



A lire dans
cette édition



Travaux sur
la ligne 50 A

> page 2



DOSSIER
RER

> pages 3 à 5



Sécurité au
travail

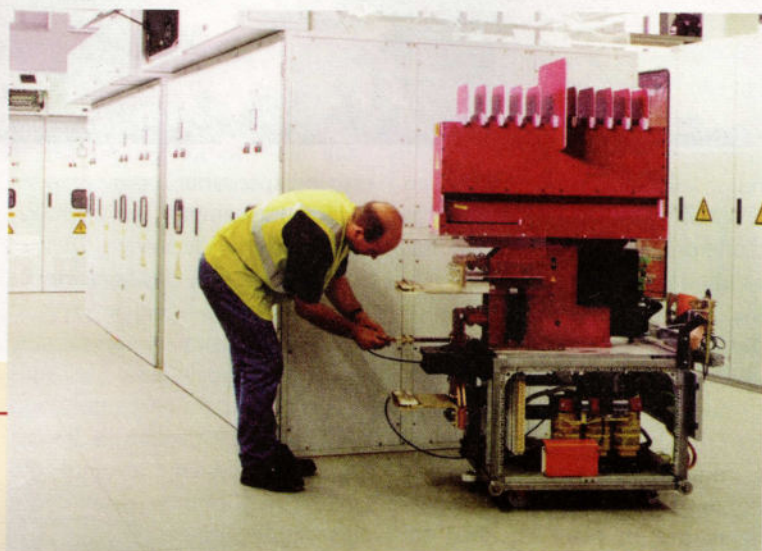
> page 6

C'EST À DIRE

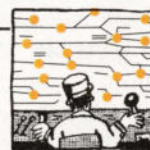
Magazine du personnel
de la SNCB

N°7

Octobre 2000



TECHNOLOGIE



Nouveau à la SNCB : la sous-station 3KV la plus puissante du monde

EDITO

La régularité est une responsabilité partagée

La régularité est le meilleur baromètre de qualité qui soit de notre service à la clientèle. Elle arrive en tête des exigences que le client pose au chemin de fer. C'est pourquoi le contrat de gestion en fait dépendre l'octroi d'une partie de nos subsides.

Chacun d'entre nous s'est sans doute retrouvé confronté un jour à des perturbations et sait combien les conséquences peuvent en être désagréables et sérieuses.

C'est non seulement la sphère privée (parce qu'on arrive en retard à son travail ou à la maison), mais également notre propre organisation du travail qui est bouleversée par un retard de train (p. ex. l'arrivée tardive d'une locomotive d'un train de voyageurs qui occasionne ainsi un retard à un train de marchandises qu'elle doit tracter ensuite).

Résultat des courses : des clients mécontents, du travail supplémentaire qui bloque toute marge de créativité ou de nouveaux projets destinés à améliorer le service à la clientèle.

Chaque travailleur de la SNCB apporte à sa manière une contribution personnelle à la régularité du trafic ferroviaire : les sous-chefs de gare à quai, les accompagnateurs de train et les conducteurs qui font le nécessaire pour faire partir le train rapidement et à l'heure, les signaleurs qui doivent "tirer" les trains correctement et en temps voulu, les régulateurs dans les cabines de signalisation, les dispatchers, les agents du roulement qui veillent à l'organisation correcte du matériel et du personnel, les techniciens de tout niveau investis d'une tâche d'entretien de toutes sortes de matériel, des voies, de la caténaire, des passages à niveau, de la téléphonie, les cadres qui organisent et coordonnent le travail, les chefs de service, les chefs de division. Cette liste est longue de quelque 40.000 agents ...

Une task force s'attache à identifier les causes de retards, et parmi elles les négligences évitables, à tous les niveaux. C'EST À DIRE va lui apporter sa contribution dans une rubrique régulière qui nous montrera que tout ne va pas bien, et que cela tient notamment à la manière dont chacun s'implique dans son travail.

Rendez-vous le mois prochain.

La SNCB vient de se doter d'un nouveau poste d'alimentation électrique à Bruxelles-Midi. D'une puissance nominale installée de 28 millions de watts, il est destiné à remplacer l'ancienne installation qui date de 1949.

En Belgique, la tension requise sur le réseau classique par les engins de traction électrique est du 3.000 volts continu. Dès lors, la tension fournie par Electrabel, du 36.000 volts alternatif, doit être adaptée pour être utilisable. Elle est donc transformée et redressée dans les sous-stations de traction avant d'être distribuée vers les caténaires des différentes lignes. Au total, le réseau belge est alimenté en électricité par 69 sous-stations 3 kV continu (réseau classique) et deux sous-stations 25 kV alternatif (ligne Rivage-Gouvy et LGV1).

L'ancienne sous-station de Bruxelles-Midi, construite en 1949 (lors de l'électrification de la ligne 124), qui alimentait la zone de Bruxelles-Midi, la ceinture ouest (ligne 28) et le départ des lignes 96 vers Mons, 124 vers

Charleroi et 50A vers Gand, n'aurait plus été en mesure de répondre à l'appel de puissance attendu avec le trafic TGV et l'augmentation des vitesses de circulation sur certaines lignes. C'est la raison pour laquelle la SNCB a entamé, fin 1997, la construction d'un nouveau poste d'alimentation, en service depuis quelques semaines. L'investissement s'élève à 230 millions (5,7 millions €). Depuis la fin juin, le nouveau poste remplace progressivement, tronçon par tronçon, l'ancien poste.

Sous des dehors discrets, cette nouvelle sous-station est la plus puissante du monde, parmi les pays délivrant une tension continue de 3.000 volts (citons entre autres l'Italie, l'Espagne, le Brésil, l'Australie, la Pologne, le Maroc,...).

Les atouts de la nouvelle sous-station : sa compacité, rendue possible par l'emploi de matériels et de technologies du dernier cri. Le bâtiment qui abrite la nouvelle installation d'une capacité de 28 mégawatts est en effet quatre fois plus petit que celui de l'ancienne sous-station de 17,6 mégawatts.

Le matériel ferroviaire mis en œuvre fait appel à des techniques de pointe : commandes par automates programmables, verrouillages mécaniques et électriques garantissant la sécurité totale du personnel d'intervention, télécommande à partir du dispatching de la gare de Bruxelles-Midi, contrôle à distance avec détection fine et préventive des défauts, etc. L'avantage n'est pas négligeable pour le personnel d'intervention: la nouvelle installation offre plus de fiabilité et de sécurité. Elle permet d'intervenir à distance et plus rapidement en cas de problèmes.

La sous-station de Bruxelles-Midi n'est pas la première à utiliser cette nouvelle technologie compacte : la SNCB a déjà mis en service à Hergenrath, près de la frontière allemande, et à titre d'essai, un poste d'alimentation de la même génération que celui de Bruxelles-Midi, mais d'une moindre capacité (8 millions de watts). La nouvelle sous-station de Louvain entre également dans la même catégorie.





SNCB – DWDM : le match commence

Désolé pour les amateurs, il ne s'agit pas de foot mais de télécommunications ! Le DWDM est une toute nouvelle technologie qui permet de transporter plus de données avec le même réseau de fibres optiques.

Vous voulez tout savoir ? Il s'agit du Dense Wavelength Division Multiplexing... Essayons d'expliquer ce que signifie cette appellation anglo-saxonne que seuls les professionnels des télécommunications sont en mesure de comprendre.

