

C'EST A DIRE



DE JANVIER À JUIN: RÉSULTATS VARIÉS

Les gens reprennent peu à peu le chemin de la gare. La preuve ? Au cours du 1er semestre de cette année, on a enregistré 1 % de voyageurs de plus que l'année dernière. La courbe du trafic se remet donc à la croissance.

Les formules spéciales se sont bien comportées. Jusque fin août, on a vendu 591.086 Go Pass, avec des pointes de 93.494 en juillet et 88.878 en août. La simplification de l'offre Multi Pass a accru son succès. On avait vendu 3.308 cartes en avril. Mais le score est monté - tenez-vous bien - à 33.746 en juillet et 42.896 en août ! Le Golden Railpass était en phase de lancement à partir du 15 juin. Premiers résultats encourageants: fin

août, on en avait vendu 28.323, soit une moyenne de plus de 11.000 par mois, ou encore, l'équivalent de 170.000 trajets. Les points de vente les plus actifs sont les toutes grandes gares et d'autres, aux extrémités du réseau.

Les seniors se servent donc du Golden Railpass dans le cadre de voyages à longue distance.

Les marchandises ont eu moins de succès - sans doute à cause d'une conjoncture moins dynamique. Le recul des six premiers mois est de 4,6 % en tonnes-kilomètres, et 3 % en recettes. Même le transport intermodal est touché. Une légère reprise a été observée depuis et la baisse totale de l'année devrait rester limitée.

7

ALLO 219 26 40 ? 990 minutes d'info par jour



SOMMAIRE

VOYAGEURS

ALLO 219 26 40	2
LE POOL TEN A 20 ANS	6
EUROCITY VERS L'EST	7

TGV

EURAILSPEED 92	3
----------------	---

INFRASTRUCTURE

ANVERS-NORD	4
-------------	---

CARGO

LA LIGNE 27 C SOUS TENSION	5
----------------------------	---

PORTES OUVERTES

ATELIER CENTRAL DE MALINES	7
----------------------------	---

TRAVAUX

ATELIER TGV DE FOREST	8
BRUXELLES-MIDI	8

TÉLEX

FOIRES ET SALONS	3
------------------	---

Formez ce numéro et clac, si les lignes ne sont pas toutes occupées, vous tombez sur le CINTEV - Centre d'Information Téléphonique aux Voyageurs. L'opération réussit en moyenne 2.500 fois par jour.

Le CINTEV donne aux voyageurs de Bruxelles une information détaillée sur tout ce qui concerne leurs voyages en train.

Il est aussi en réserve derrière les centres d'information régionaux et locaux, le CINTEV possède toutes les documentations possibles sur les horaires, les prix, les formules spéciales... Tout, tout, tout pour informer les clients qui n'ont pas sous la main les indicateurs, dépliants et brochures horaires de la SNCB. Plus de 20 personnes s'y relaient de 6 heures à 22 h 30 pour répondre aux questions nombreuses et variées d'un public qui se pose parfois d'étranges problèmes de voyage, ou cherche simplement une information plus immédiate.

demandeur pour obtenir une formulation exacte de sa question: l'efficacité de la réponse en dépend.

...SOIT 2 À 3.000 PAR JOUR

Bien sûr, il y a des pointes statistiques, tout comme le trafic connaît des pointes saisonnières. On peut facilement les déceler dans le tableau que voici, qui reflète le nombre d'appels reçus en 1990.

Janvier	71.435
Février	66.222
Mars	65.071
Avril	80.981
Mai	81.063
Juin	88.260
Juillet	90.976
Août	83.978
Septembre	83.485
Octobre	76.448
Novembre	60.849
Décembre	72.658

