

C'est à dire

Sur la bonne voie

Rien n'est plus difficile que de redorer l'image d'un service devenue poussiéreuse ou ternie au fil des ans. C'est pourtant notre défi actuel, et depuis trois ans, nous nous y sommes attelés avec courage.

Les premiers effets bénéfiques se font sentir. Timidement mais sûrement, si l'on en croit les résultats de l'enquête réalisée par Test-Achats, à laquelle 1.800 personnes ont participé en répondant au questionnaire publié en octobre 1989.

Lors d'une précédente enquête de Test-Achats (en 1985) sur les transports en commun, la SNCB n'avait pas fière allure. Aujourd'hui, les conclusions disent explicitement que le degré de satisfaction des usagers s'est amélioré; et nous sommes, pour la majorité des critères étudiés, en tête du classement des sociétés de transports publics (seul le métro arrive à nous coiffer ici ou là).

Faut-il crier victoire ? Non. Nous n'en sommes pas - loin de là - à des scores tels que tout effort soit inutile. Il est bon, quand même, d'examiner ces résultats: cela donne du courage pour continuer, et intensifier l'effort.

Le taux de satisfaction globale du train passe de 37 à 45 %. Dans le domaine des prix, la satisfaction des usagers passe de 13 à 27 %. "Y-a-t-il assez de places assises aux heures de pointe ?": 40 % disent oui, contre 34 il y a 5 ans. Quant à la fréquence aux heures de pointe, la satisfaction passe pour nous de 45 à 51 %.

Relevons deux sous-titres, imprimés en gras dans l'analyse de Test-Achats: "Le train: un bon sursaut", et aussi "Progrès insuffisants".

Les gestionnaires des transports en commun et les gestionnaires publics tireront certainement des enseignements intéressants des résultats de cette enquête. Avec prudence, sans doute: 1.800 personnes qui répondent à un questionnaire publié dans une revue, c'est peu en regard du public qui emploie les transports en commun, et l'on peut se demander si les plus satisfaits prennent la peine de s'exprimer (alors que leur avis ferait monter les scores).

Pour nous, un point est important: l'amélioration de la qualité est appréciée par le public, mais les progrès doivent être développés. Travail à poursuivre. ○



TGV Transmanche: nous y travaillons aussi

Quand une commande de matériel roulant est passée en commun par trois entreprises ferroviaires, au sein de chacune d'elles, on se demande peut-être: "Et nous, quelle est notre part dans ce projet?"

Dans le cas du TGV TransManche, étudié avec les grands réseaux que sont la SNCF et les BR, la part de la SNCB est aussi très importante. En effet, la conception globale a été menée par un groupe de travail (le GPI ou Groupe de Projet International) dans lequel la SNCB était - et est toujours représentée, au même titre que les deux autres réseaux.

Sous la conduite du GPI, divers sous-groupes composés de représentants des trois réseaux ont mené les études nécessaires pour définir les équipements techniques de ces TGV ainsi que l'aménagement de leurs voitures. De nombreux cheminots belges s'occupent ainsi de questions aussi diverses - mais importantes - que l'équipement électrique des rames, les bogies, la structure des voitures, leur disposition, équipement, niveau de confort et design (éclairage, signalétique, etc.), l'amé-

nement des postes de pilotage et la définition des règles de conduite, les contrôles de fiabilité, les techniques, équipements et plannings d'entretien, les contrôles de fabrication et de livraison, les essais, etc.

Nombre de questions parfois fort complexes ou très délicates ont dû être examinées et résolues en vue d'atteindre les objectifs généraux fixés tout en tenant compte de contraintes générales du projet ou de spécificités propres aux différents réseaux dont les TGV TransManche parcourront aussi certaines lignes existantes.

Un TGV vraiment international est ainsi en train de naître, fruit des compétences et des expériences mises en commun par les trois réseaux. Sans oublier que l'enrichissement des connaissances né de ces échanges pourra profiter à d'autres projets à étudier par chaque réseau.

