

C'est à dire



Le passé, le présent, l'avenir... Vous trouverez de tout dans cette édition de C'est à dire:

du projet d'envergure qu'on mènera en équipe étoffée à l'anecdote toute simple, qui nous fait un clin d'oeil; d'un nouveau matériel conçu pour le siècle prochain à une formule qui marche bien; de week-ends très concrets et très animés à des opérations nouvelles, que nous suivrons pas à pas; de l'intérieur à l'international, chez nous et chez nos voisins.

Notre entreprise est un être extrêmement vivant, dont le public guette les progrès, parce qu'il espère en tirer des satisfactions nouvelles; qui essuie des louanges et des critiques, simultanément, et selon l'humeur de celui qui en parle; qui travaille dur pour conquérir une clientèle plus nombreuse et s'assurer ainsi de meilleurs jours.

Elle est à la croisée des voies, prête à la mutation que lui impose le monde en constante transformation.

Aujourd'hui, elle s'efforce de créer l'adhésion autour d'elle. Ce n'est pas facile, mais elle en a besoin, car son activité ne peut pas exister pour elle-même: le transport découle de la vie sociale et économique, et n'existe qu'en fonction de celle-ci.

Demain, elle devra réagir à toutes les sollicitations, de plus en plus vite, pour continuer à jouer un rôle significatif dans la Belgique et l'Europe futures, pour jouer un rôle plus important, peut-être. C'est sa vocation.

Train et thermomètre: mêmes hausses en juillet

Le littoral belge a du succès en été. Il en a d'autant plus que l'anticyclone est stable et que le mercure grimpe.

L'autoroute de la mer a connu une telle charge début juillet qu'à la veille de la fête nationale, des routes de déviation ont été proposées. Dans la foulée (et ceci est tout à fait nouveau), le train a été vivement conseillé, la SNCB ayant prévu des mesures de renforcement du service. Et de fait, comme le montre notre tableau, la fréquentation des gares de la côte a suivi les variations de température.

A relever particulièrement, à propos de ce regain d'intérêt pour le train:

□ les cheminots ont bien travaillé: trains supplémentaires, foule dense dans les gares, organisation bien au point... Les mesures prévues se sont avérées efficaces à l'usage.

□ Même si Ostende a un caractère international, pour ses relations maritimes avec la Grande-Bretagne, il faut reconnaître que c'est Blankenberge qui tient la vedette ferroviaire au littoral quand le temps se met au chaud.

□ L'idée de faire circuler des rames de voitures M 5 (à deux niveaux) sur des lignes chargées était pertinente. Même si elles n'ont été que partiellement occupées, ces voitures ont quand-même transporté leur bon millier de personnes sur des relations déjà très chargées. La méthode sera reconduite à l'avenir, au cours d'autres week-ends à forte demande.

□ A quelques tours de roues de la côte, Bruges a également son succès: le 21 juillet, quelque 8.000 personnes y ont débarqué du train avant 14 heures. Et les comptages ont donné le même résultat le lendemain. ●

Nombre de voyageurs ferroviaires (arrivées + départ) en juillet

	La Panne	Ostende	Blankenberge	Knokke/Heist/ Duinbergen	Total
Le 7	1.222	12.980	5.087	3.681	22.970
Le 8	1.299	13.390	9.881	4.576	29.146
Le 14	2.912	27.940	28.100	8.031	66.983
Le 15	4.106	35.400	42.000	12.013	93.519
Le 21	3.942	27.930	33.370	8.616	73.858
Le 22	5.033	28.705	33.402	8.817	75.957
Le 28	2.278	23.435	17.877	5.528	49.118
Le 29	4.768	26.975	20.068	5.775	57.586
Total 3 WE	25.560	196.755	189.785	57.037	469.137

Fondation Roi Baudouin: un projet sur l'environnement des gares

La problématique du trafic est un sujet de préoccupation à l'heure actuelle. Le boom automobile a sérieusement écorné la qualité de la vie dans nombre de villes et communes. Et cette évolution n'a pas toujours été suivie de près par un aménagement adéquat de l'espace vital. Pour preuves, citons simplement les formations endémiques de files ou la

énormément, et qu'elle ne facilite pas, en ville, le mouvement des moyens de transport de masse.

La Fondation Roi Baudouin est partie de cette analyse pour lancer une campagne de "revalorisation des abords des gares", qui poursuit deux objectifs principaux:

pendant toute la durée de l'opération, de veiller à la qualité des actions menées et de favoriser la collaboration entre tous les partenaires concernés (c'est-à-dire, entre autres, les responsables communaux).

L'initiative a été prise l'année dernière. Elle apparaît d'autant plus opportune



difficulté, parfois, de trouver sa route faute d'une signalisation appropriée.