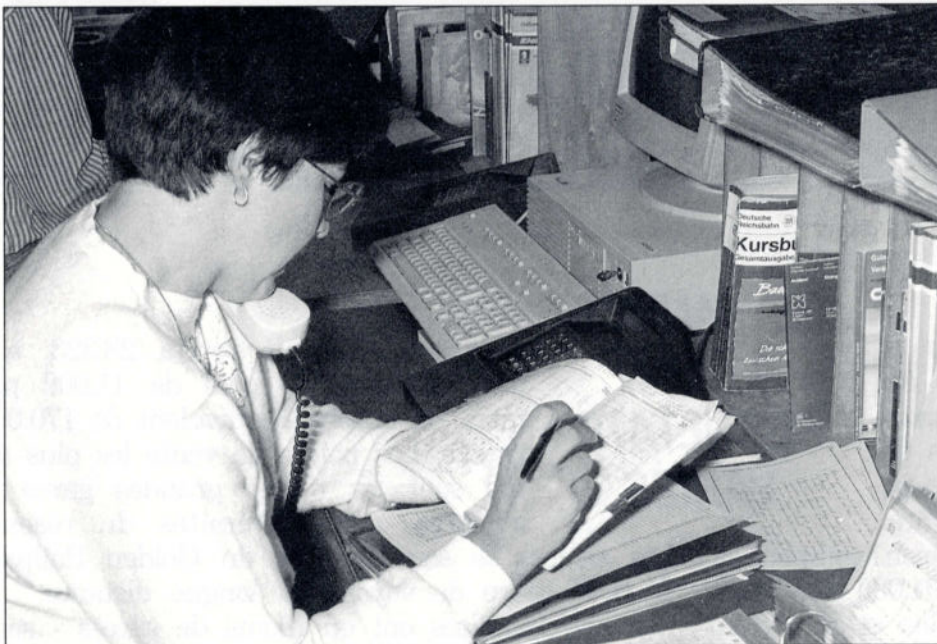
Par comparaison avec l'année 1989, on constate des augmentations mensuelles qui vont de 3 à 30 % d'appels, à l'exception du mois de novembre, qui a été plus calme que l'année précédente.

On relève aussi que les pointes journalières vont jusqu'à 3.000 appels. Pour des journées qui ne durent que 990 minutes et des appels qui peuvent prendre de 10 à 15 minutes !

ON TRAVAILLE DANS L'HUMAIN

Les appels sont enregistrés. D'entre ceux qui ne reçoivent pas de réponse immédiate, une fraction trouve quand-même une issue positive par courrier.

Le CINTEV reçoit parfois des plaintes. L'examen de celles-ci cas par cas (grâce aux enregistrements) donne une idée assez précise des problèmes rencontrés et permet d'apporter des améliorations à l'ensemble. Il reçoit aussi des félicitations et des remerciements. Ajoutons à cela les centaines de milliers d'appels anonymes onclus à la satisfaction des correspondants, et on aura compris qu'au CINTEV, on travaille essentiellement dans l'humain. Cela démontre l'importance du rôle que ce service peut jouer dans une société qui axe son effort sur l'accueil des clients.



C'est à dire est publié par la cellule des relations extérieures des Services généraux, produit par l'imprimerie centrale de la SNCB et distribué par le factage général (code 99999:00).

Pour nous donner votre avis: C'est à dire - SG 01.4 - section 50 - Bruxelles

PRÈS D'UN MILLION D'APPELS...

Des quelque 922.000 appels reçus en 1990, moins de 5 % n'ont pas pu recevoir de réponse. Parfois, la complexité de la question dépasse les possibilités offertes par la documentation disponible. Dans d'autres cas, il faut interroger (longuement) le

EURAILSPEED 92

première rencontre européenne de la grande vitesse

C'est du 27 au 29 avril 1992 que se tiendra le premier congrès consacré à la grande vitesse sur le rail. La rencontre a reçu le nom approprié de "Eurailspeed 92". Les organisateurs en sont l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et la Communauté des Chemins de fer Européens (les "12 + 2"). L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF/IRCA), pour sa part, diffuse l'information sur les autres continents. A ce congrès sont attendus tous ceux qui, européens ou non, ont en charge le développement du réseau de trains à grande vitesse ainsi que les responsables de diverses institutions.

MOTEUR DU RAIL EN DÉVELOPPEMENT

La grande vitesse est réellement le moteur du développement du chemin de fer. L'intérêt pour le train à grande vitesse s'accroît dans tous les pays européens. Le plan directeur qui a été dévoilé voici peu jette

les bases d'un réseau ferroviaire transcontinental et élargi à toute l'Europe.