Un peu de technique

Le principe repose sur l'utilisation accrue d'une seule fibre. Dirk Scheerlinck, ingénieur chez B-Telecom nous explique le changement : "A l'heure actuelle, si vous souhaitez relier 40 équipements à Bruxelles avec 40 autres équipements à Ostende, il ne vous faudra pas moins de 80 fibres en comptant les allers-retours. Non seulement c'est beaucoup, mais en plus un câble de 80 fibres demanderait un temps très long de réparation vu qu'il faut compter 5 minutes par fibre. Pour éviter cela, on relie les 40 équipements à des OTU (optical transporter unit). Ces OTU sont équipés de lasers spéciaux qui permettent de diminuer la largeur de chaque signal de telle manière que l'on

puisse placer les fréquences les unes à côté des autres. Le tour est joué : les quarante longueurs d'onde peuvent être placées dans la même fibre moyennant un multiplexeur optique qui assure le transfert de l'ensemble des signaux." En résumé, la technologie DWDM permet de créer des fibres virtuelles et de transporter mieux un nombre beaucoup plus élevé de signaux.

Le DWDM à la SNCB

Avec un réseau de 3.000 kilomètres de fibres optiques, la SNCB est n°2 sur le marché belge derrière Belgacom. Une des missions de B-Telecom est précisément de commercialiser ce réseau auprès de tiers après avoir, bien entendu, assuré les besoins internes de notre entreprise. Le potentiel de développement est donc important et il le devient encore plus avec le système DWDM. Etant donné que la demande est forte pour un tel type de service, un projet-pilote va être installé dans le courant du mois de novembre. Il s'agit de



relier Bruxelles à Arlon en DWDM, soit 220 km, au moyen d'une double connection assurant au total 64 canaux indépendants ou 32 canaux protégés (dans ce dernier cas, chaque canal est doublé pour éviter tout risque de rupture). Plusieurs clients potentiels se sont déjà manifestés. Comme le succès ne fait guère de doute, il est d'ores et déjà prévu de mettre en place en 2001 un réseau de 12 nœuds qui couvrira toutes les grandes liaisons. Pourquoi un tel optimisme ? Premièrement parce que le système permet un service protégé, ce qui

est indispensable pour certains utilisateurs comme, par exemple, les fournisseurs de services Internet ou les banques. Deuxièmement parce que la technologie DWDM est transparente. Cela signifie qu'elle peut être utilisée avec tous les protocoles de communication d'aujourd'hui et de demain. Il s'agit donc d'un système évolutif qui laisse une grande liberté au client/utilisateur.

A terme, la technologie DWDM permettra à la SNCB de mieux encore rentabiliser son réseau de télécommunication. Selon les spécialistes, une telle liaison de

40 canaux avec autant de clients est rentabilisée dans un délai de 5 à 8 mois. Ce calcul est évidemment théorique dans la mesure où il n'y aura pas toujours dès le départ de nombre maximum de clients par liaison. Quoi qu'il en soit, chez B-Telecom on est confiant car le potentiel de grands clients semble très étendu.

Vocabulaire

Multiplexeur optique ou nœud : Lieu de branchement au réseau pour les clients.

TRAVAUX

Travaux sur la ligne 50 A : tout le réseau concerné

Du 1er octobre 2000 au 9 juin 2001, d'importants travaux seront effectués sur la ligne 50A Bruxelles – Gand – Bruges – Ostende, entre Bruxelles-Petite-Ile (à la sortie de Bruxelles) et Sint-Katharina-Lombeek (à la sortie de Denderleeuw).

Les conséquences pour le trafic ne seront pas négligeables.

On va procéder à l'assainissement de l'assiette de la ligne de Bruxelles-Petite Ile à Denderleeuw et au renouvellement du complexe d'aiguillages de Sint-Katharina-Lombeek. Pour des raisons de sécurité et pour limiter autant que possible les désagréments causés aux voyageurs, ces

travaux auront exclusivement lieu le week-end.

Les IC A Ostende - Eupen/ Cologne et les IC E Knokke/Blankenberge - Liège/Genk ne circuleront provisoirement plus via la jonction Nord-Midi le week-end. Ils seront déviés vers Jette et Schaerbeek via

l'ancienne ligne 50 (entre Denderleeuw et Jette) et la ligne 28 (entre Jette et Schaerbeek). Les voyageurs dans les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord doivent changer de train aux arrêts supplémentaires à Denderleeuw (IC A), Jette (IC E) et Schaerbeek (IC A et E), pour y prendre la correspondance pour Bruxelles. L'IC-L (Poperinge-Saint-Nicolas), l'IR I (La Panne-Schaerbeek) et l'IR h (Gand-Saint-Pierre - Bruxelles-Aéroport National) continuent de desservir la jonction Nord-Midi, mais ils seront détournés via les lignes 50 et 28 et leur horaire sera adapté.

Les travaux n'auront pas seulement des répercussions sur les horaires des relations précitées. Ces travaux auront également une incidence sur les correspondances avec les autres relations dans l'ensemble du pays, surtout pour les voyages à la côte. Les trains qui longent les



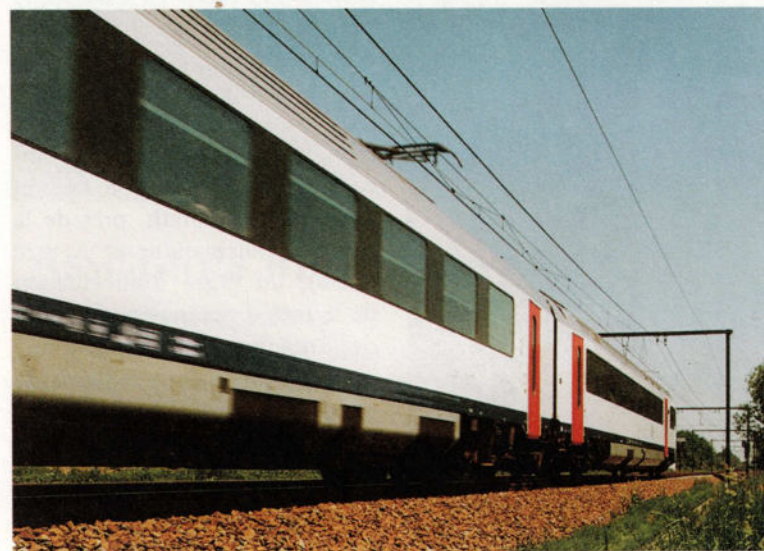
travaux pendant les jours ouvrables sont susceptibles de subir de légers retards du fait des limitations de

vitesse à hauteur du chantier. Pour que le grand public puisse s'y retrouver dans ces nombreux changements, une brochure est diffusée dans les gares les plus

importantes et dans toutes celles qui sont desservies par des relations modifiées.

Un nouvel indicateur et une version ARI-disc adaptée ont également été publiés.

Des affiches dans les gares et des annonces dans les trains et les gares assurent une information permanente aux voyageurs.



DANS LA PRESSE

HET NIEUWSBLAD 25 août 2000

Ekeren : une vache bloque la voie portuaire

L'herbe est toujours plus verte et plus tendre ailleurs que chez soi. C'est ce que devait penser la vache qui hier après-midi a quitté sa prairie de Oude Landen pour traverser les voies de marchandises très fréquentées près du port. La police et la gendarmerie se sont rendues sur place pour arrêter le trafic ferroviaire. Les forces de l'ordre ont réussi à évacuer la vache des voies et à limiter ainsi les retards des trains. "Bella" avait apparemment des jambes d'alpiniste car le ruminant quitta calmement les voies pour aller brouter sur les pentes du talus. Ce qui a obligé les services de secours à rester sur place jusqu'à ce que le propriétaire de la vache, un agriculteur de Stabroek, puisse remettre la bête à l'abri dans son pré et réparer la clôture. Durant l'opération, les trains ont été obligés de rouler au pas à proximité de la vache.



