

# C'est à dire

## La grande vitesse européenne progresse à 300 à l'heure !

Le TGV belge, que nous avons présenté dans notre numéro 4/90, est en réalité un maillon du réseau international de grande vitesse ferroviaire. Au sein de la Communauté des Chemins de fer européens (les réseaux des 12 pays de la CEE + les réseaux suisse et autrichien, c'est-à-dire les "12+2"), Michel Walrave dirige la Mission Grande Vitesse, autrement dit un groupe qui "pense" la grande vitesse internationale. C'est donc lui qui, le 29 mai dernier, a présenté devant la commission Transports et Tourisme du parlement européen le point actuel de la situation. Nous extrayons de son document les données essentielles.

### Les projets

En République Fédérale d'Allemagne: ligne nouvelle Cologne-Francfort en 97/98; ligne nouvelle Hanovre-Berlin en 98.

En Suisse: percement d'un nouveau tunnel du Gothard (49 km); nouveau tunnel du Loetschberg (28,4 km); aménagement du tunnel du Simplon pour le 160 km/h.

En Italie: lignes nouvelles Milan-Rome-Naples et Turin-Milan-Venise dans un délai de 10 ans.

En Espagne: travaux sur l'axe Madrid-Cordoue-Séville; étude des liaisons Madrid-Barcelone-frontière française.

En France: construction du TGV Nord et de l'interconnexion en Ile-de-France; prolongement du TGV Sud-Est jusque Valence; étude d'un TGV Est et d'un TGV Méditerranée (de Valence vers Barcelone, Marseille et la Côte d'Azur).

### Le matériel

En France: le TGV Atlantique est la deuxième génération de matériel à grande vitesse, très améliorée par rapport à la première.

En Italie: l'ETR 450 (Pendolino) est en service; un prototype d'ETR 500 (vitesse de 300 km/h) est à l'essai.

En Allemagne: le matériel ICE entre en service en 1991 sur Mannheim-Stuttgart et Hanovre-Wurzburg.

En Belgique: les TGV Transmanche sont commandés; le TGV Nord le sera bientôt, avec la SNCF, les NS et la DB.

### Le réseau international

Aujourd'hui, 1.100 kilomètres de lignes nouvelles sont en service. Fin 1995, on

en comptera 2.500 kilomètres, et en l'an 2.000, un total compris entre 5.500 et 7.000 kilomètres.

Si l'on y ajoute les lignes existantes aménagées pour une plus grande vitesse, c'est de 7.000 kilomètres qu'on pourra parler en 1995, et de 14.000 kilomètres en l'an 2000 sur les territoires des "12+2".

### L'ouverture à l'Est

Le rideau de fer peut faire place au chemin de fer. Dans cette optique, les 12+2 pensent à trois axes majeurs de grande vitesse:

Londres/Paris - Bruxelles - Cologne - Hanovre - Berlin - Varsovie;

Paris - Strasbourg - Munich - Vienne - Budapest, avec des antennes vers Berlin et Prague;

Espagne - Lyon - Milan - Zagreb/Belgrade, avec accès à la Roumanie, à la Bulgarie et à la Grèce.

Ce sont là des idées préliminaires, qu'il faut encore creuser. Mais un fait est certain: l'ère de la grande vitesse ferroviaire a réellement commencé, et s'avère plus riche encore que prévu. ●