Les 1.500 participants attendus au congrès examineront les perspectives et les défis de ce nouveau mode de transport. Cet événement s'articule autour de séminaires. Tout d'abord, les participants passeront à la loupe les réalisations existantes et leurs futures extensions. Ce congrès devrait aussi se transformer en un forum d'échange d'informations. L'assemblée se penchera également sur la transmission des informations en direction des groupes cibles. Ceux-ci ne sont pas seulement formés des décideurs et des responsables européens et nationaux provenant des milieux économiques et politiques, mais aussi des chercheurs et du public en général.

Le congrès sera couplé à une exposition de matériel de circulation à grande vitesse. C'est dans la gare de

Schaerbeek que des décideurs politiques internationaux, des professionnels et le public pourront admirer les réalisations les plus récentes en la matière.

EURAILSPEED 92

OÙ ?

Les séminaires et le salon:

Palais des Congrès de Bruxelles (Coudenberg 3b à 1000 Bruxelles, à proximité de la gare Centrale, tél. 02/513.41.30)

Le salon:

dans les sous-sols du Palais des Congrès
L'exposition de matériel roulant:

à la gare de Schaerbeek

QUAND ?

Participants au Congrès:

du lundi 27 au mercredi 29 avril 1992

Public:

le public pourra visiter l'exposition à Schaerbeek du 28 avril au 3 mai, de 10h à 18h. Le jour de l'ouverture, les portes s'ouvriront qu'à 13h.



TELEX

DES FOIRES ET DES SALONS

Pour se profiler parmi ses concurrents et présenter largement son offre, la SNCB participe à un certain nombre de foires et salons. Au calendrier, on prévoit les participations suivantes.

- la Boekenbeurs d'Anvers, du 1 au 11 novembre
- le BTF à Bruxelles (salon professionnel) du 21 au 23 novembre
- le Reisemarkt de Cologne, du 29 novembre au 1er décembre
- le Salon de l'Auto à Bruxelles du 16 au 26 janvier
- le Vakantiesalon d'Anvers du 25 janvier au 2 février
- Vacances et Loisirs à La Louvière, du 7 au 16 février
- le salon Vert de Liège, du 8 au 16 février
- Tourismorama à Tournai du 14 au 26 février
- le Salon des Vacances de Charleroi du 29 février au 9 mars

ANVERS-NORD: coeur ferroviaire du port

La gare d'Anvers-Nord a été érigée dans les années trente. Le terrain qu'elle occupe (315 hectares s'étirant sur une longueur de 5,5 km) jouxte le port. C'est au départ de cette gare que la SNCB est présente dans tout le port. Chaque quai peut être atteint en train. Le cœur de la gare bat au rythme des wagons qui arrivent au "Schijn" - point de raccordement au réseau - et doivent ensuite gagner leurs diverses destinations dans le dédale portuaire. Chaque jour, 217 trains de marchandises entrent en gare ou en ressortent pour les destinations les plus diverses. Souvent, le terminus de leur voyage est un pays étranger. Des trains complets partent également directement des quais, via Anvers-Nord, mais sans devoir s'y arrêter.

TRI ET FREINAGE INFORMATISÉS

A Anvers-Nord, les wagons sont triés selon leur destination dans le port. Lorsqu'ils repartent, on les regroupe par région de destination. Ceux qui quittent le port sont triés sur le faisceau B, ceux qui arrivent sur le faisceau C.

Au fil du temps, ce processus de tri a évolué. Les tâches dangereuses et astreignantes ont été remplacées par le triage et le freinage informatisés. Une locomotive télécommandée pousse sur l'aire de manoeuvres les wagons qui doivent encore être rangés. Un ordinateur adapte la vitesse à la capacité d'absorption de l'installation. Cette nouvelle méthode de travail est plus sûre et plus conviviale. Désormais, il faut moins de personnel sur les voies. Le travail fort dangereux des poseurs de patins a même disparu. De plus, le système réduit en grande partie les risques de dommages tout en accroissant la productivité et la sécurité du travail.

La vitesse des wagons est contrôlée en permanence. L'ordinateur choisit le moment optimal pour opérer un changement d'aiguillage. Le freinage se déroule en trois phases, de sorte qu'un wagon s'arrête toujours précisément contre le wagon qui, déjà à l'arrêt, le précède sur la voie.