Où en sont les CLI ?



Nous vous en avons parlé l'année dernière dans C'EST À DIRE : les CLI (Centres Logistiques Infrastructure) sortent progressivement de terre. Qu'est-ce qui a changé ? Nous vous proposons un petit tour des 22 centres.

Depuis quelques années, le centre d'activités Maintenance Infrastructure réorganise ses équipes d'entretien des différentes spécialités (voie, électricité et signalisation, éclairage, chauffage et force motrice).

L'objectif des CLI est de concentrer en des endroits stratégiques le personnel et la logistique en vue d'une utilisation et d'une gestion plus efficaces des moyens humains et techniques. On doit y trouver à moindres coûts pour l'entreprise de meilleurs équipements sociaux, de meilleures possibilités de transport, un atelier bien équipé, un magasin bien approvisionné, une gestion des stocks informatisée et une utilisation plus efficace de toutes les machines. Bref, ces centres doivent résoudre l'équation "bonne intégration + bonne ambiance = qualité".

Comme l'explique José Agache, ingénieur principal-chef de division au CA Maintenance Infrastructure, "A terme, 22 CLI correspondant plus ou moins aux arrondissements doivent voir le jour. Chaque CLI se subdivisera en plusieurs antennes pour organiser l'entretien de l'Infrastructure."

Des nouvelles des CLI

La construction des CLI devrait s'étaler sur dix ans : "Nous avons réalisé un plan décennal qui tient compte des possibilités budgétaires", explique José Agache.

Deux Centres sont actuellement en activité: Louvain et Ronet, bien que pour ce dernier, le transfert des deux arrondissements doit encore se concrétiser.



Et les autres ? "La construction du CLI du Coucou est achevée, et celle du Centre de Ath devrait l'être cet hiver", commente José Agache. "A Mons, les travaux ont débuté cet été."

Pour deux autres CLI, à Lier et Anvers-Est, les études sont achevées, mais les travaux ne pourront commencer que lorsque les permis de bâtir seront accordés.

"Les études sont très avancées pour trois autres sites: Petite-Ile (Bruxelles), Ans et Arlon. Pour Hasselt, le projet est également avancé: le schéma de principe est défini et permet de dresser les plans définitifs en vue de l'adjudication".

A terme, les mêmes étapes seront entamées pour les douze autres Centres : Denderleeuw, Tournai, Anvers-Nord, Bruges, Gand-St-Pierre, Courtrai, Malines, Charleroi-Sud, Schaerbeek, Gand-Zeehaven, Angleur, Jemelle et La Louvière-Sud.

Ci-dessus : Le CLI du Coucou, ici en photo à l'époque où il n'était pas encore achevé, est opérationnel.

Ci-dessous : Le CLI d'Ath devrait être fini cet hiver.



B-Cargo et la ville de Bruges luttent contre les graffitis

B-Cargo a cédé 6 anciens wagons de marchandises fermés de type Gbs à la ville de Bruges qui a entamé un projet destiné à traiter de manière préventive le problème des graffitis. Les graffiteurs disposent désormais de lieux où ils peuvent exprimer leur créativité. En échange, ceux qui participent à l'initiative ont signé une charte par laquelle ils s'engagent à ne plus s'exprimer illégalement ailleurs en ville (ce qui resterait un méfait punissable) et à promouvoir de manière positive le graffiti comme un art.

C'est dans le cadre de cette initiative que la commune a demandé des wagons déclassés à B-Cargo. C'est le Service Centre de Zeebrugge qui a géré le dossier. Les 6 wagons de marchandises offerts ont été acheminés sur le site de création artistique permanent situé quai L. Coiseau, où les graffiteurs pourront les décorer de leurs oeuvres. Un beau projet qui offre aux jeunes un espace de création et d'expression et qui préservera peut-être le reste de la ville des graffitis.

STAR 21... et le RER apparaît !

Vous vous en souvenez encore ? Alors c'est que vous avez au moins dix ans de maison ! Dès sa parution en 1989, le plan STAR 21 jetait déjà les premières bases concrètes du RER bruxellois.



"Le projet TGV et le plan STAR 21 s'inscrivent dans le cadre d'un choix de Société. D'une part, parce que, selon les perspectives actuelles, la mobilité des personnes et le volume des marchandises à transporter connaîtront un développement continu au cours des prochaines décennies, développement par ailleurs stimulé par l'effacement progressif des frontières au sein de la CEE. D'autre part, parce que cette croissance ne peut plus être totalement rencontrée par les modes de transport autres que

le train, sans générer des nuisances considérables en matière d'environnement naturel et humain. Les avantages que présentent dans ce domaine les transports en commun et le rail en particulier, constituent dès lors une réponse adéquate aux problèmes soulevés par la préservation et l'amélioration de la qualité de la vie".

Telle était la philosophie du plan STAR 21 dont l'objectif était de définir les grands projets et les options destinées à accroître le rôle du chemin de fer. Il était ambitieux puisque son horizon s'étendait sur une période de 20 à 30 ans, soit 2010 à 2020 ! Le RER figurait parmi les principaux objectifs de ce plan sous l'intitulé : "La desserte des agglomérations".

Fin des années 80 donc, les auteurs du plan Star 21 relevaient que les déplacements au départ et à destination des gares de l'agglomération bruxelloise représentaient un total annuel de 60 millions de voyages sur un total réseau de 125 millions. Bruxelles était donc, et est plus que jamais aujourd'hui, un point central demandant un traitement particulier en matière de transport ferroviaire. Les auteurs du plan STAR 21 avaient d'ailleurs été jeter un coup d'œil sur les réalisations étrangères parmi lesquelles le RER parisien, les dessertes TER (transport express régional) des autres grandes villes françaises, les S-Bahnen du service suburbain de la DB en Allemagne, les trains d'heure de pointe à Zurich ou encore la desserte variable de Copenhague. D'où l'idée émise dans le plan Star 21 de mettre sur pied une desserte en étoile à fréquence élevée desservant les arrêts intermédiaires autour de l'agglomération bruxelloise en direction des villes suivantes : Malines, Louvain, Wavre/Ottignies-LLN, Nivelles, Braine-le-Comte, Enghien-Grammont, Denderleeuw/Alost et Termonde. Parmi les infrastructures nouvelles qui apparaissaient alors comme indispensables près du cœur même de Bruxelles il y avait la liaison en tunnel entre Schuman et Schaerbeek-Josaphat et la bretelle de desserte de Zaventem. Et les auteurs du plan ajoutaient que l'exploitation simultanée d'un réseau suburbain et des dessertes à plus longues distances exige en général 4 voies sur l'étoile autour de Bruxelles.

La suite du dossier en pages 4 et 5.



Bouchons dans le ciel européen

Les retards ont encore augmenté dans les aéroports européens durant le second trimestre de cette année. Plus d'un quart de l'ensemble des vols a connu au moins 15 minutes de retard. A l'aéroport de Malpensa, près de Milan, ceux-ci touchent même 45,4% des vols pour une durée moyenne de 41,3 minutes. A Madrid, Zürich, Bruxelles et Barcelone, les retards concernent un vol sur trois pour un temps d'attente moyen de 35,6 minutes. On parle souvent des retards sur le rail et il est vrai que nous devons agir pour les éliminer. Mais serait-ce un mal du siècle ?

