

C'est à dire

Le service Infrastructure gère "tout ce qui ne bouge pas", sur l'ensemble du réseau. Bien maîtriser ce patrimoine exige une collaboration harmonieuse des Districts,



des Ateliers et des services centraux. Cela nous oblige aussi à être constamment sur le terrain, dans un esprit d'organisation rigoureuse et productive. Je pense, dans cet ordre d'idées, aux tra-

vaux qu'il faut réaliser en ligne sans interrompre, voire perturber, la circulation des trains, pour que notre clientèle soit satisfaite du service qui lui est rendu.

Ces situations sont parfois très difficiles. Lorsque la tempête a gravement perturbé le trafic, récemment, la rapidité et la qualité de nos interventions à la caténaire, malgré les circonstances défavorables un peu partout en même temps, ont permis de limiter les désagréments que pouvaient éprouver nos usagers. Avec nos collègues du Transport, dans un esprit commun de service, nous avons joué là un rôle capital.

Si nous voulons mettre au service du public un réseau performant, qui réponde bien aux besoins, l'infrastructure doit disposer d'autant d'atouts que l'organisation du trafic, le matériel roulant, ou la nature des offres proposées. L'attrait du chemin de fer pour la collectivité est une question de qualité. Nous formons donc un maillon indispensable dans une chaîne plus complète. Un maillon qui doit tenir solidement.

La maintenance du réseau actuel est une facette importante de notre travail quotidien. Les projets récents de grande vitesse et de modernisation profonde du réseau belge nous promettent un avenir passionnant. Par le biais de grands travaux d'implantation de lignes nouvelles, d'extension et de modernisation des lignes existantes, par la rénovation, voire par la construction de nouvelles gares, par la mise en application des techniques récentes de signalisation et de télécommunications, nous participerons à l'effort commun destiné à renforcer la position du rail sur le marché des transports. La décennie 90 est une période de renouveau. Je vous propose de la vivre tous ensemble dans un esprit moderne et ouvert. Nous récolterons ensemble dans dix ans, avec fierté, les fruits de notre dynamisme.

Jean-Pierre Van Wouwe, directeur I

L'infrastructure ferrée = un patrimoine à entretenir, moderniser, et développer

Notre patrimoine "infrastructure" est très diversifié. Il se compose des voies, avec leur assise, des ouvrages d'art, de la signalisation, des superstructures, de l'alimentation électrique, des moyens de télécommunication, des bâtiments, gares et ateliers.

Depuis la naissance du chemin de fer, il n'a cessé de se développer; on l'a modernisé, et parfois rationalisé et simplifié. C'est qu'il a dû s'adapter aux exigences des périodes traversées.

Au cours des dernières décennies, principalement parce que la problématique de l'environnement et de l'énergie y conduisait, l'électrification du réseau a été menée à grande échelle.

A la veille du 21ème siècle, dans l'optique d'une croissance substantielle de la mobilité, d'importants développements s'annoncent. Ils ont pour noms STAR 21 et TGV.

Le service Infrastructure va là aussi jouer un rôle de choix: des trains de voyageurs fréquents, rapides, ou très rapides, des trains de marchandises rapides et lourds, un trafic précis et cadencé, l'ouverture de points de vente accueillants, une bonne information de la clientèle... tout cela est impensable sans la participation active de tout le personnel de l'Infrastructure.

Un patrimoine de 400 milliards

A ce jour, la valeur de notre patrimoine infrastructure est évaluée à quelque 400 milliards. Cette somme couvre aussi bien des installations vieillies que des équipements modernes.

Ce vieillissement est un problème crucial. Les grands axes, qui forment l'épine dorsale du réseau belge, ont été les premiers modernisés et électrifiés, voilà plusieurs dizaines d'années.

Aujourd'hui, ils ne sont plus vraiment "au goût du jour", et nous devons leur appliquer en priorité une cure de rajeunissement.