L'ordinateur de triage est également raccordé à l'ordinateur central du service marchandises. Il dispose ainsi des données utiles sur tous les trains. A tout instant, il connaît la position de chaque wagon et peut indiquer la position des produits dangereux dans le train. L'opérateur encode le numéro du train et l'ordinateur pêche les informations nécessaires dans la banque de données centrale. Il envoie ensuite le plan de triage les opérations peuvent alors commencer.

POSTE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE

Lors de la modernisation de la gare, quatre nouvelles cabines de signalisation ont été construites. Elles prennent en charge les tâches de dix des onze cabines déjà existantes. Les nouvelles installations fonctionnent grâce à des systèmes assistés par ordinateur comme le Poste de commande électronique (identifié dans la pratique par les initiales EBP, pour Elektronische Bedien-Post). La cabine principale (bloc 9) organise le trafic en direction du port. Pendant les périodes creuses, elle effectue le travail des blocs 5, 10, 11 et 12. Toute la gare, avec ses 300 aiguillages et autant de signaux, peut ainsi être commandée depuis un seul point central.

Dans le système EBP, le tableau de contrôle optique peut sembler superflu. Trois opérateurs utilisent cinq écrans optiques, celui du milieu donnant une vue d'ensemble du secteur suivi. Si nécessaire, chaque opérateur peut agrandir des détails de l'image et introduire ses instructions via un autre écran.

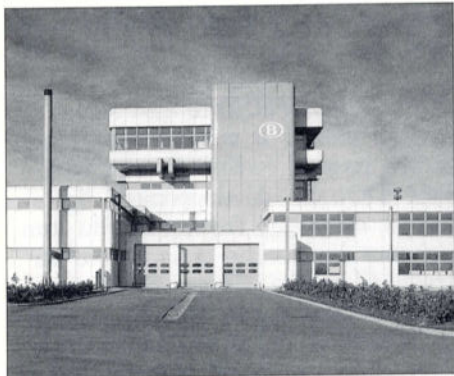
La mémoire de l'EBP contient le numéro du train et son trajet optimal. Lorsqu'un train est annoncé, l'ordinateur recherche ce trajet optimal et le propose à l'opérateur. En appuyant sur un bouton, celui-ci marque son accord. Il peut bien entendu

refuser cette proposition et décider d'un nouvel itinéraire. L'ordinateur EBP prend alors en charge tout le trajet. Les aiguillages sont mis en position et les signaux sont adaptés. Le signaleur ne doit plus se préoccuper d'autant de détails et peut donc consacrer plus de temps au déroulement global du trafic.

L'EBP contient également un journal de bord électronique qui donne toutes les informations sur les mouvements des trains et les éléments techniques significatifs. Par exemple la mise hors-service d'une voie pour entretien.



3.000 VOLTS SUR LA LIGNE 27C: la desserte gagne en vitesse



Le 3 juin 1991, un train inaugural rejoignait Anvers Central à l'échangeur de Zandvliet, dans la partie septentrionale du port. Pour la première fois, on utilisait la traction électrique sur la ligne 27c.

SOUS LA TEMPÊTE

Près de 1.000 kilomètres de voies s'étirent dans la zone portuaire d'Anvers. Dans cet incessant va-et-vient, des quantités impressionnantes de marchandises se retrouvent sur les rails. Dans le monde portuaire anversoise, on ne peut pas nier l'importance du chemin de fer.

L'électrification de la ligne 27c représente pour la SNCB un gain de temps appréciable. Sur cette voie destinée exclusivement au transport de marchandises, elle gagne ainsi quelque 20 minutes. Un gain considérable sur un trajet d'à peine dix kilomètres. Avant l'électrification, la vitesse de pointe des trains n'atteignait que 40 kilomètres à l'heure, contre 90 aujourd'hui. Autre avantage: une rotation plus rapide du matériel.

La ligne 27c dessert le vaste territoire de la darse Delwaide. Avant cette modernisation, elle était déjà fort encombrée et le trafic continuait à croître. Cet investissement de 330 millions de francs est donc fort judicieux. Un montant équivalent a servi au rehaussement et à la construction de voies, ainsi qu'au gros oeuvre d'une sous-station de traction. C'est ainsi que la gare de formation d'Anvers, proche de la saturation, a pu être désengorgée.

