

C'EST A DIRE



CONTRAT DE GESTION ET TGV: LE POINT

Le contrat de gestion Etat/SNCB est conclu. Nous parlons dans les pages qui suivent de cet engagement mutuel très important dans le cadre duquel nous allons devoir vivre l'avenir de notre entreprise...

Service public pour une part, activité commerciale pour une autre, avec notamment l'arrivée du TGV. Car dans deux ans, le TGV sera également belge, d'une manière très concrète. Fin avril, il l'a déjà été un peu, puisque les spécialistes européens en ont débattu pendant trois jours dans le cadre d'Eurailspeed 92. En plus de la réflexion, dans les salles du Palais des Congrès de Bruxelles, Eurailspeed 92 a

offert aussi, à Schaerbeek, une facette séduction. De vrais TGV et quelques maquettes grandeur nature y ont été exposés jusqu'au dimanche 3 mai. Le public est allé les regarder de près en grand nombre: plus de

100.000 visiteurs. Dans une partie plus classique - en photos et en textes - nous présentons en outre les projets de grande vitesse en Europe et en Belgique. Des collègues se sont arrêtés longuement devant cette expo. D'autres n'en ont pas eu l'occasion. Faisons donc le point pour tout le monde. Histoire de montrer que le TGV, c'est d'ores et déjà du vécu dans nos rangs.

UN CONTRAT POSITIF

C'est donc la veille de l'Ascension que notre Conseil d'administration et le gouvernement ont, chacun de son côté, approuvé le contrat de gestion négocié par la SNCB et le Ministre des Communications et des Entreprises publiques.

Ce contrat décrit la mission de service public confiée à la SNCB:

"1. le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire (...) ainsi que la maintenance du matériel roulant y affecté;

"2. l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure;

"3. les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation".

La presse avait, dans ses éditions des jours précédents, publié des articles de première analyse - voire d'humeur - sur la teneur du contrat. Le président du Conseil Michel Damar et l'administrateur-délégué Etienne Schouppe ont tenu, le jour même de l'approbation, à rencontrer les journalistes pour leur présenter les éléments positifs que la SNCB retire de la négociation. C'EST A DIRE y était, pour vous présenter ici les points forts de l'accord conclu.



SOMMAIRE

CONTRAT DE GESTION	
LES POINTS POSITIFS	2
LES RELATIONS FINANCIÈRES	2
LE PLAN D'ENTREPRISE	2
LES POINTS FORTS	3
GRANDE VITESSE	
COUVRIR L'EUROPE EN 2010	4
LA BELGIQUE PRÉPARE L'ARRIVÉE DU TGV	
* LES RAMES	5
* LES TRACÉS	5
LE PERSONNEL SNCB SE PRÉPARE ÉGALEMENT	
* LES "ROULANTS"	6
* LES TECHNICIENS	7
* LES OFFICIERS DE POLICE	7
LES FILIALES EN PLACE	
* LA STRUCTURE EXPLIQUÉE PAR ETIENNE SCHOUPPE	8
* TUC RAIL	8
* EUROSTATION	9
L'EXPOSITION GRANDE VITESSE A SCHAERBEEK	10-11
NOUVELLES DIVERSES	
AUTOMATES DISTRIBUTEURS DE TICKETS	12
TELEX	12

C'est à dire est publié par le service 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

LES RELATIONS FINANCIÈRES ETAT/SNCB CLARIFIÉES

La SNCB connaît dorénavant à l'avance les moyens budgétaires que l'Etat mettra à sa disposition. Le contrat les énumère, pour toute la période qu'il couvre, soit du 1er octobre 92 au 31 décembre 96.

Pour l'entreprise, cette perspective est plus confortable. Jusqu'à présent, la situation politique du moment avait des effets majeurs sur le montant annuel de la contribution de l'Etat aux charges de service public. Et la SNCB vivait dans une alternance - imprévisible - de rigueur (si ce n'est de disette) et de générosité.