Le RER au cœur de la semaine de la mobilité

D'aujourd'hui à demain : le RER se prépare

De plan en plan, la SNCB évolue et avec elle le projet de Réseau Express Régional. Nous faisons le point avec Marilyn Englebert et Christian Maucq, tous deux conseillers à VN.

Si le plan STAR 21 marque vraiment l'entrée du RER dans les projets concrets de la SNCB, les prémices se retrouvaient déjà dans la première mouture du Plan IC-IR en 1984. La volonté existait en effet de compléter ce travail par un projet plus local centré sur les grandes agglomérations. De plan en plan, il fallut le premier contrat

de gestion et la décision de créer une task force spéciale RER pour que la première décision tout à fait concrète soit prise.

Attention, expérience-pilote !

Les responsables de la Task Force lancèrent une expérience-pilote sur la ligne 26 au début des années

nonante. Les fréquences passèrent de 1 à 3 relations par heure entre Hal-Vilvorde et Hal-Malines via Etterbeek. Parallèlement, plusieurs mesures complémentaires furent prises pour encadrer l'augmentation du nombre de convois: l'aménagement des gares, la signalétique, l'information, le changement du revêtement des quais, l'utilisation de titres de transport conjoints train/tram/méto/bus ainsi que la promotion indispensable pour faire connaître l'initiative. Afin de bien en mesurer l'impact, ce projet-pilote a été mené sur la durée, soit de 1991 à aujourd'hui. Selon Christian Maucq, les enseignements de cette expérience sont assez clairs : "Bien que la ligne 26 soit relativement atypique en ce qu'elle ne dessert pas la Jonction Nord-Midi, nous avons constaté que l'accroissement de fréquence a amené une forte augmentation des voyageurs en heure de pointe. Toutefois les augmentations sont plus marginales en heures creuses. Les enquêtes menées auprès de la clientèle de la ligne montrent un degré de satisfaction élevé du service assuré."

Une offre renforcée

Par ailleurs, la SNCB a également renforcé l'offre sur certains tronçons importants. C'est ainsi, par

exemple, qu'un train supplémentaire a été ajouté chaque heure sur la ligne Louvain-la-Neuve/Ottignies - La Louvière/Binche via Bruxelles et ce dès 1993 ! De même, en heure de pointe, une relation directe de Ninove vers la Jonction Nord-Midi a été mise en service sans que les navetteurs doivent changer de train à Denderleeuw. Le vrai renforcement des liaisons autour de Bruxelles date toutefois de 1998 avec la seconde mouture du plan IC/IR. Cinquante-quatre relations supplémentaires vers Bruxelles ont été ajoutées et la desserte suburbaine a été renforcée sur certains tronçons comme la ligne 161 Ottignies-Bruxelles et la ligne 124 Nivelles-Bruxelles.

Ce n'est pas le RER mais...

... cela y ressemble de plus en plus ! Le fait de renforcer les principales liaisons avec le centre d'attraction qu'est Bruxelles constitue la première vraie étape de création d'un futur réseau express régional. Le RER ne constitue pas une solution entièrement nouvelle qui sera prête au jour J mais bien le résultat d'une stratégie et d'un développement des infrastructures et du matériel qui s'étend sur plusieurs années.

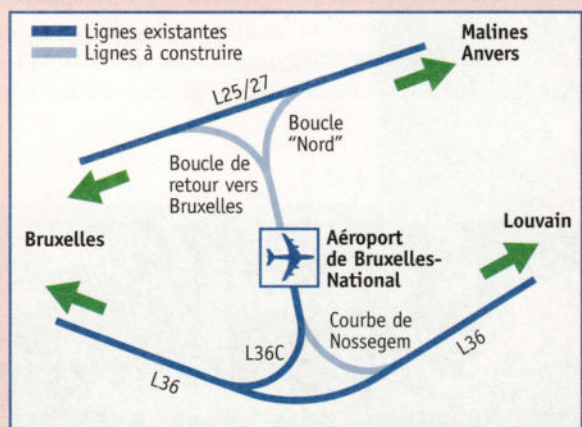


D'accord ! Mais alors, où se situe la différence entre un vrai RER et un réseau suburbain déjà très dense ? Marilyn Englebert nous explique : "C'est à la fois une question de fréquences et de fluidité de trafic. Il est certainement possible d'optimiser l'offre à partir des capacités existantes, ce que fait d'ailleurs la SNCB depuis des années, mais le RER définitif suppose d'une part une mise à quatre voies car c'est la seule manière de garantir la fréquence des trains et la meilleure fluidité du trafic, ainsi que, d'autre part, un matériel roulant spécifique qui permette, entre autres, des accélérations et des décélérations plus rapides de même qu'un accès plus aisé des voyageurs. Le RER doit



Les trains et les avions

Avez-vous déjà été en voiture à l'aéroport de Bruxelles-National ? Il faut reconnaître qu'il n'est pas facile d'y arriver et que l'augmentation prévisible du trafic ne va pas améliorer la situation dans les prochaines années notamment en tenant compte du développement de certains pôles économiques bruxellois comme le quartier européen. Le chemin de fer a donc un rôle-clé à jouer à condition qu'il en ait les moyens. Actuellement, Bruxelles-National n'est relié que par 4 relations IR qui partent de Quévry, La Panne, Gand-St-Pierre et Bruxelles-Midi et les régions de Louvain, Malines et au-delà ne bénéficient pas de relations ferrées de qualité avec l'aéroport. Voilà pourquoi la desserte de Bruxelles-National va être considérablement améliorée notamment dans le cadre du projet RER. A terme, le



service ferroviaire en période de pointe se composera de 4 trains IC/IR (via la jonction Nord-Midi vers l'est et le sud du pays, 2 trains IC/IR Anvers-Louvain et 6 RER Hal-Bruxelles National. Le tout serait complété du "people mover", à savoir des navettes à hautes fréquences depuis le futur terminal Bruxelles-Europe.

Le futur "diabolo", appelé ainsi parce qu'il évoque ce jeu pour enfants, permettra de désenclaver la gare de l'aéroport de Zaventem actuellement en cul-de-sac, en la reliant à Bruxelles, Anvers/Malines et Louvain/Liège.

Un tunnel, un !

Nous avons les gares, mais pas le tunnel pour bien les utiliser ! Voilà en résumé la justification de la construction du tunnel Schuman-Josaphat. Il créera un nouvel itinéraire nord-sud à travers Bruxelles sous la forme d'une rocade intégrant le quartier est de la capitale. Le grand avantage du système est d'intégrer des nœuds de correspondance aussi importants que Vilvorde, Haren, Schuman/Luxembourg, Etterbeek, Linekebeek-Moensberg et Hal. Le tunnel Schuman-Josaphat va permettre de relier pratiquement toutes les lignes au quartier européen tout en augmentant de 25 % la capacité de la jonction Nord-Midi. Bref, il sera très vite indispensable !





Le RER, un atout pour la SNCB ?

Poser la question, c'est y répondre mais pas nécessairement de la manière attendue. Au contraire du TGV dont les objectifs de rentabilité sont évidents, le futur Réseau Express Régional s'inscrit dans le cadre de la mission de service public de la SNCB. Notre entreprise a un rôle clé à jouer en matière de mobilité et le RER constitue sans aucun doute un des principaux moyens de l'améliorer dans et autour de Bruxelles dont le rôle de pôle d'attraction ne fera qu'augmenter au cours des prochaines années. Cependant, le RER ne sera efficace au niveau de la mobilité qu'à deux conditions: la mise en place d'une vraie politique de dissuasion de la circulation automobile et le développement de l'inter-modalité avec les autres transports en commun.

en place du RER car elles relient Bruxelles à sa banlieue sud qui héberge de très nombreux navetteurs.

