et de leurs environs, service correct aux guichets et sur les quais, information exacte et complète pour les clients en temps opportun, amélioration et embellissement des gares et de leurs environs". Et il ne fait ici aucune distinction entre les petits points d'arrêt et les grandes gares (Termonde et Saint-Nicolas). La qualité est le mot d'ordre général.

"J'espère également que le centre d'activités "Réseau" pourra désormais prendre l'initiative en matière d'infrastructure et de maintenance, ce qui rendra les travailleurs sur le terrain un peu plus attentifs aux améliorations et embellissements dans les gares et leurs environs".

Eric Vanbeckevoort veut entamer un dialogue permanent avec ses collaborateurs afin d'accroître la

qualité du service et du travail. Les responsables locaux peuvent plus que jamais se consacrer au contrôle de qualité dans les gares étant donné que bon nombre de tâches administratives sont désormais centralisées au siège de la région. Un suivi de ce contrôle et une évaluation seront assurés régulièrement.

"Des questions restent naturellement en suspens, mais je crois qu'elles trouveront des réponses dans les prochains mois et que nous pourrions compter sur l'important soutien que nous fournira l'accompagnement permanent qui nous a été promis".

Eric Vanbeckevoort pense aussi que l'extension des moyens de communication et de l'informatisation est un instrument par excellence de motivation des travailleurs.

EN PLACE



DE GAUCHE À DROITE, SUR LA PHOTO:

Adrien Deneyer, Bruxelles-Nord / Roland Roosen, représentant Luc Cleeren, Hasselt / Claude Dedye, Liège / Jean Chachkoff, Monceau / Etienne De Smet, Anvers-rail / Rudy De Geeter, Denderleeuw / Pierre Dumoulin, Kinkempois / Eric Vanbeckevoort, Termonde / Ghislain Bartholomé, Verviers / André Mariaule, Tournai / Eddy Walley, Bruges-littoral / Marcel Vermeir, Bruxelles-Midi / Daniel Leonet, Arlon / Paul Coppens, Louvain / Jean-Pierre de Clercq, Courtrai / Johan de Groot, Gand-rail / Ludo Van Ingelgem, Anvers-Central / Christian Jadoul, Charleroi / Jean-Claude Lemaire, Namur / Claude Honoré, Mons / Jos Decelle, Malines. N'était pas présent le jour de la photo: Frans Vierstraete, Gand-St-Pierre.

Négociateur en équipe



Jean Chachkoff va "manager" la région de Monceau. Il est l'un des quatre spécialistes du fret (avec Kinkempois, Anvers-rail et Gand-rail).

Monceau, nous explique-t-il, est le chef-lieu de sa région. Mais l'activité couvre aussi La Louvière (où s'ajoute un gros volet voyageurs), la ligne 108 vers Binche, et Manage, qui gère des trafics à Seneffe et dans le zoning de Feluy. La SNCB ouvrira d'ailleurs au zoning de Feluy l'une de ses prochaines plates-formes multifonctionnelles pour le trafic conventionnel.

"L'activité de Monceau ira bien au-delà" précise Jean Chachkoff. "Nous desservons des installations dans d'autres régions, celles de Charleroi et de Mons, par exemple, pour ce qui concerne leur activité fret".

Spécificité pour les quatre managers marchandises: la relation

avec la clientèle est différente, plus personnalisée.

"Lorsque nous devons négocier le renouvellement des contrats ou de nouveaux contrats avec de nouveaux clients, je pense que cela devra se faire en équipe, avec un représentant de B-Cargo ou du centre d'activité 'fret'. Ensemble, nous aurons à concilier les souhaits du client, les impératifs commerciaux et les impératifs d'exploitation. Je vois cela sous la forme d'une collaboration très étroite, d'une négociation en vue de la conclusion des contrats".

Jean Chachkoff sait que la motivation de son personnel est primordiale. Il fera une triple démarche dans cette optique: responsabiliser au maximum, développer l'information et la communication, encourager la créativité.

"Il n'est plus possible d'affronter la concurrence avec une mentalité passive où l'on attend tout de l'autorité. Désormais, nous devons nous imprégner de l'idée que de l'ouvrier au manager, nous sommes tous les représentants et les vendeurs du transport ferroviaire".

LOKEREN CÔTÉ PILE

Fin mai, le couloir sous voies de Lokeren a été rouvert, après rénovation et prolongement. Il aboutit au nouveau parking pour 136 voitures, 154 vélos et 14 motos qui sera ouvert fin de l'année. Ce parking étant implanté dans la verdure, son éclairage fera l'objet de grands soins. Il sera aussi surveillé par vidéo. Des aménagements et extensions menés dans de bonnes conditions grâce à une collaboration exemplaire avec l'autorité communale.