Cette incertitude permanente appartient désormais au passé. Le contrat précise les ressources financières stables dont nous disposerons pendant 4 ans et 3 mois. C'est sur cette base connue que nous pourrions organiser notre action et défendre notre mode de transport. Si certaines contributions de l'Etat ne sont pas indexées pendant la période, le problème est partiellement compensé par un système d'aides supplémentaires dont le montant sera bientôt connu.

Le contrat prévoit une totale autonomie pour la partie de l'activité qui n'est pas de service public: le trafic voyageurs international et le transport de marchandises par charges complètes ou en petits colis. Là, la SNCB dispose d'une totale liberté. Elle peut prendre les décisions nécessaires comme le ferait une entreprise privée active dans l'un de ces secteurs. ■

LE PLAN D'ENTREPRISE: NOS OBJECTIFS ANNUELS

En octobre de chaque année, le Conseil d'administration présentera à l'Etat le "plan d'entreprise" préparé par le Comité de Direction pour l'année suivante. Ce plan sera l'expression de la volonté de la SNCB. Il précisera les objectifs à atteindre et les stratégies, les actions et les moyens mis en oeuvre dans ce but. Le Ministre national des communications sera chargé d'approuver les éléments de ce plan qui concernent les tâches de service public. Un premier plan sera élaboré d'ici fin octobre 92. C'EST A DIRE lui donnera un large écho.

1/ UNE POLITIQUE COORDONNÉE

Pour la première fois depuis 1926 (année de naissance de la SNCB), l'Etat et l'entreprise ferroviaire affirment officiellement leur volonté de mener une politique de transport coordonnée. Cette politique s'articule autour d'une offre minimum de service public qu'on peut décrire ainsi:

- 160.000 trains-kilomètres chaque jour ouvrable;
- 100.000 trains-kilomètres chaque jour non ouvrable.

L'offre de transport est répartie en deux groupes:

1. les relations "intervilles", entre 69 gares énumérées dans le contrat. Il s'agit d'un service cadencé, sur la base de 16 relations dans chaque sens les jours ouvrables, et 12 les autres jours;
2. les relations "locales", qui concer-

nent aussi les autres gares et points d'arrêt, et comprennent les dessertes de pointe ou de renfort des relations intervilles.

Pour la desserte des petites gares et des points d'arrêt à statut "local", le contrat fixe un seuil de fréquentation minimal: 150 voyageurs embarqués les jours ouvrables, 75 les autres jours. Le seuil prévu en 1984, lors de l'instauration du plan IC/IR, était de 200 voyageurs embarqués quel que soit le jour.

Ces gares et points d'arrêt à statut "local" ont la garantie d'une desserte minimale par 4 trains dans chaque sens chaque jour ouvrable.

La fourniture de cette offre minimale vaut à la SNCB une dotation annuelle, à charge de l'Etat, d'un montant non indexé de 12 milliards. ■

2/ L'INFRASTRUCTURE À CHARGE DE L'ETAT

L'Etat prend l'infrastructure à sa charge - au sens large du terme: entretien, gestion et exploitation. Il charge la SNCB d'agir en son nom. Et il s'engage à lui verser pour cela un montant annuel non indexé de 24 milliards.

En outre, l'Etat confirme ses engagements pris dans le cadre du plan décennal d'investissements 1991-2000, à savoir: dès 1993, un montant de base annuel de 15 milliards. Ce montant suivra, lui, les fluctuations de l'index.

Bien sûr, en application de la directive CEE n° 440, la SNCB sera tenue de payer une redevance annuelle pour l'utilisation du réseau. Mais puisqu'elle se chargera de la gestion de l'infrastructure, c'est à elle-même qu'elle paiera cette redevance.

Un autre article du contrat apporte un incontestable avantage par rapport au passé. Lorsque tous les crédits n'avaient pas été utilisés (parce qu'on n'avait pas pu réaliser le programme entièrement), le solde était irrémédiablement perdu. Sans garantie d'une augmentation l'année suivante: tout dépendait de l'état des finances publiques. Maintenant, la somme annuelle est connue pour toute la durée du contrat, et la SNCB peut reporter d'une année à l'autre les crédits qu'elle n'a pas consommés.