LE HASARD N'EXISTE PAS

Le premier train qui a emprunté la voie nouvellement électrifiée provenait du terminal d'ABT-Stocatra. Cette firme, filiale de la s.a. Hesse-natie, est spécialisée dans le chargement et le déchargement de navires toujours plus importants.

Ce manutentionnaire est installé à deux endroits stratégiques du port. A la darse Delwaide et au "Canal-dock Terminal", l'entreprise est en prise directe avec les réseaux routier et ferroviaire. C'est ainsi que s'est créée une tête de pont pour les principaux centres industriels de l'Europe de l'Ouest. Maintenant que le trafic s'accroît encore, l'entreprise investit plus que jamais dans un équipement toujours plus efficace.

A elle seule, ABT-Stocatra livre la bagatelle de 13,4 millions de tonnes de marchandises en utilisant le chemin de fer. Son créneau, c'est avant tout le charbon et le minerai de fer. Ce qui représente environ 45 % du transport ferroviaire partant d'Anvers. Ce n'était donc pas un hasard si le premier train qui a emprunté la ligne 27c après son électrification appartenait à ABT-Stocatra.



PEIGNOIR BLEU NUIT ET CEINTURE BLANCHE: le Pool TEN a 20 ans

De teinte bleu nuit, ceinturées d'une bande blanche avec logo TEN, les voitures-lits emmènent tous les soirs des milliers de voyageurs.

A ne pas confondre avec les voitures-couchettes. En TEN, on a matelas, draps, couvertures, coin toilette dans le compartiment même; une vraie chambre dans laquelle on se trouve à un, deux, trois au maximum.

20 ANS À 9

C'est le 1er juillet 71 que 9 réseaux ferroviaires ont fondé le Pool international des voitures-lits, rebaptisé Pool TEN neuf ans plus tard. Le but: gérer les relations internationales en voitures-lits.

TEN trouve sa traduction dans toutes les langues des pays associés.

Pour la Belgique, c'est Trans Euro Nuit et Trans Euro Nacht.

Les 9 réseaux membres sont:

- CFF - Suisse
- CFL - Luxembourg
- DB - Allemagne

- DSB - Danemark
- FS - Italie
- NS - Pays-Bas
- ÖBB - Autriche
- SNCB - Belgique
- SNCF - France.

MATÉRIEL ET SERVICE

Le Pool a trois grands objectifs:

- la gestion commune des voyages en voitures-lits entre deux pays associés au moins;
- l'amélioration et l'extension des services prestés;
- la coordination des investissements et de la politique commerciale.

Le Pool gère 249 voitures-lits, qui transportent chaque année plus d'un million de voyageurs.

Il coordonne les services "hôteliers", prestés, selon la relation parcourue, par la Compagnie Internationale des Wagons-lits et du Tourisme (CIWLT) ou la Deutsche Service Gesellschaft der Bahn (DSG). "Service hôtelier" signifie bien sûr accompa-