Le TGV TransManche, une grande réalisation qui implique à fond la SNCB et qui aura de nombreuses retombées pour elle ! ○

Ekeren, 21 septem

Chronologie d'un accident

L'accident se produit à 4 h 35. Le bris de fatigue d'une lame de ressort près d'un anneau de suspension provoque le déraillement du dernier wagon du train international 43324. Un wagon privé chargé de 29 tonnes de diméthyléther, un gaz très inflammable et explosif, mais pas toxique.

Le bris semble se produire à hauteur de la gare de Kapellen. Un peu plus loin, l'essieu déséquilibré bouge, et une roue labourée traverse et ballast sur une distance de 800 mètres environ. Ensuite, c'est la culbute: le wagon se couche vers l'extérieur de la ligne. En tombant, il touche un poteau de caténaire, et le couvercle d'aération s'ouvre légèrement. Du gaz s'échappe et s'enflamme. La citerne, quant à elle, est intacte. La tôle froissée qu'on remarque sur les photos de l'accident, c'est le capot anti soleil monté sur ce type de wagon, que le poteau a arraché, sans autre conséquence que sa destruction.

En fait, l'attelage du wagon s'est cassé, et la canalisation de frein s'est rompue. L'arrêt d'urgence est intervenu automatiquement. Le conducteur prend les dispositions de sécurité nécessaires, et il descend inspecter son train. Il voit au loin le wagon et les flammes, bien visibles dans la nuit.

Suivant les indications du plan O.S. (voyez ci-contre), il alerte le dispatching, et la chaîne s'enclenche: appel au service 100, vérification de la présence de produit dangereux, identification de ce produit et de son code de danger (23), rappel des responsables de tous niveaux, interruption du trafic sur la ligne 12, organisation par d'autres moyens du transport des voyageurs de et vers la Hollande...

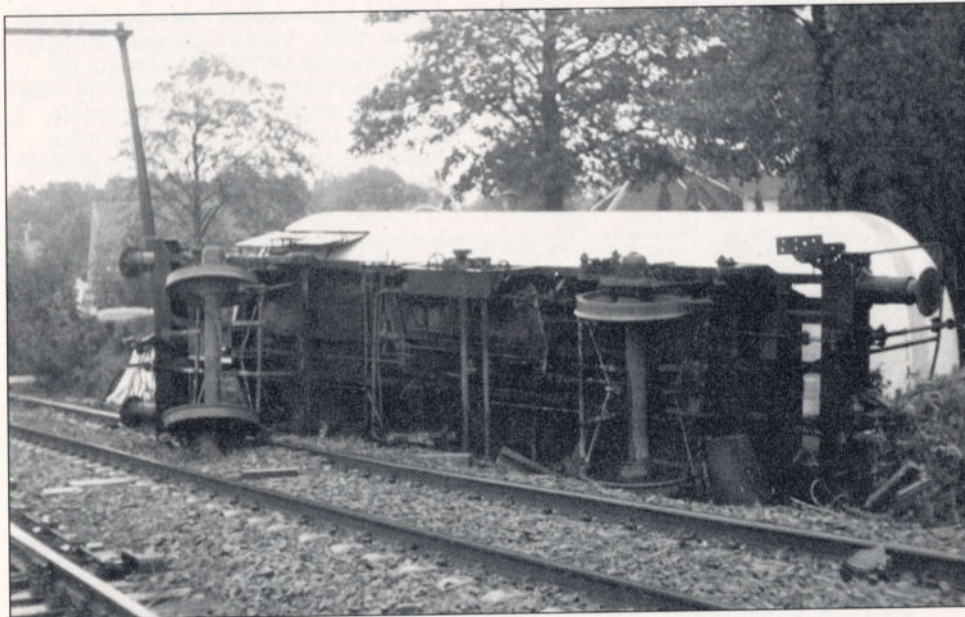
Les pompiers arrivent sur place avant 5 heures. On leur donne les informations nécessaires. La police est là aussi et la Protection Civile arrive. Comme il y a risque d'explosion, la population riveraine est évacuée vers Kapellen. Une cellule de crise s'installe au commissariat de police d'Ekeren.