De plus, la SNCB devient propriétaire du réseau. Elle peut décider librement "de l'utilisation et de l'aliénation des biens matériels et immatériels figurant à son actif bilantaire". Cela signifie, en clair, qu'elle peut gérer son patrimoine comme elle le veut, et notamment "valoriser" ce dont elle n'a pas l'utilité. ■



3/ NOUVELLES RELATIONS AVEC LES USAGERS

La SNCB s'engage résolument dans la voie d'une politique volontariste en matière de relations avec les usagers.

Un chapitre important du contrat parle de qualité du service, de règles de conduite à l'égard des usagers, de confort du matériel roulant et des gares, de sécurité, d'amélioration constante de l'équipement technique, d'information des voyageurs, de ponctualité des trains, etc.

Un service de "médiation" (ou "ombudsman") et un comité consultatif des usagers vont être mis en place. Avec ces deux instances, la SNCB élaborera une *charte des usagers du rail* qui fixera des engagements réciproques, des principes de dialogue propres à donner aux clients les garanties d'un bon service.

Le respect de cette charte sera certainement un atout de premier plan pour attirer une clientèle plus nombreuse et très fidèle. ■

GRANDE VITESSE: COUVRIR L'EUROPE EN 2010

Eurailspeed 92, le premier congrès sur le TGV, a eu lieu à Bruxelles du 27 au 29 avril dernier. Les quelque 1500 congressistes présents y ont parlé de l'actuel et du futur réseau européen de TGV, des développements technologiques et du financement.

D'ici 2010, un réseau de voies rapides de presque 35.000 km est planifié en Europe, dont 20.000 en lignes nouvelles. La rapidité n'est pas le seul avantage du TGV. Il est également beaucoup plus écologique. C'est un énorme avantage dans l'optique d'un environnement plus propre. Le TGV occupe aussi beaucoup moins de place. De plus, c'est un moyen de transport très sûr.

COMMENT FAIRE PASSER LES FRONTIÈRES AU TGV ?

En Europe, de grandes différences existent d'un pays à l'autre. C'est le cas, par exemple, des systèmes d'électrification:

- 15.000 V alternatif en Allemagne;
- 25.000 V alternatif en France;
- 3.000 V continu en Belgique;
- 1.500 V continu aux Pays-Bas;
- 750 V continu en Grande-Bretagne.

En général, c'est une caténaire qui distribue le courant capté par un pantographe. Mais en Grande-Bretagne, le courant arrive à certains endroits par un troisième rail.

Il faut compter aussi sur les différents systèmes de signalisation et la différence d'écartement des voies comme en Espagne. Et tenir compte en outre des diverses législations, qui imposent des contraintes propres à chaque pays.

Toutes les divergences ne pourront pas être gommées. Tout adapter pour arriver à un système standard serait hors de prix. Mais on peut aboutir à des rapprochements satisfaisants. Les lignes nouvelles seront pour la plupart électrifiées en 25.000 volts alternatif. L'Espagne construit ses lignes à grande vitesse à l'écartement international. Et des groupes d'experts internationaux recherchent des solutions optimales, notamment dans le domaine de la signalisation.

L'UNIQUE SOLUTION

D'autres raisons rendent le TGV indispensable. Les routes et l'espace aérien atteindront bientôt la saturation. D'aujourd'hui à 2015, il faut s'attendre au doublement du transport de personnes sur route. Le transport de marchandises sera, lui, multiplié par deux d'ici 2010. Dès 1995 déjà, un quart à un tiers des autoroutes importantes connaîtront de gros problèmes d'encombrement.