Tunnel et terminal

Les mises à quatre voies des lignes ne constituent pas les seuls travaux d'infrastructure nécessaires. Il reste trois gros dossiers : le tunnel Schaerbeek-Josaphat, avec la mise à quatre voies entre Watermael et Schuman, le projet de mise en place d'un "diabolo" (voir schéma en page 4) permettant de désenclaver la gare de l'aéroport de Bruxelles-National actuellement en cul-de-sac et, enfin, la création d'un terminal Bruxelles-Europe. En plus des travaux lourds, il sera tout aussi indispensable d'aménager les "petites infrastructures" comme, par exemple, la hauteur des quais qui doit être la même partout, la création de parkings pour voitures et pour vélos, l'aménagement de la signalétique, etc.

D'autre part, un RER efficace ne peut se concevoir sans un titre de transport unique comme l'explique Christian Maucq : "Si l'on veut que le RER soit utilisé, il est absolument nécessaire d'encourager son utilisation par une intégration tarifaire commune de la SNCB avec les TEC, De Lijn et la STIB. Il est également nécessaire de prendre des mesures de dissuasion vis-à-vis de la voiture et du parking en ville".

Enfin, le RER demande un matériel roulant, sinon nouveau, à tout le moins adapté. Les études sont actuellement en cours pour définir ce qui convient le mieux tant au niveau des performances que de l'accessibilité. Elles soulèvent des questions intéressantes telles que la nécessité ou



non de places pour les fumeurs ou le maintien de la distinction entre première et seconde classe.

Et les moyens financiers?

Les seuls éléments chiffrés actuellement disponibles datent de l'étude Systra-Sofretu de 1995-1998... Pour pouvoir avancer des chiffres plus précis, il faut attendre que la réflexion sur l'offre soit achevée, ce qui n'est pas le cas actuellement. Mais il est certain que nous en reparlerons bientôt. La même interrogation se pose aussi pour la date, mais là il y a une réponse : il n'y aura pas de date butoir. Le RER va se mettre progressivement en place au fil des travaux d'infrastructure et de la mise en service du matériel roulant adapté. Bref, nous pratiquerons le RER (presque) sans nous en rendre compte !



permettre de gagner du temps sur tous les parcours tout en assurant un maximum de dessertes locales." Moralité, le RER, c'est un peu le "+ +": plus vite et plus fréquent !

Quatre voies ou rien !

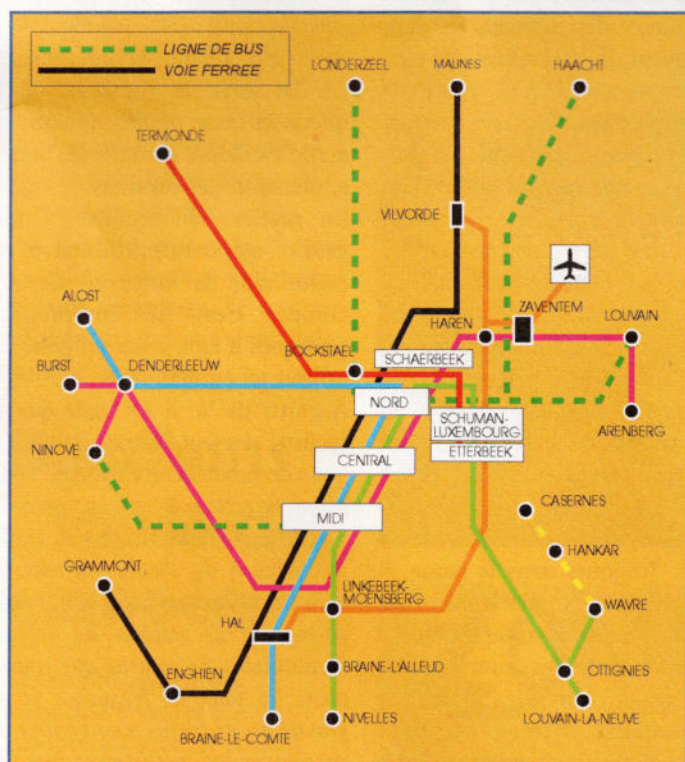
En 1999, à l'initiative du ministre des Transports, une nouvelle Task Force est mise en place sous le titre "Mobilité dans et autour de Bruxelles". L'objectif est de lancer une réflexion globale qui prenne en compte les

différents éléments propres au chemin de fer comme le RER, le plan IC-IR, le TGV et les autres projets périphériques. La Task Force étudie les interactions entre toutes ces données et les conséquences à en tirer au niveau des infrastructures. Plus que jamais, la nécessité des quatre voies est apparue comme incontournable.

A première vue complexe, cette question des quatre voies l'est beaucoup moins pour nos

lecteurs qui sont tous des professionnels du chemin de fer. Sur plusieurs lignes, comme Malines-Bruxelles, Alost-Denderleeuw-Bruxelles et Gand-Bruxelles, Hal-Bruxelles et Bruxelles-Louvain (dans ces deux derniers cas grâce au TGV), les quatre voies sont déjà une réalité. Les deux lignes non encore équipées sont bien connues, à savoir Nivelles-Bruxelles et Ottignies-Bruxelles. Elles sont évidemment indispensables dans le cas de la mise

La zone RER en bref



La zone RER se situe dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles soit 2,5 millions d'habitants ou le quart de la population belge. Elle comprend les villes de Malines, Louvain, Wavre, Ottignies, Nivelles, Braine-le-Comte, Enghien, Grammont, Alost, Denderleeuw, Termonde. Les lignes concernées sont les suivantes : 25, 26, 27, 28, 36, 50, 60, 94, 96, 124 et 161. L'agglomération bruxelloise concerne environ 610.000 emplois dont 350.000 sont assurés par des navetteurs habitant en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Sur les 350.000 navetteurs, 2/3 proviennent de la zone RER, 27 % de la Wallonie et 73 % de la Flandre.

Les travaux du RER en (très) bref

- Mise à 4 voies des tronçons : Bruxelles – Hal (en voie d'achèvement), Bruxelles – Louvain (en cours), Bruxelles – Ottignies, Bruxelles – Nivelles, ainsi que Bruxelles – St Katharina – Lombeek (en première phase, une 3e voie) ;
- Construction du tunnel Schuman-Josaphat ;
- Extension de capacité à Bruxelles-Midi – Forest et à Bruxelles-Nord (Quadrilatère) ;
- Création de la gare multifonctionnelle de Bruxelles-Europe ;
- Aménagement du site de Schaerbeek-Formation ;
- Construction des infrastructures liées à la desserte de l'aéroport ;
- Construction de la courbe de Haren – Bordet.





Sécurité au travail : l'affaire de tous !

Quand un train déraille, les journaux y consacrent leurs premières pages. Mais la sécurité à la SNCB, c'est avant tout un travail quotidien à tous les niveaux. L'objectif est de prévenir tous les accidents et incidents, les petits comme les spectaculaires.

Lors de la grande réorganisation de la SNCB en 1998, les aspects de sécurité et d'environnement ont été pris concrètement en compte par la création d'une unité centrale de coordination un peu particulière. Elle travaille en effet tant en vertical qu'en horizontal avec tous les départements de la société sans qu'il y ait de rapport d'autorité. Les responsables de l'UCC Sécurité et Environnement préfèrent d'ailleurs parler de "collaboration constructive" dans le cadre de leurs trois missions essentielles: la sécurité d'exploitation, la sécurité au travail et l'environnement. C'est pour parler de la sécurité au travail que nous avons rencontré Emile Demoulin, Ingénieur industriel principal.