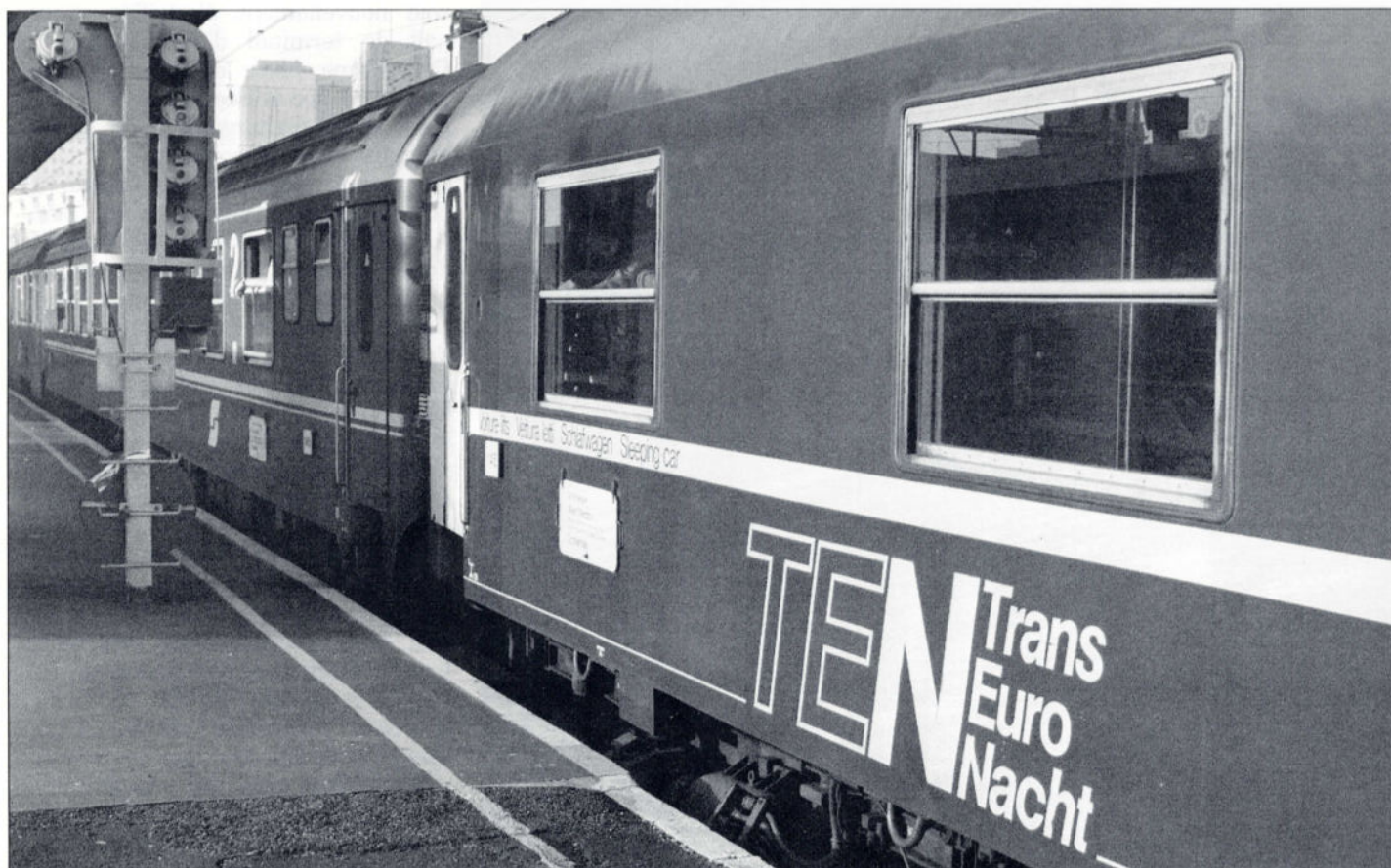
gnement des voitures, services divers aux voyageurs et restauration.

BONNES PERSPECTIVES

Les 10 années à venir seront importantes pour le confort de nuit et le Pool TEN. Le développement des liaisons est-ouest, l'ouverture du tunnel sous la Manche et la percée du trafic à grande vitesse modifieront les habitudes de voyage. Et la déréglementation du trafic aérien, avec l'ouverture du grand marché européen, aura aussi des effets sur le trafic de nuit.

Les perspectives sont bonnes. On s'attend au développement de la demande sur les longues distances. En même temps, il faudra affronter de nouvelles exigences de la clientèle, notamment en termes de qualité et de diversité des services.

Le Pool a donc encore du pain sur la planche, pour défendre et développer un service commercial assez bien suivi par la clientèle.



EUROCITY: nouveaux trains de haut de gamme de et vers les pays de l'Est

Antonin Dvorak: musicien tchèque, 1841-1904

Mimara: expert d'art croate, récemment décédé

Bela Bartok: musicien hongrois, 1881-1945

Otto Lilienthal: ingénieur allemand, 1848-1896

Gustave Eiffel: ingénieur français, 1832-1923

Heinrich Heine: poète allemand, 1797-1856

Les six noms sont (presque) tous au dictionnaire. Ils évoquent des personnalités de grand format, qui ont marqué leur discipline et leur époque.

Aujourd'hui, ils évoquent en plus six trains de haut de gamme, les nouveaux EuroCity lancés sur l'axe est-ouest.

NOUVEAUX TRAINS...