### Le Pendolino italien

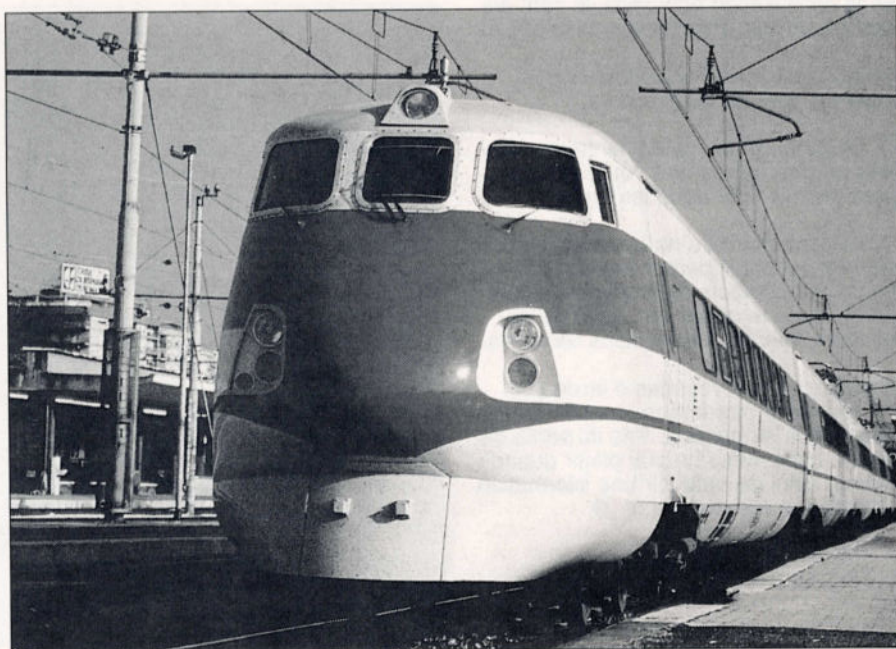
Voici un cinquième numéro de C'est à dire pour l'année 1990. Nous sommes à mi-chemin, puisque ce magazine doit paraître dix fois l'an.

Nous avons pris du retard. Peu à peu, nous le rattrapons. Malgré l'importance du volume fourni, bien supérieure aux prévisions: un épais dossier TGV et un supplément "Rapport annuel" à ce numéro 5.

Notre tour des Départements n'est pas terminé. En présentant les Finances après les vacances, ce sera chose faite. Et nous plongerons alors davantage dans le détail, pour photographier des métiers du rail que l'on connaît peut-être moins bien, mais qui ont tous leur importance dans la chaîne du transport que nous mettons en fonctionnement jour après jour.

Rendez-vous à la fin de l'été pour une nouvelle série de C'est à dire.

La Rédaction



## TGV: la communication bat son plein

Depuis trois mois environ, à l'heure où cette édition sort de presse, la "communication TGV" bat son plein.

Vous avez reçu récemment une version - pour cheminots - de la brochure "Le TGV en Belgique", distribuée par ailleurs à plus de 15.000 demandeurs. Cet effort d'information a rencontré le succès que vous espérez.

Des lignes téléphoniques ont été ouvertes aux personnes qui souhaitent poser des questions à propos du TGV. Elles sont annoncées dans un dépliant distribué par les bureaux de poste, lui-même annoncé par un spot télévisé que vous avez peut-être vu.

Mais c'est loin d'être tout. Depuis le début de la campagne, la SNCB organise des voyages sur la ligne du TGV Atlantique. Le scénario: départ de Paris en autocar, pour suivre la ligne jusqu'au Mans en marquant des arrêts pour voir les mesures prises par la SNCF au profit des riverains, entendre les effets de certaines de ces mesures lorsque le TGV passe à 300 km/h, et écouter ce qu'en disent et en pensent des gens du cru qui ont connu hier la préparation du TGV (comme nous actuellement en Belgique), et qui à présent vivent quotidiennement avec le TGV (comme ce sera le cas des Belges dans quelques années). Le retour à Paris a lieu en TGV: 200 kilomètres en 50 minutes.

Les participants à ces voyages (une quarantaine à chaque fois) sont des élus politiques et des membres de groupes appelés à se prononcer au cours de la consultation populaire. Ils sont encadrés par des spécialistes de la SNCB.

En grandes lignes, les effets de ces voyages sont de deux ordres:

- ils donnent aux participants une idée très précise (parce que vécue) de l'impact réel du TGV dans les régions;
- ils permettent de nouer, avec les personnes qui participeront aux négociations, des contacts directs susceptibles de favoriser le climat de confiance nécessaire lors des discussions décisives.

A noter que ces voyages d'étude sont de véritables marathons, dont on rentre parfois sur les genoux. Pas de partie de plaisir, donc. Mais un vrai plaisir quand-même: celui de recevoir une information objective et convaincante. ●

## ABX, en jaune-rouge-bleu: l'étape commerciale de la relance de nos messageries

Si vous passez rue Bara à Bruxelles/Anderslecht (à deux pas de la gare du Midi), vous verrez sûrement sur la boîte aux lettres du 114 un grand autocollant bleu qui porte, en lettres jaunes sur des formes rouges, la marque ABX.

C'est nouveau et plein d'allure. C'est l'étape commerciale de la relance du secteur que nous n'appellerons plus désormais SNCB-COLIS.