OSTENDE: RÉNOVATION MAJEURE

Une collaboration tout aussi remarquable se fait jour à Ostende. La ville, avec la Région flamande et la Société régionale de Transport De Lijn ont signé avec la SNCB un accord de rénovation de l'environnement de la gare: place de la gare, zone de stationnement court kiss & ride, parc à vélos sous auvent entre gare et bâtiment de De Lijn, gare d'autobus, zone taxi... La SNCB y ajoutera un nouveau parking pour 180 voitures. Celui-ci, ainsi que la place de la gare, devrait être prêt en juin 98, le parc à vélos en juillet 99.



TRAIN + AUTO À TIRLEMONT

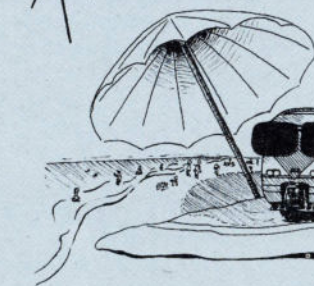
A la mi-mai, la SNCB a ouvert un nouveau parking, pour 425 voitures (qui double l'offre précédente) à l'arrière de la gare de Tirlemont. C'est

FLASH

TOURISTIQUES

29 juin: date de lancement de l'offre touristique 97. Ce sont de nouveaux trains ou des trains prolongés:

- ☐ Luxembourg-La



Panne en semaine:

- ☐ Luxembourg-Knokke les week-ends et fêtes;
- ☐ Hasselt-Blankenberge les week-ends et fêtes;
- ☐ Hasselt-Ostende les week-ends et fêtes;
- ☐ Liège-Blankenberge les week-ends et fêtes;
- ☐ Blankenberge-Schaerbeek les week-ends et fêtes.

Jusqu'au 31 août, on acceptera davantage de vélos dans plusieurs trains touristiques:

- ☐ Malines-La Panne;
- ☐ Jemeppe-sur-Sambre-Ostende;
- ☐ Arlon-Blankenberge;
- ☐ Neerpelt-Blankenberge;
- ☐ Tongres-Blankenberge.

Et le même progrès sera réalisé dans les trains ordinaires Liège-Luxembourg, l'international Bruxelles-Milan, ainsi que deux trains de matin et deux trains de soir entre Gand et La Panne. Des fourgons et automotrices ont été adaptés à cet effet.

350 places pour vélos !

Un nombre croissant de voyageurs souhaitent pouvoir emmener leur propre vélo en vacances. Ils l'ont fait savoir ces derniers mois. La SNCB a décidé de répondre positivement à leur attente en offrant, dans une première phase, 350 emplacements supplémentaires. Elle a pour cela placé 30 à 35 crochets de suspension pour vélos dans 10 fourgons et prévu un total de 30 emplacements dans trois automotrices de la liaison Gand-La Panne.

TRAFIC INTERNATIONAL TRADITIONNEL CET ÉTÉ

De la mi-juin à la mi-septembre...

☐ Camino Azul vers le sud de la France et les Costa espagnoles avec, en outre, un train de voitures accompagnées pour Narbonne, prolongé jusqu'à Port-Bou pour les voyageurs sans voiture. A Port-Bou, correspondances pour les Costa et le sud de l'Espagne.

☐ Train de nuit hebdomadaire pour l'Italie, l'Azur Express Bruxelles-Ventimiglia, départ le vendredi, retour le samedi avec en plus le train de voitures accompagnées Schaerbeek-Fréjus - Saint-Raphaël, prolongé jusqu'à Ventimiglia.

☐ Train de voitures accompagnées Denderleeuw-Innsbruck vers l'Autriche, le Sud-Tirol, la Croatie et l'Est de la Suisse. Denderleeuw est devenue depuis le 13 juin dernier un point de départ de ce type de transport comme Schaerbeek et Bressoux.

TGV BELGE: VISA POUR LA BRANCHE EST

Depuis quelques semaines déjà la SNCB a reçu tous les permis de bâtir pour les travaux d'implantation du TGV entre Bruxelles et Liège. Des travaux préparatoires commenceront à Louvain en octobre. Et on ouvrira à la fin de l'année le chantier du pont enjambant le Ring 0 à Diegem.