C'est le 2 juin dernier que le train

Antonin Dvorak a relié pour la première fois Vienne à Prague, avec à bord des personnalités politiques et ferroviaires des deux pays. Voyage symbolique - s'il en était - de la volonté des réseaux ferroviaires de l'ouest et de l'est européen d'adapter leur offre très vite à l'évolution du marché.

Les cinq autres trains ont été lancés le même jour:

- Mimara: Munich - Zagreb;
- Bela Bartok: Munich - Budapest;
- Otto Lilienthal: Zürich - Berlin;
- Gustave Eiffel: Leipzig - Luxembourg - Paris;
- Heinrich Heine: Dresden - Paris.

EuroCity, on peut le rappeler, c'est le label de haute qualité des trains de voyageurs. Un train reçoit le label quand il remplit un certain nombre de conditions minimales:

- vitesse commerciale élevée;
- réelle ponctualité;

- climatisation et haut niveau de confort;
- restauration à bord;
- accueil soigné à bord du train.

ET SÉMINAIRE EUROPÉEN

Le 3 juin, à Prague, le ministre tchécoslovaque des transports et de l'économie avait invité des représentants de l'UIC et des chemins de fer français, autrichiens et tchèques. Autour de la table, il fut question de l'intégration des chemins de fer tchécoslovaques dans le réseau européen de relations ferroviaires. Il s'agissait donc de bien plus que les trains EuroCity.

Mais les six nouveaux trains sont en tout cas les témoins spectaculaires de l'évolution en cours, qui touche également le secteur des transports de marchandises. ■

PORTES OUVERTES

12.000 VISITEURS DONT 1.500 ETUDIANTS à l'atelier de Malines

Les 28 et 29 septembre, l'Atelier central de Malines a ouvert ses portes au grand public. Pas moins de 12.000 personnes en ont profité pour jeter un oeil sur "la partie immergée de l'iceberg".

Ces visiteurs ont pu se faire là une idée tangible - et souvent renversante - de ce qu'est l'entretien et la réparation du matériel ferroviaire. Des explications étaient données sur panneaux et par le personnel même de l'atelier, ainsi que dans une brochure illustrée.

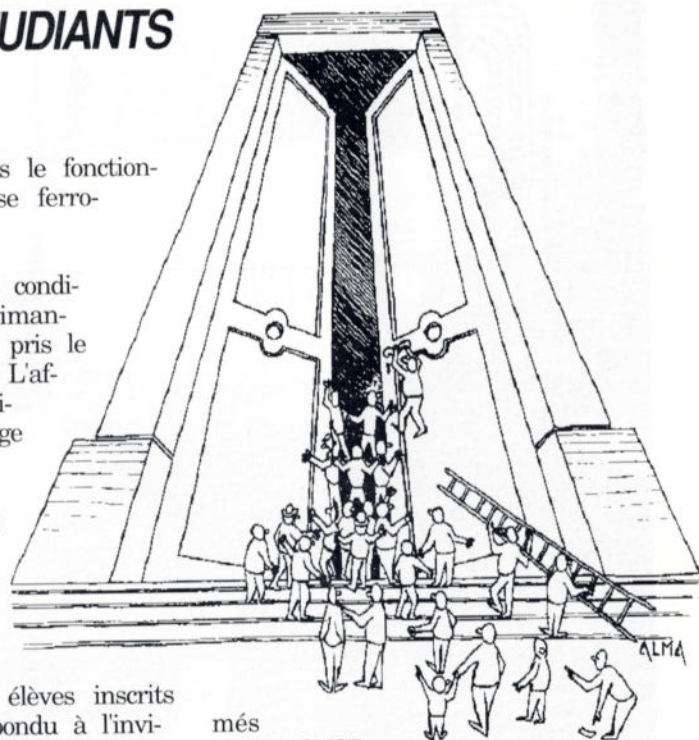
La star des outillages visités est incontestablement le poste de peinture flambant neuf, mis en service officiellement à la veille de l'opération par l'échevin malinois Backx, notre président du Conseil Michel Damar et notre administrateur-délégué Etienne Schoupe. Ce dernier, dans une allocution, a souligné le rôle clef des ateliers centraux (celui de Ma-

lines entre autres) dans le fonctionnement d'une entreprise ferroviaire performante.