L'appellation a été rendue publique le 22 mai au cours d'une conférence de presse. Elle est apparue le lendemain dans les journaux, soit sous la plume des journalistes, soit dans une annonce publicitaire en deux couleurs (dont le bleu qui habillera à terme tous les camions d'ABX).

Une grande campagne de publicité a été lancée à ce moment. Elle a pour but de faire savoir que nous sommes là et que nous avons bien l'intention de développer cette activité, d'en faire ce qu'on appelle un "centre de profit".

Certains ont pensé qu'on avait rhabillé le service des messageries pour le mettre en vitrine et trouver plus facilement un "repreneur". Ils se sont bien trompés. La SNCB est fermement décidée à mener la relance à son terme pour dégager ensuite du profit, dans l'intérêt du bilan global de l'entreprise. On n'investit pas dans du matériel neuf pour le revendre

(forcément bien en-dessous de son prix d'achat) quelques mois plus tard !

Cette nouvelle appellation, dans un graphisme soigné, met notre service en évidence aux yeux d'une clientèle à (re)conquérir. Mais l'opération n'aura de suites heureuses que si elle ne reste pas simplement de façade, autrement dit si l'organisation est bonne, les délais respectés, les clients bien servis.

Notre service de messageries doit être à la hauteur de son apparence: de bonne qualité, fiable, satisfaisant. Dans ces conditions, l'image d'ABX s'inscrit solidement dans les mémoires, et les expéditeurs de petits envois penseront plus facilement à nous au moment de choisir un transporteur.

Les lignes directrices de cette qualité:

- un délai jour A/jour B en Belgique, avec un bon suivi, qui évite les pertes, les avaries, les retards;
- une offre performante en service international, qui réponde à des besoins précis, pour des prix compétitifs, là où nous pouvons damer le pion à la concurrence.

Les projets existent. Certains sont pour tout de suite. Nous y reviendrons dans notre prochaine édition. ●



## Eurailcargo: tête de pont des marchandises en charges complètes

28 mai, 10 heures, voie 3 à Schaerbeek: le Directeur général abaisse son drapeau vert. Le train Eurailcargo SCALDO prend le départ.

Eurailcargo est la tête de pont des marchandises en charges complètes. C'est un label de qualité, une marque décernée à des trains internationaux que nous pouvons considérer comme les meilleurs de notre gamme.

Pour recevoir ce label, le train doit réunir un certain nombre de caractéristiques précises:

**d'ordre technique:**

- circuler tous les jours;
- se composer de wagons aptes à rouler à 100 km/h;
- ne pas faire d'arrêts en frontière;

**d'ordre commercial:**

- une vitesse commerciale comparable à celle de nos concurrents: 48 heures au maximum de bout en bout pour des distances de 500 à 1.500 kilomètres; 72 heures au-delà;
- un délai de livraison (à l'heure pile) garanti par contrat, avec réduction sur le prix de transport en cas de retard.

Le label est tout nouveau. Il est décerné par un groupe de travail international. Notre train Interdelta - que beaucoup de lecteurs de **C'est à dire** connaissent déjà - était Eurailcargo avant la lettre. Il rencontre un énorme succès: entre la Belgique d'une part, et le sud de la France, le long du Rhône, de l'autre, il enre-

gistre un taux d'occupation si élevé que certains jours, il doit être dédoublé. C'est à ce point que sa limite de charge nette a été portée de 1.100 à 1.400 tonnes ce 28 mai, et passera même à 1.600 tonnes en septembre. En plus, avec la SNCF, nous pensons lui donner des antennes vers les Pays-Bas d'un côté, l'Espagne de l'autre !

Mais ce lundi 28 mai, nous lançons un nouveau train Eurailcargo, qui porte le nom de SCALDO, Scal pour Escaut, Do pour Donau, c'est-à-dire le beau Danube bleu qui passe à Vienne.

C'est un train direct de zone à zone:

**la zone belge:** partant d'Anvers-Nord, il est complété à Hasselt, puis à Montzen, d'où il file tout droit sur l'Autriche;

**la zone autrichienne,** où il est, à Wels, trié selon les différentes destinations dans l'est du pays.

Il est bon de savoir qu'avant le 28 mai, un acheminement de marchandises sur la même relation mettait le double de temps. Belle performance des gens du Transport !