BRUGES-COURTRAI

La ligne 66 se prépare à fêter son cent cinquantième anniversaire. Elle le fera, en apothéose, les 20 et 21 septembre. Mais pour préparer cet événement, en juillet et août, la SNCB organise plusieurs actions, parmi lesquelles un concours de découverte dans toutes les gares de la ligne (les cheminots et leurs familles ne peuvent pas y prendre part). Toutes les manifestations cadrent dans une grande campagne promotionnelle globale qu'on a baptisée Ruggengraat West.

LIEGE-TGV

Le 11 juin, la future gare TGV de Liège a été présentée à la presse. Nous lui réservons une bonne surface dans notre prochaine édition.



LE TRANSPORT COMBINÉ: UNE TÊTE DE PONT

Le transport combiné est un secteur de développement pour le chemin de fer. Il représente, en volume, un bon cinquième des transports de marchandises par wagons complets.

Le transport combiné est organisé en Belgique essentiellement avec des partenaires spécialisés - sociétés privées ou filiales de la SNCB.

L'un des plus importants est



Historiquement, **Ferry-Boats** (FB) est assurément plus ancien. Dès la naissance des trafics conteneurisés, cette filiale a géré le tout premier terminal mer/fer, implanté à Zeebrugge. Ferry-Boats poursuit - et réactive - en collaboration avec Hesselant l'exploitation des deux terminaux zeebruggeois, le Short Sea (SCT) et l'Ocean (OCZ).

TRW (aujourd'hui à Bruxelles, Anvers et Genk) s'est installé sur le marché belge il y a 25 ans pour y créer le transport ferroviaire de véhicules routiers, semi-remorques

(avec leur train de roues) et caisses mobiles.

Nous avons vu apparaître le **Terminal Athus** (TA) quand la cellule de l'emploi mise en place après la fermeture de la sidérurgie du sud belge a cherché des voies de reconversion pour la région et sa main d'oeuvre.

Et à Muizen, Ferry-Boats a donné naissance - avec d'autres partenaires - à **Unilog** (UG), spécialiste du trafic intermodal via le tunnel sous la Manche, et **NEN** (North European

Cette carte montre les implantations de nos partenaires

Network) qui travaille essentiellement sur un axe nord-sud, touchant par exemple Rotterdam, Lille et le tout nouveau terminal de Mouscron.

Il ne faut pas oublier **ECE** (Euro Combi Est) qui, en plus du terminal privé de Renory, assure l'exploitation du terminal SNCB de Bressoux.

Le transport combiné est une tête de pont de notre activité. Il "s'exporte", par principe, n'étant vraiment rentable que lorsque la part du rail porte sur 600 km ou plus; et allez donc chercher une telle dis-

tance à l'intérieur de nos frontières ! Tous les opérateurs s'efforcent de proposer sur le marché un produit "complet", qui comprenne acheminement ferroviaire, manutentions terminales et d'autres services très utiles aux expéditeurs. ECE intègre dans la technique un troisième mode de transport: la barge, qui embarque et dépose des conteneurs aux quais de Meuse à Renory (on la rencontrera également à l'arrière du Noordzeeterminal d'Anvers). Les trains "shuttle" d'Interferry établissent des allers-retours quotidiens (plusieurs fois par jour) entre Anvers et Rotterdam; là, le rail évite une escale aux porte-conteneurs géants qui accostent dans l'un ou l'autre port et soulage les flux routiers déjà très denses.

La SNCB tient à jouer un rôle significatif dans le transport combiné. Elle récupère ainsi une fraction du trafic qui échappe à la technique conventionnelle et s'insère dans des flux qui ne peuvent que se développer.

Un conteneur n'est pas l'autre

Les **conteneurs maritimes** sont, comme leur nom le dit, transportés par bateaux. Ils ont des dimensions standardisées - ISO - calculées en pieds (20, 30, 40 pieds de long). Le conteneur de 20 pieds correspond à l'unité de chargement prise comme référence pour les statistiques: le TEU (Twenty Equivalent Unit).

Les **conteneurs continentaux** ne suivent pas les normes ISO prévues pour un chargement massif et facile sur les navires. Ils sont utilisés uniquement sur la terre ferme, par exemple pour une relation Anvers industrie / Munich.