Ces trente dernières années, la vie sociale, autant que l'activité industrielle, a déplacé ses activités à la périphérie des villes, où ont fleuri lotissements d'ortoirs, zonings industriels et de services, hypermarchés et centres récréatifs. Par contre, on n'a quasi pas investi dans les environs des gares. Les plus grandes d'entre elles restent d'importants points de convergence, mais elles ont perdu leur caractère ancien de pôle principal.

L'éparpillement de l'activité et son déplacement hors des zones urbaines a entraîné un accroissement de la circulation automobile, et avec lui les pertes de temps, la pollution de l'air, la dégradation de notre environnement, tant urbain que rural, etc. Pourtant l'auto n'a pas nécessairement rendu ces nouveaux centres d'activité plus accessibles. En outre, il faut reconnaître qu'elle prend beaucoup de place, qu'elle consomme

- stimuler la revalorisation fonctionnelle et spatiale du quartier des gares d'un point de vue qualitatif;
- contribuer à un meilleur transfert entre les modes de transport.

Ces objectifs pourront se concrétiser de deux manières:

- par une sensibilisation au moyen de publications et de journées d'étude;
- par la réalisation de projets pilotes autour de quelques gares bien choisies.

La sensibilisation n'aboutirait pas si elle ne comprenait pas un effort particulier en direction des responsables techniques et politiques de l'aménagement du territoire et de l'emprise publique, qui jouent un rôle significatif. La Fondation entend bien approcher ces personnes et nourrir leur réflexion d'éléments tangibles.

Un comité d'accompagnement a été formé par la Fondation. La SNCB y est représentée. Ce comité sera chargé,

depuis que le Ministre des Communications a demandé à la SNCB de veiller très étroitement à la propreté des gares et de leurs abords.

Cette demande n'a pas échappé à la presse; on a pu voir, par exemple, une séquence télévisée au cours de laquelle des personnes étrangères à la SNCB étaient interrogées sur le sujet. Des avis recueillis et diffusés, nous retirons que le problème concerne directement la SNCB, qui a intérêt à ouvrir des gares propres et accueillantes, mais aussi les autres responsables, qui gèrent les abords des gares. Il concerne, en dernier ressort, toute la population qui fréquente les gares, qui peut exprimer sa courtoisie de multiples façons et jouer ainsi un rôle important pour le maintien des installations dans un état agréable pour tous. ●

Les "Pass" marchent bien

Go Pass avait démarré en flèche, dès son lancement le 20 mai 1989. Et il ne s'est pas essouffé: le 31 mars dernier, les gares, qui vendaient les derniers exemplaires de la carte de 10 voyages, avaient totalisé 559.879 ventes, ce qui donne une moyenne mensuelle de 56.000 en chiffres ronds.

Le 1er avril (sans blague), un nouveau Go Pass, au même prix de 990 francs, mais pour 9 voyages cette fois, était mis en vente. Les trois premiers mois, les gares en ont écoulé 153.282.

Moyenne en baisse ? Certes pas: mai et juin sont des mois de dur labeur pour les 12 à 25 ans, et cette clientèle du Go Pass voyage alors un peu moins. La preuve: pour juillet (juste avant que nous mettions sous presse), on a réalisé 77.089 ventes.

Quant à Multi Pass, il a démarré plus



molo: 2.552 cartes en 42 jours. Mais il devait dès juillet prendre sa vitesse de croisière: 9.917 cartes vendues. ●

Vers une nouvelle génération de TGV

C'est le bulletin d'information de l'UIC qui nous l'annonce: les pouvoirs publics français, la SNCF et le groupe industriel GEC-Alsthom se sont mis d'accord sur un programme de recherche "Le TGV du futur", qui durera 4 ans et coûtera 445 millions de francs français.

But de la recherche: concevoir une nouvelle génération de TGV, de très grand confort, capables de filer à 350 km/h sur des rampes allant jusque 4 %, et en captant divers types de courants électriques européens.

Bon à savoir à propos de cette recherche:

□ l'accord conclu prévoit "qu'une coopération européenne sera recherchée et encouragée",

□ et il s'inscrit dans un programme beaucoup plus vaste (8,3 milliards de francs français) qui comprend aussi, entre autres, des chapitres transport multimodal de marchandises, protection de l'environnement, économies d'énergie, accroissement de la sécurité... ●

RAIL 21: 10 ans de gagnés !

Jusqu'il y a peu, les chemins de fer néerlandais (NS) consacraient la majeure partie de leurs investissements à l'effacement d'une dizaine de goulets d'étranglement de leur réseau. Ponts mobiles et croisements à niveau sont en effet de ces obstacles qui provoquent des retards dans le service des trains et du mécontentement dans l'esprit de la clientèle.