En vertu de l'accord conclu avec les entreprises chimiques BASF en Flandre et Solvay en Wallonie, la SNCB peut faire appel à des spécialistes expérimentés, peut-être mieux préparés que des pompiers qui ne rencontrent pas communément des foyers aussi particuliers. Le dispatching central lance l'appel. Les experts de BASF arrivent sur place et décident: pas question de tenter d'éteindre les flammes, ce serait augmenter sérieusement le risque d'explosion. Il faut laisser tout le chargement brûler, tout en

arrosant la citerne, une fois de plus pour éviter l'explosion. Cela pourrait durer 48 heures. Aussi les spécialistes décident-ils - et ils mettront cela en oeuvre dans le courant de l'après-midi - de brancher une conduite sur une vanne et de créer une torchère à proximité. Cela revient à offrir au gaz une deuxième voie de sortie, plus importante que la première. De la sorte, en contrôlant les deux points de feu, on peut espérer arriver plus vite au bout du chargement. De fait, le samedi

après-midi, le feu s'éteindra et tout risque d'explosion sera écarté. Après 36 heures de sinistre seulement.

Les riverains peuvent regagner leur domicile et nos équipes techniques redresser le wagon accidenté, l'évacuer, renouveau près d'un kilomètre de voie et rétablir l'alimentation électrique. Le lundi 24, vers 4 h 30 (soit quelque 72 heures après l'accident), le trafic est rétabli sur la ligne 12. ○



Coup de chapeau et... merci

Les cheminots qui, dans des circonstances difficiles, ont participé au rétablissement d'une situation normale, méritent un coup de chapeau et des remerciements chaleureux auxquels tout le personnel peut s'associer.

Sécurité et plan O.S.

La sécurité est une préoccupation majeure à la SNCB. Le matériel doit présenter un très haut coefficient de sécurité. Des règles strictes organisent la circulation. La prévention est accentuée. Le personnel suit des formations spécialisées. Et les procédures d'intervention sont axées sur l'efficacité.

Ce cadre de règles strictes et de mesures impératives n'empêche pas toujours l'impondérable de survenir. Les cas sont très rares. Mais il faut savoir comment réagir. Le "plan O.S.", mis au point par les spécialistes de la sécurité, vise à ce

que chacun pose le geste sûr au moment idéal. Il définit le rôle de chaque agent confronté à une situation difficile, à tous les échelons, d'un bout à l'autre de la chaîne d'intervention. Il fixe les limites dans lesquelles chacun doit se tenir et les modalités d'appel à des équipes plus spécialisées.

Dès la constatation de l'accident à Ekeren, ce plan a été mis en oeuvre. Son application a permis à toutes les instances concernées de maîtriser les conséquences de l'accident et d'en limiter les effets. ○

bre: plan de secours

Contrôle et visite

Avant de prendre le départ, des wagons chargés de marchandises dangereuses doivent être scrupuleusement contrôlés par le réseau expéditeur, sur la base de critères stricts, définis dans le RID, Règlement concernant le transport International ferroviaire de marchandises Dangereuses. Ce règlement date de plus d'un siècle, mais il n'a cessé d'être adapté, au fur et à mesure que de nouveaux produits dangereux devaient être transportés, que le matériel devenait de plus en plus spécialisé, et qu'on maîtrisait mieux les techniques de prévention et de lutte contre les incidents ou accidents.

Le contrôle a été opéré par nos collègues des Nederlandse Spoorwegen, à Rotterdam. Le wagon a également subi une visite: un spécialiste a examiné ses roues, ses essieux, ses freins. Après quoi il a donné l'autorisation de rouler.

Au moment du départ encore, les NS ont communiqué à la SNCB la composi-

tion du train 43324. Un point très important, sur lequel nous reviendrons par ailleurs.