Il nous a d'abord expliqué que l'innovation de 1998 avait comme premier objectif de faire cadrer la nouvelle structure de la SNCB en regard des dispositions légales en la matière: "Le texte de référence en matière de sécurité au travail est la loi de 1996 sur le bien-être et ses arrêtés d'application. Elle couvre tous les aspects de la sécurité et surtout, elle impose à toutes les entreprises de travailler selon une démarche de prévention". Le grand mot est lâché. Même si l'amélioration de la sécurité constitue

depuis des années un objectif pour les chemins de fer, la loi sur le bien-être nous impose à tous de prévoir plutôt que de réagir a posteriori.

Tous concernés !

La sécurité constitue en effet un objectif que nous partageons tous, mais parmi les agents, certains sont encore plus concernés que d'autres. Si l'on additionne les personnes qui travaillent au sein de la division SE 02, les conseillers en prévention, les médecins du travail et les experts, près de 80 agents font de la sécurité à temps plein. Il faut évidemment y ajouter tous ceux qui, par leurs fonctions ou les représentations qu'ils assument, sont également concernés de très près par le sujet. Au total 2.044 agents exercent des activités en matière de prévention et de protection au travail.

Parmi eux, les 41 conseillers en prévention constituent vraiment les **moteurs** de la sécurité au quotidien dans l'entreprise. On n'occupe pas cette fonction par hasard. En effet, ils ont tous suivi une formation très poussée dispensée par des institutions d'enseignement agréées. Suivant les nécessités de leur poste, ils doivent posséder le niveau 2 ou le

niveau 1 et pour cela, ils ont suivi 210 ou 400 heures de cours. Au terme de cette formation, ils ont réalisé un travail de fin d'étude le plus souvent en relation directe avec le poste qu'ils occupent.

Emile Demoulin estime que ce travail est essentiel: "Si le contenu de cette formation est commun à toutes les entreprises et par voie de conséquence pluridisciplinaire, le travail de fin d'étude de nos conseillers est quant à lui plus orienté vers des aspects spécifiques, qui concernent directement les chemins de fer".

Les conseillers en prévention sont répartis dans toutes les entités de la SNCB (CA, UCC, ateliers...) où ils ont comme tâche première de conseiller leur general manager ou manager respectif dans tous les domaines de la sécurité. Il est important de préciser que la responsabilité reste néanmoins entièrement et uniquement assumée par l'employeur. Autrefois appelés les **chefs de sécurité**, les conseillers ont aujourd'hui un titre qui correspond beaucoup mieux à leur travail. Parmi les tâches qui sont expressément citées par la loi, on peut relever à titre d'exemple des visites fréquentes et systématiques sur les lieux de travail, l'examen des postes de travail en cas d'augmentation des risques ou de nouveaux risques, la réalisation au moins une fois par an d'une enquête approfondie des lieux et postes de travail, la conduite systématique d'enquêtes en cas d'accident ou



d'incident, etc. La liste est beaucoup plus longue et comprend aussi de nombreuses formalités administratives.

L'UCC, c'est le moteur !

Si les conseillers en prévention dépendent directement de leur employeur, ils travaillent en relation étroite avec l'UCC Sécurité et Environnement dont les permanents ont un double rôle d'information - notamment en répondant à toutes les questions des conseillers - et de sensibilisation. En ce sens, l'UCC SE a publié en octobre 1997 le petit livre jaune que nous avons tous reçu (Livret de sécurité pour le personnel de la SNCB). Elle a également édité en 1998 un second livret de sécurité pour les travailleurs des entreprises extérieures qui interviennent dans les installations de la SNCB. Toujours dans le jaune, il faut évidemment citer le gilet fluo à bandes réfléchissantes destiné à être porté lors des interventions dans ou le long des voies en exploitation. Même s'il peut parfois sembler singulier, le gilet est aujourd'hui porté par tous ceux qui sont concernés.

Cet exemple situe à lui seul la stratégie de notre entreprise en matière de sécurité comme le résume Emile Demoulin: "Au lieu d'imposer le port des équipements de protection individuelle comme une contrainte, nous devons plutôt expliquer aux agents pourquoi il est dans leur intérêt de les porter". De la sorte le message passe mieux et cette démarche conduit à une meilleure garantie de bonne application des mesures.

En matière de sécurité, l'obligation est contreproductive de même que la sanction. Ce qui compte c'est de comprendre pourquoi il faut poser tel geste ou utiliser tel équipement.

A partir de là, il est clair que la sécurité devient l'affaire de tous.

"Afin de suivre l'évolution de l'application de cette politique au sein de la SNCB, nous recevons régulièrement les valeurs de divers paramètres ayant trait à la sécurité et qui nous permettent de calculer les valeurs d'indicateurs de sécurité que constituent les taux de fréquence et de gravité des accidents pour en tirer les enseignements nécessaires sur les actions futures à mener".



Casque, gants, gilet, chaussures de sécurité,.... votre vie peut en dépendre.



Une nouvelle circulaire pour mieux nous protéger

Le 25 août dernier, l'UCC Sécurité et Environnement a diffusé une nouvelle circulaire invitant tous ceux qui doivent intervenir le long des voies en exploitation ou sur celles-ci à porter casque, chaussures de sécurité et vêtement jaune. Notre vie est à ce prix.

Que ce soit sur un chantier en activité ou à l'arrêt, il est de notre intérêt de porter un casque : il nous protège contre les chutes de pierres ou d'objets divers ou nous prémunit contre les chocs. De même, les chaussures de sécurité sont destinées à préserver nos pieds contre tous risques de blessures. Quant au vêtement jaune - et le gilet jaune fluo à bandes réfléchissantes pour ceux qui ne le possèdent pas - il signale la présence de celui qui le porte aux conducteurs des trains qui approchent du lieu des travaux en voie.

Le saviez-vous ? La loi prévoit que le non-respect de ces règles, qui sont là pour mieux préserver notre vie, peut valoir à celui qui les a oubliées une amende de 1.000 FB à 200.000 FB et/ou une peine d'emprisonnement de 8 jours à 1 an...



Bienvenue à bord du nouvel EM 130

Depuis quelques mois, le nouvel autorail de mesure EM 130 de Maintenance Infrastructure circule sur le réseau. A son bord, toute une instrumentation sophistiquée permet de surveiller simultanément la géométrie de la voie, le profil des rails et la position statique des fils caténaires. Petite visite à bord.

Il est un peu révolutionnaire, le nouvel EM 130 que possède le CA Maintenance Infrastructure. Car la SNCB a été la première à imaginer, il y a cinq ans, un engin capable d'ausculter tout à la fois les voies et la caténaire. A bord de cet engin qui a effectué ses premières mesures en avril dernier, divers instruments permettent de contrôler la géométrie de la voie et la position du fil de contact caténaire (désaxement et hauteur). Premiers instruments : les caméras. L'EM 130 est équipé de deux caméras, l'une à l'avant dirigée vers la caténaire, et l'autre à l'arrière, tournée vers la voie. Elles sont reliées à un magnétoscope et un écran vidéo dans la zone de mesure et peuvent être actionnées à distance.

Système informatique

Le système informatique de l'EM130 se compose de PC standards (sous environnement NT4) et d'imprimantes laser. Durant les prises de mesures tant des voies que des caténaires, les valeurs mesurées sont traitées simultanément. Les données peuvent être imprimées et un rapport des problèmes détectés durant le trajet est automatiquement rédigé. Ce rapport servira de base aux interventions en voie ou sur caténaires.