En même temps, un autre nouveau train est parti pour la première fois: le NORLINK, un direct Belgique - Pays scandinaves. Ce train n'a pas le label Eurailcargo, mais on peut relever que là aussi, nos collègues des horaires ont montré leur talent, en raccourcissant de 24 heures le voyage vers le Danemark. ●

## Nouveau pour nos voyageurs: MULTI PASS

Ca bouge à la SNCB, notamment au département Marketing-Ventes, qui a conçu un nouveau produit pour les mini-groupes à tranches d'âges précises.

C'est le **MULTI PASS**, qui permet de voyager deux fois ensemble... "pour deux fois rien".

Le MULTI PASS coûte 990 francs et existe en 2<sup>ème</sup> classe uniquement. Il permet de faire deux voyages simples, ou un aller-retour, en groupes de 2 à 5 voyageurs, pour 495 francs chaque fois.

Il n'est pas nominatif: on peut donc le céder après un voyage unique.

Aucun lien familial n'est requis entre les voyageurs, mais MULTI PASS est bien pratique pour les familles, même pour des grands-parents accompagnés de leurs petits-enfants.

Quant aux dates des deux voyages, elles sont à la discrétion des utilisateurs.

Le mini-groupe doit avoir une composition précise:

au moins une personne (et au plus deux) de 18 ans ou plus, appelée "adulte";

au moins un jeune (et au plus trois) âgé de 6 ans à moins de 18 ans (les moins de 6 ans voyagent gratis s'ils ne sont pas plus de quatre par adulte).

En plus, deux jeunes de la même tranche d'âge peuvent se joindre au groupe en payant chacun 100 francs par voyage. Tout le groupe doit faire le voyage de bout en bout, mais le groupe peut varier d'un voyage à l'autre.

La carte MULTI PASS est numérotée. Elle comporte deux cases à remplir - une par voyage. On y indique la date, les gares de départ et d'arrivée, le nombre d'adultes - 1 ou 2 - et le nombre de jeunes - de 1 à 3.

Le MULTI PASS est en vente jusqu'au 31 décembre 1990 et pourra être utilisé jusqu'au 28 février 1991.

Les jours ouvrables hors grandes vacances, le MULTI PASS ne peut être utilisé avant 8 heures (du matin). En juillet-août, les samedis, les dimanches et les jours fériés, cette restriction n'est pas appliquée. ●



## B-contrôle sur la piste des "fûtés"

Le 27 mai, en même temps que l'horaire d'été prenait cours, 48 "super-contrôleurs" sont entrés en fonction.

Il s'agit de chefs-gardes contrôleurs rassemblés en une brigade de lutte contre la fraude.

Les voyageurs ne sont en effet pas toujours disposés à payer le service que nous leur rendons. Certains "fûtés" se font même une spécialité de prendre le train sans titre de transport valable. D'où un manque à gagner pour notre entreprise, qui a pourtant bien besoin de couvrir ses coûts.

La fraude nous coûte au bas mot 200 millions par an. Bonne raison pour lancer des Sherlock Holmes sur la piste des fûtés.

Les gardes ne peuvent pas contrôler partout et en même temps. Ils sont aisément repérables. Qui veut voyager sans payer peut donc facilement embarquer dans une autre voiture ou automotrice, pour ne pas les croiser.

Les membres de la brigade travaillent en vêtements civils, mais ils exhibent un badge qui les identifie clairement aux yeux des voyageurs. Leur mission ? Vérifier courtoisement le fair play des clients. Et serrer la vis en cas d'irrégularité.

Voyageurs fair play et contrôleurs courtois mais fermes: c'est un duo qui devrait porter des fruits dans le bilan annuel. ●

## Un "spécial" de 20 pages

L'Assemblée générale de la SNCB s'est réunie le 29 mai dernier. Comme il se doit, le Conseil d'administration lui a présenté son rapport sur l'activité de la SNCB en 1989.

Une brochure-rapport annuel a été réalisée à cette occasion. Elle donne un aperçu de ce qu'a été l'année 89 pour l'entreprise ferroviaire belge.