Le personnel

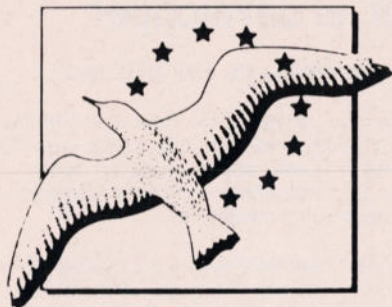
Permettre au réseau d'assurer un trafic sûr et fiable, maintenir les installations en état et les renouveler au moment voulu sont les objectifs de base du personnel de l'Infrastructure. Aujourd'hui, cette grande équipe compte 10.770 membres, ainsi répartis:

exploitation	7.225
investissements	1.300
travaux pour tiers	90
outillage lourd et magasins	315
formation et missions diverses	340
fabrications	300
activités générales	1.200



Pour l'année du tourisme: EURO DOMINO

L'année 1990 sera celle du Tourisme en Europe des 12 ainsi qu'en Autriche, Finlande, Islande, Norvège, Suède et Suisse. Diverses initiatives communes verront le jour à cette occasion.



Le tourisme intéresse les chemins de fer, bien entendu. Voilà pourquoi, avec nos collègues des autres pays, nous lancerons, fin avril, un produit commun: **EURO DOMINO**.

Cette offre s'inspire des forfaits touristiques nationaux, tels que le France Vacances Pass, qu'on connaît bien en Belgique. Elle consiste en un carnet, qui comprend des trajets belges jusqu'aux points frontières et deux cartes qui permettent cinq jours de circulation libre dans deux au moins des pays participants (autres que le pays de résidence.) Le carnet Euro Domino sera valable un mois.

Nous donnerons les détails utiles dans notre prochaine édition.

GO PASS a bien marché... et continue !

GO PASS a bien marché en 1989: on a vendu 380.000 cartes, alors qu'on escomptait en écouler 100.000.

Le Marketing a analysé tous les éléments dont il disposait, et décidé ceci.

On continue la vente, puisque ça marche.

Comme le GO PASS semble prendre un peu de clientèle à d'autres produits, on augmente un peu ce qu'il nous rapporte: le prix (990 F) est maintenu, mais pour 9 trajets au lieu de 10.

Pour éviter que les jeunes s'en servent à la place d'un abonnement scolaire (quotidien), son utilisation est autorisée à partir de 8 heures du matin, excepté les samedis, dimanches, jours fériés, et tous les jours de juillet et août

(les heures d'utilisation devenant alors totalement libres).

La carte de dix voyages est vendue jusque fin mars (ou tout au moins jusqu'à épuisement du stock disponible) et valable jusqu'au 31 décembre. La carte de 9 voyages est vendue à partir du 27 mars, et est valable 6 mois ou jusque fin 90.

Une action de promotion sera menée pour le lancement de la nouvelle carte.

Une enquête sera lancée auprès des utilisateurs et des non-utilisateurs, pour se faire une idée beaucoup plus précise de l'impact de ce produit et des raisons qu'ont les jeunes de l'utiliser ou de s'en passer. Les résultats permettront probablement de figurer encore les caractéristiques du produit.



46.151: notre effectif total au 1.1.90

Voilà quelques mois, nous avons titré un article "47.000 vendeurs". Nous sommes à présent un peu moins. Des statistiques du personnel tenues par le département Finances, il est intéressant de sélectionner les données qui suivent, valables au 1er janvier 1990.

Effectif total:	46.151
<u>dont</u>	
Services centraux	3.308
Ateliers centraux	4.858
Districts	37.802
Détachés	183

C'est à dire dans la sobriété

D'une étude réalisée par l'Institut de l'Entreprise, il ressort que 14 % seulement des entreprises qui le devraient publient un magazine pour leur personnel. A l'époque de l'étude, C'est à dire n'existait pas. On peut donc parler, à présent, de quelque 15 %. (A noter que Le Rail n'a pas le même statut que les magazines visés par cette étude et n'entre donc pas en ligne de compte pour ce que nous expliquons ici).