Au passage de la frontière, à Essen, les cheminots belges n'ont pas recommandé le contrôle RID: l'accord international conclu notamment avec nos collègues hollandais prévoit que ce contrôle soit réalisé au départ uniquement, et que les réseaux de transit acceptent le wagon en confiance (cela signifie qu'à Quévy, puisque le train partait en France, la SNCF n'aurait pas davantage refait le contrôle).

Par contre, un visiteur a examiné tous les wagons du train et donné son visa pour la poursuite du voyage. Pouvait-il déceler la fatigue de la lame de ressort? Non. C'est impossible lors d'une visite ordinaire. Un examen métallurgique des pièces récupérées sur le terrain s'impose pour en savoir plus. Un expert en sera chargé. ○

Prudence et malchance: deux clés de l'accident

A l'analyse de ce qui s'est passé à Ekeren le 21 septembre, on découvre deux clés fondamentales, qu'on peut nommer prudence et malchance.

La **prudence** apparaît à tous les stades de l'événement:

□ toutes les règles qui visent à "protéger" le transport ont été suivies scrupuleusement dès avant le départ: contrôle RID effectué, communication des données réalisée, suivi du transport assuré. La possibilité qu'ont eu les autorités de prendre rapidement les décisions qui s'imposaient le prouve;

□ la prudence a également guidé les réactions immédiates après l'accident: protection de la partie intacte du train sinistré, fermeture de la ligne, évacuation préventive des riverains, information large et précise des équipes de secours, etc.

La **malchance** n'a pourtant pas épargné ce transport de diméthyléther:

□ le wagon souffre d'un mal indécidable à la visite ordinaire: on le déclare donc apte à voyager au moment où l'expéditeur le remet au transport;

□ le bris de fatigue survient dans une zone quasi-urbaine, alors qu'il aurait pu se produire n'importe où ailleurs: on doit évacuer plusieurs centaines de personnes qui craignent pour leurs maisons;

□ le wagon se couche précisément au moment où il dépasse un poteau de caténaire; 20 mètres avant ou après, il n'aurait pas touché cette superstructure et on peut croire que son couvercle d'aération ne se serait pas entrebaillé. Comme la citerne a bien résisté, il se serait agi uniquement d'un déraillement, sans fuite de gaz et sans incendie !

L'ensemble des **règles obligatoires et volontaires** en vigueur dans l'organisation du transport ferroviaire de marchandises dangereuses procure un très haut degré de sécurité, que les autres modes de transport n'atteignent probablement pas.

Reste l'**impondérable**, l'infime pourcentage de hasard, qui modifie contre notre volonté le cours normal des choses.

Le cas d'Ekeren montre en fait comment les règles - astreignantes - établies parviennent à limiter les conséquences d'un accident. ○

Le GEM: un outil très précieux

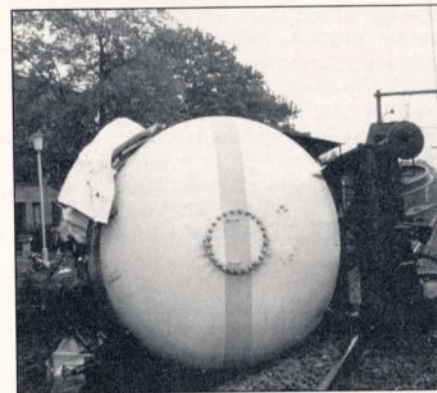
Parmi les mesures prescrites par le RID, il en est une incomparablement utile lorsque surgit un incident: l'identification complète du produit remis au transport, au moyen de codes numériques. Le numéro d'identification du produit et son code de danger doivent figurer clairement en lettre de voiture et sur le panneau orange de danger fixé au flanc du wagon.

Lorsque le train va prendre le départ, sa composition exacte est relevée: numéros de tous les wagons, place de chaque wagon dans la rame, nature des marchandises dangereuses chargées, avec indication du wagon qui les transporte, etc.