Nous n'avons pas résisté à la tentation d'en éditer pour tous les cheminots une version en noir et blanc. C'est un document de 20 pages, d'un format carré, qui porte la mention "supplément au numéro 5, juin 1990", et qui sera distribuée dans le courant de l'été. Au cas où vous ne l'auriez pas reçu en septembre, réclamez-le: nous en imprimons un exemplaire pour chacun. ●

## 218 km/h: notre record actuel !

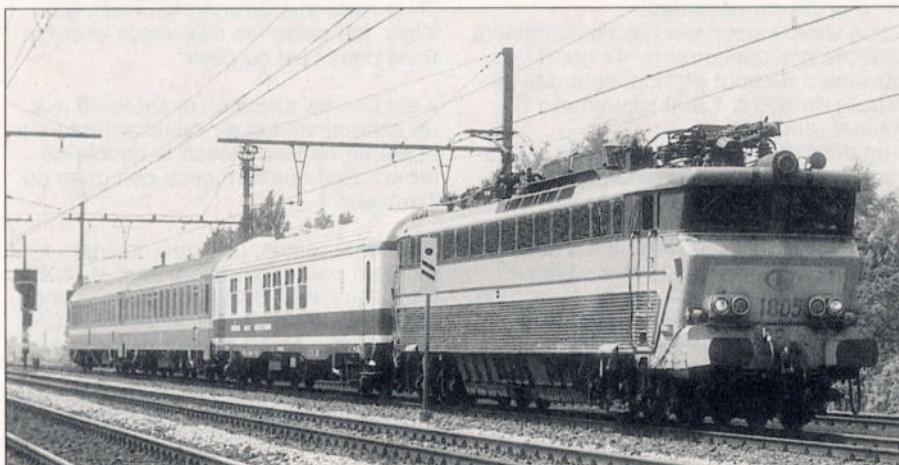
218 km/h! Ce nouveau record de vitesse pour les chemins de fer belges a été établi le 16 mai dernier au cours d'une marche d'essais entre Courtrai et Deinze. Le précédent record - 206 km/h - établi au cours d'essais entre Landegem et Aalter en juin 1969, est ainsi amélioré de 12 km/h. Bien sûr, le TGV Atlantique a, le 18 mai, atteint 515 km/h en France. Mais compte tenu de la densité de notre réseau et des distances réduites sur lesquelles des marches rapides peuvent être organisées, notre record national est mieux qu'une petite performance.

### Mais pourquoi ces essais récents?

Ceux-ci avaient été organisés en vue de préparer les futures circulations du TGV. En effet, sur les lignes nouvelles projetées en Belgique, les TGV recevront leur énergie de traction de la caténaire sous la tension de 25.000 volts alternatif,

comme c'est le cas sur les lignes nouvelles TGV en France. Par contre, sur les lignes classiques aménagées qu'ils parcourront sur notre réseau, les TGV capteront bien entendu le 3.000 volts continu, mais à des vitesses de 160, voire de 200 km/h sur certains tronçons. Cette dernière vitesse n'étant pas courante en Belgique, il convenait de vérifier qu'il n'y aurait aucun problème de captation, ni pour le pantographe, ni pour la caténaire. C'est pourquoi une campagne d'essais à 200 km/h s'est déroulée entre le 14 et le 19 mai sur la ligne 75, entre Courtrai et Deinze, où la vitesse de 160 km/h est déjà habituelle pour les trains IC.

Ces essais ont permis de réaliser diverses mesures qui seront mises à profit par les services techniques chargés de préparer la venue des TGV. ●



La rame détentrice du record de vitesse

## EUROTRAIN - EXPRESS 90

Le vendredi 27 avril 1990, à Bruxelles-Nord, un train spécial a entamé un périple qui devait le mener jusqu'au 6 mai dans les grandes villes européennes. La Confédération Internationale des Voyageurs pour étudiants y avait convié 120 jeunes issus d'écoles de 27 pays européens.

Ce train fit arrêt successivement à Hanovre, Berlin, Varsovie, Prague, Vienne, Budapest, Zagreb, Milan et Paris. Son nom - Eurotrain Express 90 - indiquait son symbolisme: souligner les grands changements que vivent les nations européennes et leurs conséquences pour la jeunesse. ●

**C'est à dire** est publié par la cellule des Relations Extérieures, produit par l'Imprimerie centrale et distribué par le Factage général. Pour nous donner votre avis, n'hésitez pas à nous écrire: **C'est à dire**, SG 01.413, section 50 Bruxelles.

Distribution 99999:00