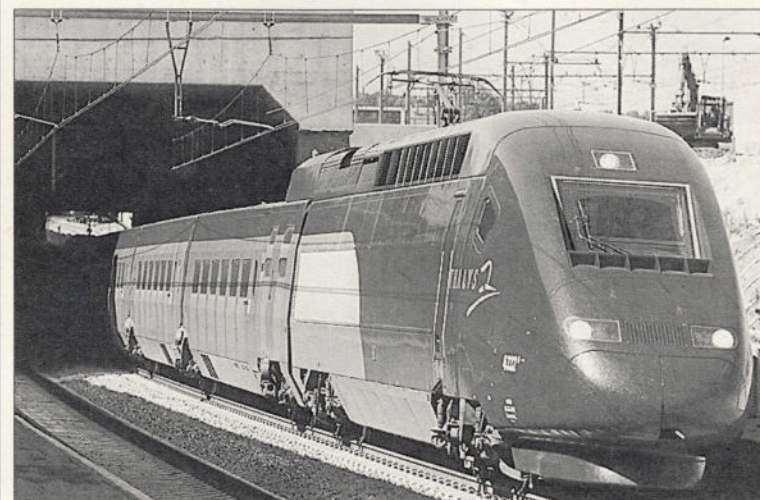
Le Noordzeeterminal officiellement ouvert

Jouer un rôle plus important dans le domaine des conteneurs maritimes et accompagner l'évolution rapide de ce secteur pour y acquérir une plus grande part de marché. C'est l'ambition de la SNCB lancée en partenariat avec Noordnatie (un géant de la manutention portuaire) dans l'exploitation d'un nouveau terminal conteneurs anversoises aux rives mêmes de l'Escaut, le Noordzeeterminal. Cette fois, donc, la SNCB

n'est plus à distance des opérations maritimes, comme jusqu'ici dans les terminaux exploités par Interferry. C'est une approche nouvelle dans la zone anversoise. Cette évolution est importante. Les autorités anversoises ont marqué le coup lors de l'inauguration. Elles entourent le Prince Philippe qui est à présent, comme son père avant lui, une personnalité internationalement reconnue de l'économie belge.



Hal: premier tunnel en exploitation



Voilà trois ans que la SNCB et TUC-RAIL travaillent sans relâche à Hal. On y construit trois nouveaux ponts surplombant le canal Bruxelles-Charleroi, ainsi que trois galeries de tunnel dans le centre de la ville. La première mesure 540 m de long et sera utilisée à terme par les trains à grande vitesse uniquement. Les deux autres galeries (longues de 310 mètres chacune) sont réservées au trafic intérieur, à la ligne 96 en direction de Mons et à la ligne 94/

26 (vers Tournai et Etterbeek, Vilvorde et Malines).

Le premier tunnel a été inauguré le 24 mai. Pendant la durée des travaux, il sera emprunté par tous les trains. En automne, une partie du toit du tunnel sera aménagée, et la construction d'une nouvelle gare, d'un arrêt de bus, d'aires de stationnement, d'une grande esplanade, ainsi que l'aménagement de râteaux à vélos et d'espaces verts pourront y être entamés.

Un axe marchandises remis sur les rails: la ligne 147

Des travaux sont entrepris pour la remise en service de la ligne marchandises reliant Sambreville à Fleurus, dans le cadre de STAR 21 (modernisation et amélioration du réseau intérieur de la SNCB).

Le développement du transport de marchandises par rail doit s'appuyer sur une infrastructure qui réponde aux exigences des clients en matière de rapidité et de fiabilité. Ce qui justifie des itinéraires préférentiels.

La ligne 147 reliant Sambreville à Fleurus est un maillon d'un axe majeur pour le fret de demain. La remise en service d'une de ses voies permettra aux trains de marchandises venant du nord du pays de rejoindre plus facile-

ment le Grand-Duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie via l'axe Athus-Meuse. Cet itinéraire est géographiquement moins accidenté que la ligne passant par Gembloux. Il permet de dégager Bruxelles-Luxembourg de ce trafic et d'y améliorer la régularité des trains de voyageurs.

Les travaux se dérouleront entre Sambreville et Fleurus, sur 8 km de ligne. Il est cependant prévu de ne remettre en service qu'une seule voie, pour le sens nord-sud. Le trafic sud-nord continuera de rejoindre Ottignies via Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux.

VITESSE ACCRUE

Outre la construction, l'adaptation ou la suppression d'ouvrages d'art, la reconstruction

de la plate-forme de la voie, la pose de la caténaire, des travaux de signalisation et de télécommunication, la ligne sera électrifiée en 3.000 volts continu. Les trains pourront alors circuler à une vitesse constante de 90 km/h. Des technologies très avancées, semblables à celles utilisées pour les lignes à grande vitesse, seront exploitées, comme l'utilisation de longs rails soudés, d'une double couche de ballast, la pose d'aiguillages loin des habitations dans le but de protéger l'environnement et de diminuer les nuisances sonores lors du passage des trains.

La SNCB, grâce à ces techniques, répond aux critères très stricts imposés par la Région wallonne en matière d'environnement pour les nouvelles infrastructures.