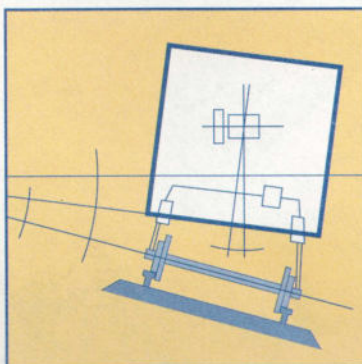
La voie sous tous ses profils

L'EM 130 dispose de divers équipements pour le contrôle de la voie. Un capteur de déplacement vertical installé sur chacun des

3 bogies permet d'analyser le nivellement en long.

Le dressage et l'écartement sont contrôlés par un essieu de mesure télescopique présent dans chacun des bogies, entre les essieux porteurs.

Le dévers, quant à lui, est calculé au moyen d'un gyroscope et de deux capteurs de nivellement longitudinal sur le premier essieu de mesure.



L'engin est également pourvu d'un système de mesure du profil du rail, composé d'un flash laser, qui éclaire durant un très bref moment le rail tous les quatre mètres, et de caméras qui enregistrent la ligne illuminée. Les images sont visibles sur l'écran d'ordinateur.

Durant les parcours, les ordinateurs collectent les données recueillies en continu et impriment des graphiques et des rapports où sont indiquées les valeurs "hors tolérance", c'est-à-dire celles qui excèdent les seuils à ne pas dépasser par rapport à une situation normale de géométrie de la voie.

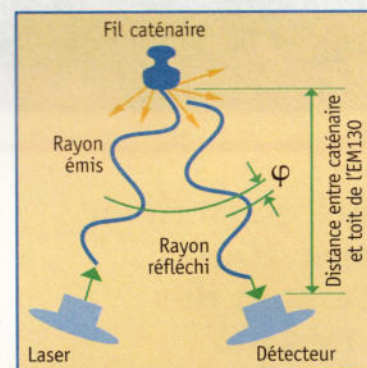
Quelques chiffres

- longueur tampons compris : 23.800 mm
 - hauteur au-dessus du rail : 4.290 mm
 - largeur : 3.000 mm
 - distance entre les pivots des 2 bogies : 17.000 mm
 - masse totale : 70 t
 - moteur Mercedes de 750 ch
 - vitesse maximale :
 - entraînement propre : 130 km/h
 - tracté : 140 km/h
 - vitesse maximale pendant les mesures :
 - géométrie de la voie et caténaire : 120 km/h
 - caténaire : 140 km/h
 - vitesse maximale sur le réseau SNCB : 120 km/h
- L'autorail de mesure EM 130 est un autorail qui peut mesurer (en même temps) les éléments suivants à une vitesse de 120 km/h :
- la géométrie de la voie
 - le profil du rail (rail gauche et droit)
 - la position statique (désaxement + hauteur) des fils caténaires



La caténaire

L'EM 130 est également équipé de diverses instrumentations mesurant la position des fils de contact, aussi bien leur hauteur que leur désaxement (leur zigzag). Ces mesures sont prises sans contact par un système laser installé sur le toit de l'engin. Le principe de mesure est le suivant : un rayon laser est envoyé vers la caténaire sous un certain angle. Le rayon réfléchi est capté par le détecteur. Le traitement du rayon permet de déterminer la distance entre le fil et le détecteur laser. En tenant compte des corrections du mouvement de la caisse et de la position de l'autorail par rapport à la voie, la hauteur et le désaxement de la caténaire sont déterminés.



Le système de mesure permet de suivre 4 fils de contact simultanément. Pour éviter tout risque de dommage oculaire, le laser ne fonctionne que pour une vitesse de parcours supérieure à 5 km/h.

Lors des parcours, un listing texte reprenant certaines anomalies dans la caténaire est imprimé. Ce listing reprend les dépassements de seuils de tolérance, autrement dit les points où la hauteur du fil de contact est inférieure à 4,80 m ou supérieure à 6,20 m et où les désaxements sont supérieurs à 40 cm.

Une caméra et un projecteur permettent en outre de visualiser à tout moment la caténaire.

Des détecteurs de points de suspension peuvent localiser les poteaux. Il s'agit de systèmes laser qui captent la présence des pièces de fixation de la caténaire (chaque fois que le rayon passe devant une telle pièce de fixation, le rayon est réfléchi ; ce rayon réfléchi est capté).

L'engin dispose d'un pantographe à pression réglable, capable de donner une certaine force sur

la caténaire, le laser déterminant la position de contact soumis à cet effort. Ce type de contrôle se fait lors de parcours spéciaux, en dehors des campagnes de mesure classiques.

Tout le confort à bord

Le poste est aménagé pour offrir tout le confort aux trois membres d'équipage : wc chimique, cuisine avec plaques chauffantes, évier, air conditionné, etc.

Vocabulaire

Désaxement : la position du fil caténaire n'est pas rectiligne ni parallèle à la voie. Vu du ciel, son désaxement de plus ou moins 20 cm (en alignement) évoque la forme de la lettre "Z". Ce désaxement permet d'éviter une usure locale importante de la garniture de l'archet du pantographe en répartissant cette usure sur toute la garniture.

Nivellement en long : indication de la qualité du profil en long de la voie. Le profil en long ou la silhouette de la voie n'est jamais plate : elle épouse les courbes du terrain et est composée de pentes consécutives. Ce sont ces dénivellations par rapport à ce profil qui sont analysées par l'engin.

Dressage : indication de la qualité du tracé de la voie. Le tracé de la voie n'est jamais entièrement parfait ; même les portions apparaissant comme des lignes droites présentent des petites déviations. Ce sont ces légers défauts de la voie dans le plan horizontal qui sont mesurés par l'engin.

DANS LA PRESSE
NOUVELLE GAZETTE du 30 août 2000

Témoignage souriant : un cheminot très serviable

Une habitante de Quaregnon, Mme B. Flamme, domiciliée rue Courbelette, adresse par notre intermédiaire un coup de chapeau à un agent de la SNCB de Jemeppe-sur-Sambre qui mérite d'être mis à l'honneur pour sa grande serviabilité. Elle s'en explique dans ce témoignage: "J'habite Quaregnon et je désirais me rendre à un mariage, fin juin, à Jemeppe-sur-Sambre. Ne connaissant pas la ville, je ne savais pas où se situait l'église par rapport à la gare. Le jeudi de l'Ascension, j'ai donc décidé de m'y rendre pour reconnaître les lieux et évaluer la distance qui sépare les deux établissements. A mon arrivée, je me suis renseignée auprès des deux personnes présentes dans la gare. Immédiatement, l'une des deux a pris ses clés de voiture et m'a conduite à l'église distante de plusieurs kilomètres. A destination, il m'a demandé où me déposer. Je lui ai raconté mon histoire et il m'a proposé sans hésitation, le 24 juin, date du mariage, de m'y conduire. (...)

Le samedi 24 juin, je suis arrivée à la gare de Jemeppe et ce Monsieur n'avait pas oublié. (...) Eh bien, chapeau! Ce Monsieur fait peut-être partie d'un service public mais rien ne l'obligeait à pousser la conscience professionnelle à un tel point de dévouement. Après tout, son essence et sa voiture ne relèvent pas du domaine public. En cette période où tout va mal, où tout le monde est égoïste, n'est-ce pas admirable, cette réaction de spontanéité, de gentillesse et de convivialité gratuite?

Je le remercie beaucoup encore une fois, mais je tenais à raconter à tout le monde son comportement exemplaire".