Lors de la présentation des résultats de cette étude, plusieurs entreprises qui ont déjà une longue tradition de communication interne ont présenté leurs magazines. Cela va de l'édition simple, en noir - comme C'est à dire - au périodique luxueux, richement illustré en couleurs.

Nous avons choisi une voie "économique",

en réalisant tout nous-mêmes, de la première ligne de texte à la fabrication par notre imprimerie centrale. Le papier est - en termes techniques - un "couché-machine", choisi pour que les photos soient correctement imprimées; mais qu'on ne s'y trompe pas: même s'il est luisant, il appartient à la gamme des papiers bon marché. Et la distribution par le factage général (donc en service interne) nous dispense de payer des timbres.

Au total, ce magazine tiré à environ 47.000 exemplaires ne nous coûte pas, pour toute une année (10 éditions), plus qu'une seule édition des périodiques publiés par la moitié au moins des entreprises regroupées dans les 14 %.

On peut parler de sobriété, non ? Qu'en pensez-vous ?

Nos ateliers construisent des wagons

Les grands travaux sont en vue: aménagement du réseau intérieur, implantation des sites TGV. Sans oublier l'entretien et le renouvellement des lignes utilisées quotidiennement.

Pour disposer d'un matériel efficace, le conseil d'administration a décidé en décembre la construction de 120 wagons trémies pour le transport de ballast. Et il a passé la commande... à la SNCB.

Ce travail procurera 108.000 heures de travail aux ateliers de Cuesmes et Gentbrugge, à étaler sur 1990 et 1991.

Le coût est estimé à 2,5 millions par wagon. Les bogies seront récupérés sur des wagons déclassés. ■

TELEX

Eurail Cargo: du nouveau

Eurail Cargo est la série de trains marchandises nouveaux, qui relie en direct deux zones économiques importantes et offrent aux clients rapidité et garantie de livraison précise pour des prix de transport bien adaptés. Le premier du genre est bien connu: Interdelta. Le deuxième prend le départ le 28 mai. Il roulera tous les jours ouvrables entre la Belgique et l'est de l'Autriche. En même temps, une offre comparable sera proposée entre Belgique et Scandinavie, grâce à la modification efficace du plan d'acheminement d'un train régulier existant.

Des détails ? Lisez Informations SNCB 1/90, qui paraîtra fin mars.

Trains pour la Roumanie

Les photos publiées dans notre numéro 1/90 parlaient du premier départ de train complet pour la Roumanie. Trois autres ont, depuis, emporté une partie des dons belges vers plusieurs régions roumaines. Le dernier a pris le départ le 8

février. Au total, la SNCB a offert à la Croix Rouge, à Villages Roumains et à d'autres initiatives l'acheminement de 127 wagons fermés et 25 wagons plats (pour porter 46 petits véhicules routiers), et le transport de 139 bénévoles chargés de la distribution sur place.

Patrimoine historique: pour mieux le conserver

Bien des engins et objets historiques de la SNCB sont déjà conservés, entre autres au musée de Bruxelles-Nord et dans ses dépendances. Mais il est nécessaire de préciser notre ligne de conduite à ce sujet et d'accroître nos efforts pour sauvegarder les témoins de notre évolution.

C'est pourquoi une Commission du patrimoine historique vient d'être installée. Elle entame ses travaux dans quatre domaines: le patrimoine immobilier (voies, bâtiments de gares, etc.), le matériel roulant (des locomotives aux voitures et wagons), le matériel non roulant (objets et appareils divers propres au chemin de fer), et les archives (documentation historique). Davantage de détails à ce sujet bientôt dans Le Rail. ■



Pas de retard pour les transports intermodaux. Mais un peu pour **C'est à dire.** La rédaction vous prie de l'excuser. Et elle promet de mettre les bouchées doubles pour retrouver la cadence d'ici peu.