Ces données sont communiquées au système de Gestion Electronique du trafic Marchandises - GEM. Du terminal de la gare de départ, elles sont envoyées à Bruxelles, où l'ordinateur central les traite. Un listing est remis au conducteur de la locomotive. Et le dispatching central en reçoit également connaissance.

En cas d'incident/accident, le conducteur peut repérer dans ce listing les wagons qui peuvent poser problème. Cela lui permet de donner des indications utiles aux services de secours.

Supposons maintenant que la locomotive soit elle-même impliquée dans l'accident, et que le listing soit inaccessible. Le dispatching, grâce à GEM, sera en mesure de donner sur le champ les informations nécessaires. C'est un avantage incontestable sur d'autres modes de transport: en cas de sinistre, les services d'intervention ne s'attaquent pas à l'inconnu. C'est un système unique en son genre, que tous les réseaux ferroviaires développent en établissant des liaisons d'un pays à l'autre, de sorte que l'information aboutisse très vite, au moment et à l'endroit voulus. ○



TTB: regain de fête !

TTB, c'est, depuis 1983, la fête des transports publics.

Jusqu'en 88, l'opération a construit sa réputation et son succès (de 80.000 à 150.000 participants). L'année 89 a été un peu inférieure. Et 1990 témoigne d'un regain - un regain de fête ! Les 132.000 tétébistes de l'année dernière se sont fait au moins 13.000 copains, pour atteindre le score total de 145.000 ce dimanche (dont 36 % samedi et 64 dimanche). On peut dire que le record absolu de 1988 (150.000 participants) a été atteint pour l'ensemble du week-end, compte tenu des nombreux jeunes qui ont fait usage de leur Go Pass pour suivre les animations proposées.

A la source:

□ l'effet Golfe, peut-être, et le souhait d'utiliser moins la voiture pour le loisir du week-end;

□ l'effet "bon marché" et "libre parcours tous transports", reconnu par beaucoup de participants;

□ certainement les animations proposées autour des fromages et boissons belges (affluence sur les points d'animation annoncés par la brochure TTB et effets bénéfiques pour les transports régionaux - vers Chimay et Maredsous qui ont bien donné);

□ le concours Carrousel (qui offrait de jolis prix), une autre manière de voyager TTB en 1990 (et de soulager les relations vers la côte et l'Ardenne). Carrousel est un succès, qui ne demande qu'à se développer les prochaines années. On peut relever, en particulier, une augmentation de 15.000 voyageurs sur la ligne 2 du métro bruxellois, par laquelle passait l'itinéraire Carrousel, et qui menait aussi à une importante exposition.

TTB est aussi la fête du tourisme.

Cela n'a pas manqué. Au-delà du train, on peut relever:

□ à Liège (SNCV): un succès monstre pour Blégny Trembleur, qui a battu tous ses records;

□ à Charleroi (STIC et SNCV): une forte poussée vers Binche, et des flux importants pour Lobbes-Thuin-Chimay et Couvin-Mariembourg;

□ à Anvers (MIVA), beaucoup de monde vers la rive gauche de l'Escaut;

□ à Gand (MIVG), les effets du concours Carrousel et de diverses autres manifestations;

□ à Verviers (STIV), un transit soutenu vers Spa au moins comparable aux normes habituelles.

Le train a été très suivi. Aux trains habituels des samedis et dimanches (plus de 2.000 chacun de ces deux jours), la SNCB a ajouté:



□ samedi 239 trains spéciaux et 15 trains supplémentaires (en renforcement de dernière minute);

□ dimanche autant de trains spéciaux et 72 trains supplémentaires, pour faire face aux besoins.

Le littoral et l'Ardenne se sont partagé (dans le rapport de 4 à 3) les destinations vedettes, toutefois légèrement en recul par rapport à l'an dernier, au profit

du circuit proposé par le concours Carrousel, du Limbourg et d'autres destinations plus éparpillées.