L'objectif des NS va maintenant bien plus loin. La formation quotidienne de files et la conviction que le transport nuit à l'environnement ont donné au public un regain d'intérêt pour le train. Les NS ont saisi cette opportunité pour élaborer un plan d'avenir: RAIL 21. But: doubler leur clientèle voyageurs. Moyen: offrir des trains plus nombreux et plus rapides. Tremplin: un développement de leur infrastructure.

Rail 21 prévoit de relier entre elles les régions les plus importantes grâce à un nouveau type de trains Intercity. Les lignes concernées seront aménagées pour que la vitesse y passe de 120 ou 130 à 160 km/h, voire 200 km/h à certains endroits. La durée de trajet de ces liaisons IC sera de ce fait raccourcie d'un tiers en moyenne. Sur de nombreuses lignes, un IC prendra le départ tous les quarts d'heure et un omnibus toutes

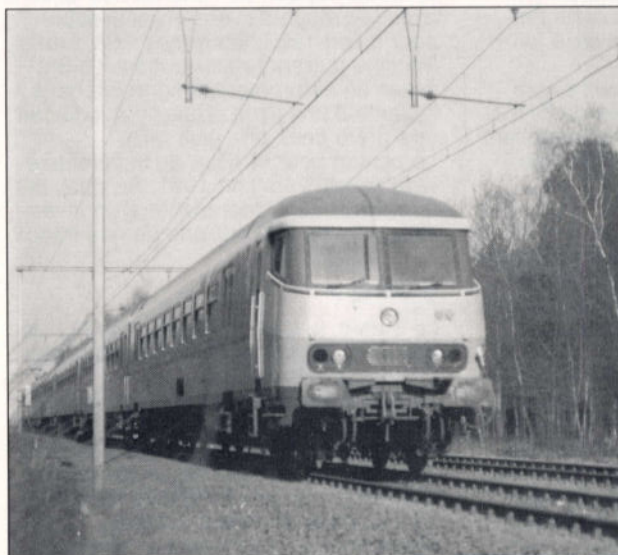
les 30 minutes - et même souvent toutes les 15 minutes - sans que disparaissent toujours les IC actuels qui resteront plus lents. De ce fait, la capacité des lignes doit être, sur de longues distances, portée de 2 à 4 voies, et il faut aménager les gares.

Les NS comptaient disposer, pour réaliser ce plan, de 60 % des 200 milliards

de florins que l'Etat hollandais compte consacrer en 20 ans aux transports en commun. Mais voilà: la population et les autorités sont de plus en plus sensibles au couple transport/environnement. Et la décision a été prise d'accorder tous les crédits prévus en moins de temps, ce qui donne 13,7 milliards de florins par an pendant les 10 prochaines années (au total donc 253 milliards de nos francs). Dix ans de gagnés !

Notons que le montant nécessaire pour l'implantation de la ligne TGV frontière belge - Amsterdam n'est pas compris dans cette somme, pas plus que les crédits pour le plan de création de lignes marchandises à 130 km/h (dont le financement doit encore être déterminé).

RAIL 21 est le pendant néerlandais de notre STAR 21, qui inclut, lui, la modernisation du réseau marchandises, et dont la réalisation doit s'échelonner sur 25 ans environ. ●



1989 dans les réseaux ferroviaires

Comme chaque année, l'UIC - Union Internationale des Chemins de fer - a publié un rapport annuel. Nous y trouvons des nouvelles venues d'un peu partout, qui résument l'état de santé des entreprises ferroviaires dans le monde.

Pas de synthèse (ce serait un peu long), mais, pour les lecteurs de **C'est à dire**, quelques éléments intéressants piqués ici et là dans les 30 pages de texte.

Contrats de gestion

Le rapport précise que malgré les différences dans l'environnement politique et économique observées d'un Etat à l'autre, les chemins de fer sont pratiquement tous sur le même pied, où que ce soit dans le monde.

Pour mieux remplir leur mission de transporteur, ils souhaitent tous se dégager des lourdeurs dues à leur statut d'administration et pouvoir pratiquer une gestion plus autonome, comme c'est le cas des grandes entreprises.

Certains réseaux ont conclu des "contrats de gestion" avec leurs autorités nationales. C'est le cas des British Railways (Corporate Plan) et de la SNCF (Contrat de plan 1990-1994).

La SNCB est en attente d'un contrat du

genre, dans le cadre d'un nouveau statut d'entreprise publique.

Les liens fixes

Le "lien fixe" désigne une voie qui remplace une traversée maritime en bateau, avec le plus souvent rupture de charge.

Le lien du genre le plus connu chez nous est bien entendu le tunnel sous la Manche, dont la construction progresse. On en oublie celui du Grand Belt, au Danemark, également en construction.