EUROMODAL 90: ça s'est bien passé

Nous en avons parlé dans la précédente édition. Nous en parlerons encore longtemps. EUROMODAL 90 s'est fort bien déroulé: 1.500 congressistes, 250 journalistes venus de toute l'Europe, des ateliers-débat animés, des autorités ministérielles prononçant des allocutions prometteuses...

Les Belges sont d'importants clients du transport combiné international. Interferry, par exemple, a traité en 1989 environ 64.000 conteneurs et caisses mobiles sur le terminal SNCB d'Anvers. Et TRW a fait voyager plus de 45.000 wagons chargés de véhicules routiers.

Le transport intermodal est donc une technique d'avenir pour nous. Bonne raison pour en parler plus en détails dans un prochain numéro. ■

TGV: le processus progresse

Le 22 janvier, les Vice Premiers Ministres, à l'heure TGV, examinent le dossier global préparé par le Ministre Jean-Luc Dehaene, l'approuvent, et décident de le présenter le 26 au Conseil des Ministres.

Le 23 janvier, en conférence de presse, le Ministre Dehaene a précisé qu'il avait accéléré le processus parce que les trois conditions de base sont réunies: le projet est assuré d'une rentabilité convenable; les études thématique et d'impact prouvent que le TGV, moyennant certaines mesures, respectera l'environnement; le projet STAR 21 existant lui aussi, le réseau intérieur tirera bénéfice de la participation belge au réseau international de grande vitesse.

Selon les termes mêmes du Ministre, il est indispensable de mener de front les deux projets - TGV et STAR 21 - pour apporter une réponse globale au problè-

me de la mobilité, qui deviendra aigu à l'approche de l'an 2000. Le projet qu'il a présenté reprend les options de tracé que la SNCB avait choisies.

Le cap du Conseil des Ministres étant franchi, le dossier est à présent entre les mains des exécutifs régionaux, seuls compétents pour la modification des plans d'aménagement du territoire et la délivrance des permis de bâtir.

Le calendrier immédiat prévoit ceci:
 à la fin mai, les régions ont donné un avis officiel sur le dossier TGV et sur STAR 21;
 partant de tous ces éléments (concernant les deux projets), le Ministre prépare des propositions budgétaires, à discuter en juillet au Parlement, de sorte que des crédits soient inscrits au budget 91 et qu'une enveloppe globale pour 10 ans soit élaborée. ■

TGV : la meilleure solution pour les personnes et l'environnement

Telle est la conclusion générale d'une étude récente qui a comparé les avantages et les inconvénients de l'utilisation de différents modes de transport - train, avion, voiture et autocar - dans un corridor qui couvre la relation Paris/Londres - Bruxelles - Cologne/Amsterdam, concernée par le projet TGV.

Les comparaisons entre les différents modes de transport ont été effectuées sur base des 5 thèmes que nous détaillons ici. L'étude a aussi mesuré l'influence de la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse en comparant la situation "avec" et "sans" TGV.

Elle conclut que la réalisation du projet TGV peut constituer une réponse appropriée à l'augmentation sensible (30 % et plus) du transport de voyageurs sur moyennes et longues distances (200 à 600 km) en Europe au cours des prochaines décennies. Cette réponse s'imposera d'autant plus qu'on connaîtra une congestion croissante de l'espace aérien européen, des aéroports et des autoroutes près des grandes villes et dans les régions à densité de population élevée.

Utilisation de l'espace

Le projet TGV comporte 307 kilomètres de lignes. Il implique l'acquisition de 645 hectares. Cette superficie correspond environ à celle envisagée pour un projet d'autoroute de 90 kilomètres à 2 fois 3 voies de circulation, et à environ 40 % de la surface totale occupée par l'aéroport de Bruxelles National.