Le samedi, malgré des conditions climatiques déprimantes, 2.500 visiteurs ont pris le chemin de "l'Arsenal". L'affluence a été pour le dimanche, avec le passage de 8.000 personnes.

La SNCB avait profité de cette opération pour informer les étudiants sur les carrières ferroviaires et les prochains recrutements. Environ 1.500 élèves inscrits dans 44 écoles ont répondu à l'invitation.

Des opérations du même genre seront organisées ailleurs sur le réseau pour toucher les futurs diplômés



més que la SNCB souhaite recruter dans des spécialités diverses. Nous en reparlerons. ■

ATELIER TGV DE FOREST: bientôt un premier coup de pioche

L'atelier TGV de Forest-Midi va bientôt prendre forme. Il sera implanté sur l'emplacement de l'atelier des locomotives de Bruxelles-Midi transféré à Scaerbeek.

Il se composera de trois halls de longueurs différentes:

□ 420 mètres et 4 voies, pour l'entretien;

□ 220 mètres et 2 voies pour les entretiens lourds et les réparations;

□ 60 mètres et 2 voies également pour des interventions lourdes.

Un bâtiment de service abritera bureaux, cantine, vestiaires, sanitaires, magasins et petits ateliers.

7 RAMES CHAQUE NUIT

Dans cet atelier seront amenées les rames TGV (Transmanche dans un

premier temps) à l'arrêt à Bruxelles. On les y soumettra aux visites de sécurité, au nettoyage intérieur, à la préparation technique pour le lendemain, à l'entretien technique et à diverses réparations.

En première phase, elles seront 7 chaque nuit.

Les halls seront équipés de ponts roulants (d'une capacité de 2 à 16 tonnes), de plateformes de travail (à 1,8 m du sol, avec un étage à 2,5 m autour des motrices), de vérins hydrauliques et de l'outillage moderne nécessaire.

SIGNALISATION ET LAVAGE

Une nouvelle cabine de signalisation sera construite à proximité de l'atelier. Elle commandera les mouve-

ments dans tout le complexe de Forest.

En outre, entre l'atelier et Bruxelles-Midi, un car-wash sera installé sur une voie de 100 mètres. Les rames y défilent à 2 km/h, pour le lavage des flancs; le nettoyage des faces frontales se fera à l'arrêt.

La construction de cet atelier représente un investissement de 1,1 milliard. Les travaux commenceront probablement fin novembre, par la libération et le nettoyage du site.

La plupart des équipements - à l'exception de certains, plus spécialisés - seront fabriqués en régie dans les ateliers de la SNCB.

GARE DU MIDI: ON Y VA AUSSI EN PRÉSERVANT ACCUEIL ET SERVICE

La gare du Midi sera donc, en 2000:

✓ gare terminale du TGV Londres-Bruxelles;

✓ gare bruxelloise du TGV continental. Et elle conservera son caractère de gare belge la plus importante pour le trafic non TGV.

Sa transformation est nécessaire et des plans sont prêts. Elle s'inscrit dans un projet bien plus vaste, que la Région de Bruxelles Capitale mènera pour réaménager le quartier.

Tout le plan de circulation autour de la gare sera modifié. L'approche par les transports publics urbains et régionaux sera également revue. Un quartier étendu autour de la gare sera retravaillé.

Sur les 50.000 m² de la gare même, des travaux vont bientôt commencer, pour aménager le premier terminal TGV, côté Rue de France. Le trafic habituel va être redistribué entre les voies 7 à 21. Et des chantiers se succéderont dans l'ensemble de la gare.

Pendant toute la durée des travaux, une attention spéciale devra être consacrée à l'accueil de la clientèle. N'oublions pas que TGV et STAR 21 sont des projets à mener simultanément, et que le plan décennal d'investissements comprend un volet "accueil des voyageurs".

Il faudra aussi tout mettre en oeuvre pour assurer un service adéquat pendant la période des travaux et se tenir à la disposition des clients désorientés par les changements apportés à leurs habitudes.

Une campagne d'information démarrera fin octobre. Il est évident que nous vous tiendrons au courant de ces travaux importants, et cela dès notre prochaine édition.