Et l'on perd de vue que des discussions sont en cours pour l'établissement d'un lien fixe entre le Danemark et la Suède, et d'un ouvrage entre l'Espagne et le Maroc.

Et les Japonais...

Les Japonais ont été les premiers cheminots à lancer la grande vitesse. Leur Shinkansen a fêté ses 25 ans en 1989. Depuis sa mise en service, ce système a vu passer 2,7 milliards de passagers. Et son extension se poursuit, notamment par la construction de nouvelles lignes.

Tarifs voyageurs

Pour faciliter la tarification internationale voyageurs et la vente informatisée, les réseaux de l'UIC ont poursuivi en 1989

la préparation d'un nouveau système européen de prix de référence, appelé EUROPRIX, qui remplacera le TEV et le TCV. Dans ce système, les prix seront exprimés en Ecus, et leur modification interviendra au maximum une fois par an.

EuroCity

En 1989, l'offre EuroCity s'est enrichie de 10 paires de trains supplémentaires. A ce jour, donc, on compte 78 EuroCity, parmi lesquels 9 TGV et 4 Talgo. L'extension de ce réseau et l'amélioration de la qualité autant que de la fiabilité sont les priorités des chemins de fer européens dans ce domaine.

Hermès

La Communauté Hermès regroupe - au sein de l'UIC - les chemins de fer qui participent au système informatisé international. Réseau de communication informatique, Hermès permet notamment la réservation des places dans les trains de voyageurs et la localisation des wagons de marchandises en temps réel, c'est-à-dire en réponse immédiate à la demande.

La communauté regroupe à présent 11 réseaux. Les trois derniers venus sont ceux des Pays-Bas (NS), de l'Espagne (RENFE) et de l'Autriche (OeBB). ●

TELEX

BRPB

Le 24 juillet, le Conseil d'administration a décidé la création d'un Belgian Rail Property Board. Ce groupe interne à la SNCB aura pour mission de gérer efficacement le patrimoine ferroviaire: terrains et immeubles qui peuvent être cédés sous une forme ou l'autre à des promoteurs, investisseurs, entrepreneurs... Autrement dit, valoriser les actifs fonciers et immobiliers comme on le fait dans le privé.

Un British Rail Property Board existe depuis une dizaine d'années. La SNCB lui demandera d'agir comme consultant pour mettre en place le BRPB belge.

CESARE: mon PC à moi

Au cours de la même séance, le Conseil a décidé de réaliser l'opération CESARE, c'est-à-dire "Computer Educational Services & Assistance for Railways Employees".

Objectif de Cesare: permettre aux cheminots belges d'acheter un ordinateur personnel et de recevoir la formation nécessaire pour l'utiliser, le tout à des conditions intéressantes. Les PC ainsi achetables seront du même type que ceux qu'on emploie dans l'entreprise. Une information globale paraîtra bientôt

dans Le Rail. Et lorsque le projet prendra une forme concrète, vous trouverez dans C'est à dire tous les détails nécessaires pour bénéficier de l'opération.

Tournai-Lille: le courant va passer

Les travaux préparatoires pour l'électrification de Tournai-Lille ont démarré. Cette modernisation de l'une de nos liaisons avec la France s'avère indispensable pour qu'en 1993, les rames TGV Transmanche puissent relier Londres à Bruxelles en empruntant la ligne 94, dans l'attente d'une ligne nouvelle qui devrait être prête deux ans plus tard.

Le contrat pour la pose de la caténaire sera conclu vers juin 1991. Au total, cette électrification représentera un investissement de 280 millions de nos francs.

Supercup

Le 6 août, le Club brugeois et le FC Liégeois ont disputé la Supercup au stade du Heysel à Bruxelles.

La SNCB étant le sponsor principal de cet événement, elle y a invité les cheminots belges, et elle a proposé aux amateurs de foot un aller-retour (de toute gare belge) au prix forfaitaire de 250 francs, ticket de métro compris.

Mieux encore: les joueurs et dirigeants

des deux clubs ont rejoint Bruxelles en train.

Une supercup vraiment ferroviaire !

TTB plus "accrocheur"

Le week-end TTB se déroulera cette année les samedi 6 et dimanche 7 octobre. Traditionnellement, les destinations vedettes sont le littoral - loin en tête - et l'Ardenne.

Pour attirer le public sur d'autres lignes, l'organisation TTB proposera un concours dénommé CARROUSEL, sur un itinéraire passant par Tournai, Termonde et Bruxelles.

Un bel esprit d'observation sera requis pour tenter de décrocher un des nombreux prix (150.000 francs au total). Nous en parlerons en détail dans notre prochaine édition.

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
Production: Imprimerie centrale -
Distribution: Factage général, code 99999:00