Autrement dit, l'utilisation relative de l'espace par les voyageurs internationaux des TGV s'élèvera à 0,37 ha par million de voyageurs-km en l'an 2000 (et même à 0,28 ha en cas d'utilisation conjointe de portions de ligne TGV par des trains du trafic intérieur). Cette valeur est inférieure à celle du transport automobile sur le réseau autoroutier: 0,54 ha par million de voyageurs-km actuellement, 0,47 ha dans une situation de plus grande densité du trafic sur les autoroutes en l'an 2000.

Enfin, on peut relever qu'une ligne TGV à double voie offre une capacité de transport équivalente à celle d'une autoroute à 2 fois 4 voies.

Consommation d'énergie

L'étude fait apparaître que le TGV occa-

sionne une consommation moyenne (exprimée en méga-joules) par voyageur-km sensiblement inférieure à celle de ses concurrents.

plus sévères (déjà décidées) pour la voiture et l'avion.

Nuisances acoustiques

L'étude rappelle que les valeurs limites généralement admises pour que le bruit engendre une gêne médicalement reconnue sont 60 dB en milieu rural et 65 dB en ville. Sur cette base, et en distinguant entre bruits continus (trafic routier) et discontinus (TGV), l'étude établit qu'à une vitesse de 300 km/h, le TGV resterait moins gênant qu'un trafic équivalent sur autoroute à 100 km/h.

Par ailleurs, le TGV absorbant une bonne part de la croissance des déplacements d'ici à l'an 2000, la réalisation de ce projet n'engendrerait qu'une augmentation de 1 % du nombre total de personnes affectées par le bruit des différents modes de trans-

port dans le corridor.

Sécurité

Le train - et donc le TGV - est un mode de transport extrêmement sûr. Le nombre de personnes décédées (par milliard de voyageurs-km) s'établit actuellement à:

avion (vols européens): 0,6;
trains classiques (SNCB): 0,8;
autoroutes (corridor étudié): 6,7;
trafic routier (Belgique): 20,0.

Il n'y a pas encore eu de décès par accident sur les lignes ferroviaires à grande vitesse déjà en exploitation commerciale (TGV Sud-Est en France depuis 1981, Shinkansen au Japon depuis 1964). On peut en déduire que l'introduction d'un réseau de trains à grande vitesse pour une large part sur lignes nouvelles améliorera nettement la sécurité du transport interurbain de voyageurs.

Pour les 5 thèmes examinés, le TGV se place donc mieux que les autres modes de transport. Le bilan final du projet est également positif lorsqu'on envisage une amélioration qualitative de l'offre de transport à moyenne et longue distances en Europe. Et les avantages du TGV sont encore plus importants dans les zones à forte densité de population puisque, à l'inverse de l'automobile et de l'avion, le TGV dessert directement le centre des grandes agglomérations en utilisant les infrastructures ferroviaires existantes.



TGV: 0,83 MJ par voyageur-km;
avion: 2,08 MJ par voyageur-km;
voiture: 1,88 MJ par voyageur-km.

Dans le cadre de la croissance des déplacements d'ici l'an 2000, la réalisation du projet TGV permettra de réduire d'environ 17 % la consommation totale d'énergie qui serait enregistrée s'il ne voyait pas le jour.

Pollution atmosphérique

Les comparaisons relatives aux diverses émissions de polluants montrent clairement que, dans l'ensemble, le TGV est de loin le plus propre des modes de transport. On constate par exemple les valeurs suivantes:

	TGV	Automobile	Avion
Hydrocarbures (CxHy)	0,002	0,179	0,198
Monoxyde de carbone (CO)	0,005	1,109	1,266

Pour un même volume de trafic, le TGV réduit sensiblement la pollution atmosphérique, malgré l'application de normes

C'est à dire est publié par la cellule des Relations Extérieures. Pour nous donner votre avis, écrivez-nous: **C'est à dire**, SG 04.013, section 50 Bruxelles

Distribution 99999:00