Les organisations de jeunesse, tout particulièrement invitées cette année, ont répondu massivement aux propositions de TTB, sur l'ensemble du réseau (on parle de 5.000 arrivées à Ostende dimanche dans la matinée !). ○

Lille expose le TGV Nord

Depuis le 6 juillet, la gare de Lille, dans le nord de la France, compte, en mezzanine entre pas perdus et quais, un local de plus, qui abrite une exposition temporaire.

Temporaire signifie en l'occurrence: pour une durée de trois ans.

L'exposition présente le projet TGV Nord, dont les chantiers s'ouvrent en Picardie. Elle montre comment le train à grande vitesse va s'insérer dans la zone urbaine de la métropole française du nord. Carte géante, maquettes, vitrines, panneaux explicatifs, programme vidéo: les moyens sont variés et performants.

L'expo sera ouverte pendant toute la période de construction du TGV Nord. Elle

fermera ses portes en 1993, lorsque rames Transmanche et rames continentales traverseront la région.

L'accès est libre du lundi au vendredi, entre 13 et 18 heures. Une visite peut être enrichissante pour tout cheminot belge: le TGV Nord franchira notre frontière et traversera le pays. Nous nous efforcerons d'ailleurs, à l'ouverture des chantiers belges, de trouver des synergies avec la SNCF pour informer la population belge dans la même ligne que la population française.

Pour rejoindre facilement la gare de Lille: un autorail Tournai-Lille ou l'IC Anvers-Gand-Mouscron, dans chaque cas toutes les deux heures. ○

Le futur de la grande vitesse intérieure belge

Outre le projet TGV, le plan STAR 21 envisage l'accélération de certaines relations intérieures belges, afin de faire face de manière compétitive à la croissance attendue des déplacements en Belgique au cours des prochaines années.

Diverses solutions peuvent être envisagées pour accroître la vitesse d'une ligne: renforcer son infrastructure, rectifier son tracé, etc. Mais il faut aussi disposer d'un matériel rapide et confortable, répondant bien aux attentes de la clientèle. C'est pourquoi la SNCB étudie de nouvelles locomotives et voitures à voyageurs qui pourraient circuler à des vitesses allant jusqu'à 200 km/h.

Comme certains de ces trains pourraient circuler sur la future ligne à grande vitesse projetée entre Bierbeek (Louvain) et Bierset (Ans), électrifiée sous la tension de 25.000 volts alternatif, les locomotives seraient des bicourant 25.000 volts alternatif/3.000 volts continu. En outre, afin d'obtenir un excellent niveau de performances permettant d'atteindre ces vitesses élevées, la motorisation serait nouvelle, du type triphasée asynchrone.

Afin de tester ces équipements, 5 locomotives du type 21 (1) seront prochaine-

ment transformées selon la configuration projetée (bicourant et traction triphasée asynchrone) et subiront de multiples tests entre autres sur les lignes vers Lille au départ de Mouscron et de Tournai (à partir de l'électrification en 1993) qui ont ou auront des sections électrifiées en 25.000 volts alternatif.

Les voitures "TEST STAR 21"

Dans le cadre de la conception des nouvelles voitures du service intérieur aptes à la grande vitesse, des tests vont être effectués sur du matériel existant spécialement transformé.

15 voitures du type M4 et 3 automotrices Break (en version 3 caisses) vont bientôt recevoir les nouveaux aménagements prévus pour les futures voitures. A cette occasion, ce matériel arborera aussi une nouvelle livrée.

Les voitures et automotrices transformées seront intégrées dans le service commercial normal, car les tests doivent permettre d'évaluer les aménagements prévus et de recueillir les réactions et avis de la clientèle.

Ces locomotives renforceront aussi le parc des machines bicourant dans la perspective des services futurs.