C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Medias internes

avec
Anne-Catherine, Pierre Bergen,
Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts,
Els Houbrechts, Julie Kermorant,
Laurent Leroy, Alain-Pierre Meeus,
Denis Moinil, Jean-Claude Salemi,
Serdu, Jean-Pierre Vantighem,
Michel Visart

Production
Impression et distribution :
Facility management

Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France 1060 Bruxelles
Tél.: 02 526 37 83 - (911/63783)
Fax: 02 526 37 86 - (911/63786)
TeamWare: 16.042: CADWZ
E-Mail: cadwz@b-rail.be

Le papier de C'EST À DIRE
respecte l'environnement

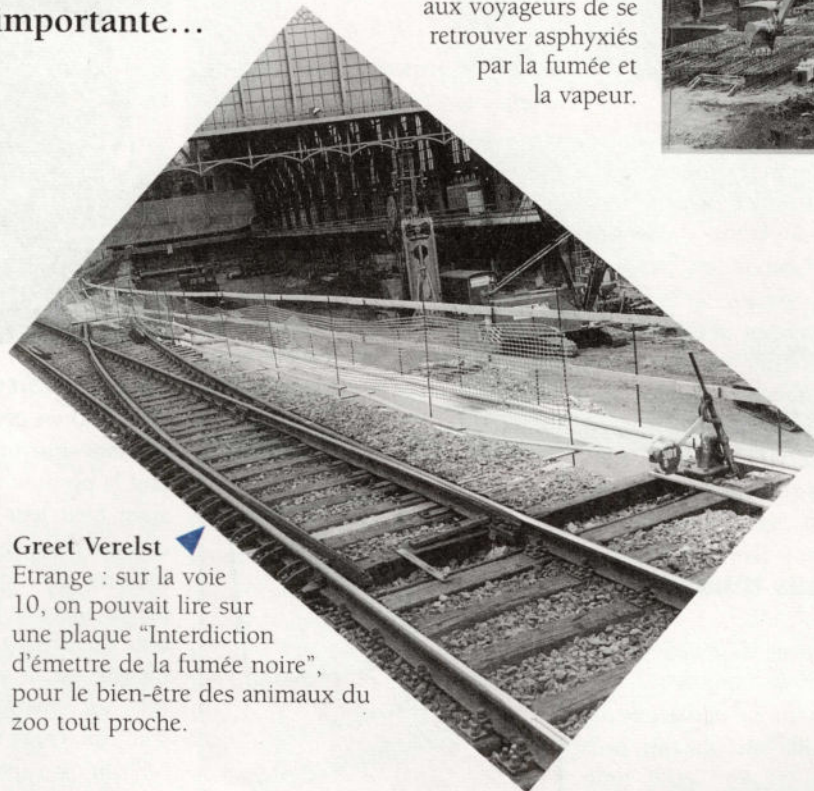
Membre
ABPE
Association Belge
de la Presse d'Entreprise

5 clichés du concours photos (8) : Anvers-Central : en route vers une nouvelle ère

En 2005, la nouvelle gare sera prête.
C'est le moment d'un petit coup d'œil sur le passé
de cette gare imposante et combien importante...



Pierre Coppens ▲
Les riverains de la Keizerlei ont souhaité, à la fin du 19ème siècle, l'érection d'un nouveau bâtiment, mieux adapté à leur standing et leur bon goût que l'ancienne petite gare de bois.



Greet Verelst ▲
Etrange : sur la voie 10, on pouvait lire sur une plaque "Interdiction d'émettre de la fumée noire", pour le bien-être des animaux du zoo tout proche.

Greet Verelst ▲
La toiture devait être assez haute pour éviter aux voyageurs de se retrouver asphyxiés par la fumée et la vapeur.



Robert Dewilde ▼
Les salles d'attente de 1ère et de 2ème classes de jadis ont été ensuite transformées pour abriter l'actuel buffet, tandis que la salle d'attente de 3ème classe héberge aujourd'hui le restaurant du personnel SNCB.



Walter Wils ▲
S'en souvient-on ? Durant la seconde guerre mondiale, les installations ferroviaires ont été touchées à quatre reprises, malgré l'usage des tours ornant la toiture comme postes d'observation afin de prévenir l'arrivée des bombes volantes allemandes.



ZOOM Résultats au premier semestre 2000 : l'accroissement des trafics est très net

Durant les six premiers mois de l'année 2000, la SNCB a transporté 5,8 % de voyageurs de plus qu'au cours de la même période l'an dernier, en totalisant 3.873 millions de voyageurs-km.

- Le trafic du service intérieur connaît une hausse de 4,4 % par rapport aux six premiers mois de l'exercice 1999, et totalise 3.148 millions de voyageurs-km.
- Le trafic international a augmenté par rapport à la même période l'an dernier. La fréquentation des trains à grande vitesse (Thalys et Eurostar) enregistre une hausse de 9,5 % (72 millions de voyageurs-km pour le service Eurostar et 341 millions de voyageurs-km pour le service Thalys). Le trafic international classique, inversant la tendance, enregistrait aussi une progression.
- Avec 3.900 millions de tonnes-km, le transport de marchandises par wagons complets a augmenté de 7 % par rapport aux six premiers mois de 1999.
- Quant à ABX, le service messageries de la SNCB a réalisé, au cours de ces six premiers mois, 4,221 millions d'envois, soit 8,6% de plus qu'à la même période en 1999.

Assistants informatiques

Quelques précisions

Le nouvel examen qui doit permettre d'étendre le cadre des assistants informatiques sera prochainement organisé. Comme nous l'indiquions dans notre article publié un peu prématurément, les procédures en vue de ce recrutement ouvert uniquement au personnel déjà en place dans l'entreprise, seront annoncées par voie d'avis PS diffusé via le livre d'ordre.

Malgré les intempéries, le trafic vers la mer a augmenté

En juillet et en août, 1.357.000 voyageurs se sont rendus à la côte : 525.000 en juillet et 832.000 en août. Cela a représenté une augmentation de 130.000 voyageurs par rapport au bel été 1999. Ostende (586.000) et Blankenberge (420.000) ont été des destinations appréciées, tandis que 140.000 personnes ont opté pour Knokke

et 136.000 pour La Panne. Le samedi 12 août apparaît comme le jour de plus grande affluence, avec un total de 43.770 voyageurs acheminés à la côte. Lors du long week-end de l'Assomption, du 12 au 15 août, 155.646 personnes ont emprunté le train pour se rendre au littoral.

Et les seniors ?

Les seniors qui, depuis le 1er juillet, peuvent voyager en semaine pour le prix forfaitaire de 100 francs (aller-retour), ont choisi leur destination en fonction du temps. Durant le mois pluvieux de juillet, leur destination privilégiée a été Bruxelles et seul un tiers des «65+» ont voyagé en direction des stations balnéaires. En août, près de la moitié d'entre eux ont préféré la côte, en particulier Ostende. En juillet, 114.000 personnes ont fait usage de la formule "seniors", tandis qu'en août elles étaient 209.000. Le jeudi 24 août fut la journée estivale la plus prisée: 12.500 seniors transportés.



Avis de recherche

Dans la nuit du 12 au 13 juin, un chat tigré brun avec le ventre beige a disparu Keuredreef à Ganshoren, à proximité du pont de l'Exposition Mondiale, près des voies de la ligne 60 entre Bruxelles et Termonde, où avaient lieu à cette date des travaux. Ses propriétaires, des riverains, espèrent que des cheminots ont pu apercevoir l'animal et peuvent éventuellement dire ce qui lui est arrivé (même si les nouvelles sont mauvaises). Si vous avez des renseignements, contactez-nous.