Quant aux futures voitures aptes à la vitesse de 200 km/h, un groupe de travail composé de spécialistes du Marketing, du Transport et du Matériel achève de définir leurs grandes caractéristiques: type de voiture (coach ou à compartiments), nombre de places de front, disposition et dessin des sièges, climatisation, éclairage, signalétique et information des voyageurs, etc. Les options définies, une procédure d'approbation par les autorités devrait alors intervenir. Suivraient ensuite la commande des voitures, avec ses diverses étapes préalables ainsi que leur fabrication.

Dans quelques années, les voyageurs du service intérieur pourraient ainsi se voir offrir par la SNCB une nouvelle forme de voyage ferroviaire, très attractive, grâce à la rapidité de déplacement et au haut niveau de confort qui leur seront présentés. ○

(1) Dans le cadre de ces tests, 5 automotrices Break seront également équipées d'une motorisation triphasée asynchrone, mais l'alimentation électrique restera une alimentation monocourant, sous la tension classique de 3.000 volts continu.

Télex

Premier semestre: trafic marchandises en hausse

Au cours des six premiers mois de l'année, nous avons transporté 34,046 millions de tonnes de marchandises en wagons complets. Cela équivaut à une hausse de 1,8 % par rapport à la même période en 89. En tonnes-kilomètres, la hausse atteint même 4,4 %; et les recettes montrent une croissance à peu près du même ordre.

Sectoriellement, la croissance est presque générale: seuls les secteurs des minerais, produits métalliques et produits chimiques/engrais marquent un peu de recul. Parmi les hausses significatives, on peut citer les combustibles solides (+ 7,9 %), les produits pétroliers (+ 8 %) et les conteneurs (+ 11,4 %). Franchissent la barre des 20 % de hausse: les produits agricoles et alimentaires (21,4) et les transports combinés rail-route (24,9).

Au total, les formules intermodales manifestent la santé qu'on espérait: 15,4 % de mieux en tonnage et 19,5 % en unités de trafic (tkm). ○



TELEX

Go Pass: + 20 % cet été

L'été 89 (juillet + août), les gares avaient vendu un total de 110.110 Go Pass. En 1990, pendant la même période, le score est passé à 147.549, soit l'équivalent de 1.327.941 voyages. En nombre de voyages, la progression été 90/été 89 atteint 20,6 %. On peut dire que ce produit marche fort !

Multi Pass: la vitesse de croisière

Après un démarrage très timide - sans doute le temps de se faire connaître - Multi Pass a commencé une percée intéressante pendant les grandes vacances. En juillet, on en a vendu 5,85 fois plus qu'en juin, et en août, 20 % de plus qu'en juillet. Au total, 21.830 cartes auront été écoulées pendant les grandes vacances. La vitesse de croisière est proche. Les meilleurs scores sont bien sûr ceux des grandes gares. A noter, particulièrement, celui de Genk qui, avec 6,7 % du chiffre total, se classe troisième vendeur du réseau !

moyenne de 36.000 tonnes par mois. Le volume annuel doit ainsi être proche des 400.000 tonnes: un sablier géant ! Des détails ? Lisez Informations SNCB 3/90.

Les années "bananes"

Interfrigo se démène ferme (notamment par l'intermédiaire d'Interferry, son représentant en Belgique) pour acquérir des transports de denrées alimentaires "sous température dirigée". Le nom "...frigo" peut être trompeur: il ne s'agit pas de tout réfrigérer. Les bananes, par exemple, doivent être conservées à une température de 7° C environ; en été, on les réfrigère, bien sûr, mais en hiver, on réchauffe les wagons.

Le "bananes express" est - depuis le 22 février 1988 - un train complet, chargé par la société BNFV (importateur de fruits), qui distribue dans le sud de l'Allemagne et en Autriche des caisses de bananes arrivées sur le continent par navires entiers. Après deux ans et demi (les "années bananes"), ce trafic bien établi donne satisfaction à tout le mon-

Tournai: plein succès entre vapeur et TGV

Au cours du week-end "portes ouvertes" de la gare de Tournai, le TGV Atlantique a rendu une visite d'un jour à la première capitale d'occident. C'était aussi sa première incursion en Belgique depuis l'ouverture de sa ligne nouvelle. Pendant les quatre jours, la loco vapeur 29013 a pour sa part emmené la population pour de courts voyages offerts par de nombreux sponsors.

Le samedi 15, la gare était noire de monde: entre vapeur et TGV, tout le Hainaut occidental (manifestants anti-TGV compris) a transformé nos installations en une ruche formidablement bourdonnante.

Ce fut l'occasion de distribuer pour la première fois un dépliant TGV tout neuf (sorti de presse la veille). Les exemplaires sont partis comme des petits pains. Il faudra remettre sous presses.

On recrute pour l'étranger

Au cours du second semestre de 1991, la SNCB lancera, en collaboration avec TRANSURB CONSULT, un programme d'assistance technique aux chemins de fer du Bangladesh.

A cet effet, elle recherche plusieurs experts, du niveau de contremaître à celui d'ingénieur, pour le démarrage d'un atelier d'entretien de locomotives diesel-électriques. La durée du séjour variera de 3 à 6 mois.

Toute information peut être obtenue auprès de Johan Gemels, Services généraux 01.321, section 61, téléphone 911/3026.

Un semestre de trafic voyageurs

Le premier semestre de 1990 s'est avéré positif en trafic voyageurs. Les statistiques indiquent une croissance globale de 1,7 % en voyageurs-kilomètres, par rapport au premier semestre de 1989.

Si la catégorie des porteurs de billets augmente (10 %), c'est à cause de ceux qui ont acheté des billets à prix réduit (+ 22,6 %), tandis que les billets à prix pleins diminuent encore (- 8,3 %).

Le trafic des cartes train (ex-abonnements) continue à se tasser: - 3,3 %. Mais le trafic international, en hausse de 3,8 %, montre sa bonne forme. En trafic intérieur, les hausses costaudes compensent largement les baisses. Go Pass crève ses propres plafonds, Multi Pass affirme une progression constante, et diverses promotions apportent 4,5 % de trafic en plus. Paradoxalement, le billet Week-end accuse un retrait (attribuable aux Go et Multi Pass ?), et un certain nombre de catégories de réduction de prix (militaires, familles nombreuses, patriotiques et VIPO) marquent aussi un recul. Au hit parade international, les meilleurs scores reviennent - dans l'ordre - à l'Autriche, aux Pays-Bas, à l'Italie et à la Suisse, dont le trafic, au départ de Belgique, augmente de plus (parfois bien plus) de 10 %. ○

**Comme un sablier géant**

Acquérir du trafic marchandises n'est pas toujours aisé. Il faut se battre contre divers éléments, tels la concurrence, qui tasse les prix, les exigences de qualité des clients (pureté du produit transporté en vrac), les impératifs d'une programmation souvent très serrée... et, paradoxalement, les contraintes imposées par les clients de nos clients. On le constate souvent: le destinataire des marchandises pèse de plus en plus lourd dans le choix du transporteur.

Depuis quelques mois, un contrat âprement négocié couvre une rotation rapide entre Lommel et le Luxembourg de trains complets de sable blanc que Sibelco extrait du sol campinois et que les verreries Luxguard utilisent. Sibelco forme trois trains complets tous les deux jours et nous confie ainsi une

de: client et transporteur. Interfrigo a décidé de braquer les projecteurs sur cette réussite en organisant un réunion festive à Anvers le 2 octobre, à peu près au moment du départ du dix millièmes wagon de bananes.

Qu'on retienne ceci pour se faire une idée précise:

□ avant le Bananes Express, nous transportions 9.000 tonnes de bananes par an; cette année, nous franchirons le cap des 100.000 tonnes;

□ notre part de marché était de 3 % en 1987; elle est de 21 % depuis début 90;

□ au départ, BNFV chargeait deux trains par semaine, à Anvers uniquement; aujourd'hui, des wagons chargés à Anvers et à Zeebrugge forment un train complet tous les jours ouvrables.

Quelle progression !