Le train offre une solution. Mais les voyageurs et les marchandises ne sauraient être pris en charge avec les moyens existants. Seul un réseau de voies rapides permettra de résoudre cette question. Il s'agit en premier lieu de la circulation des personnes. Lors du congrès, on a mis en évidence le fait que les services express pourraient également employer les voies rapides. Certains pensent même que les bénéfices d'un TGV-marchandises via le tunnel sous la Manche pourraient représenter le double de ceux du réseau de voyageurs.

LE PRIX

Il y a plus. Le TGV doit pouvoir rouler dans toute l'Europe. Le transport par train est toujours le plus intéressant pour des trajets de moyenne distance (entre 300 et 1000 kilomètres). Les TGV qui existent aujourd'hui ont été conçus pour un usage national. Cela n'est pas surprenant: les systèmes d'alimentation électrique divergent fort (voir encadré).

Un réseau de lignes à grande vitesse demande de gros investissements. Pour réaliser le réseau européen, tel qu'il est planifié d'ici à 2010, il faudra investir plus de 4.800 milliards de francs belges. Et ajouter presque

2.000 milliards pour le matériel. Heureusement, on peut compter sur de sérieux bénéficiaires. Certaines lignes ne seront jamais rentables. Mais elles sont nécessaires pour faire face au flot de circulation. D'autres doivent servir au développement d'une région. La question est de savoir qui va les payer. Au congrès, tout le monde était du même avis: les pouvoirs publics (aussi bien la Communauté européenne que les pays eux-mêmes) doivent intervenir à ce niveau. De nombreux accords existent déjà. Dans peu de temps, le TGV pourra filer de long en large en Europe. ■

LA BELGIQUE PRÉPARE L'ARRIVÉE DU TGV

En décembre 1989, nous avons, avec les BR et la SNCF, signé un bon de commande pour des rames Trans-Manche. Il y a un an, le projet global belge a reçu le feu vert du gouvernement. Des négociations sur le tracé définitif des lignes nouvelles se poursuivent au niveau local. L'atelier de maintenance de Forest prend forme. Et Bruxelles-Midi se transforme petit à petit, pour que le terminal soit prêt lorsque débutera le service commercial.

Le calendrier est serré, mais il est possible de le respecter. Regardons nos montres: elles indiquent l'heure TGV.

LES RAMES TGV: "PROUESSE TECHNOLOGIQUE"

Le train à grande vitesse ne doit pas seulement être très rapide et offrir un grand confort. Il doit aussi pouvoir rouler sous des tensions électriques différentes et dans divers systèmes de signalisation. C'est pourquoi la construction de motrices du TGV international est d'une réalisation particulièrement difficile.

DES NORMES STRICTES DE SÉCURITÉ

Les TGV qui arriveront en Belgique seront les premiers à traverser les frontières de plusieurs pays. Le Londres-Bruxelles parcourra trois pays aux systèmes très différents. Les constructeurs se trouvent donc devant des conditions entièrement nouvelles. Ils réalisent une "merveille technologique" qui permettra de passer d'un système à l'autre. De plus, les normes de sécurité pour franchir le Tunnel sous la Manche sont très strictes.

A la fin de cette année, une première version "courte" du Trans-Manche sera prête. Le prototype de longueur réelle est attendu pour avril 1993. Fin de l'année prochaine, d'autres rames doivent être livrées, pour une série étendue de tests. En

QUAND LE TGV CIRCULERA-T-IL EN BELGIQUE ?

En juillet 94, le premier Trans-Manche arrive. Pour un service commercial toutes les deux heures dans chaque sens entre Londres et Bruxelles.

Dès septembre 1994, le matériel sera prêt à rouler toutes les heures. Un trajet durera 3 h 07. Et lorsque la ligne nouvelle sera ouverte de la frontière française à

février 1994, un certain nombre de trains destinés à la promotion pourront déjà circuler. Mais l'exploitation proprement dite commencera un peu plus tard.

38 TGV TRANS-MANCHE AU MOINS

En juillet 1994, la ligne sera régulièrement en fonction. On a prévu le matériel nécessaire pour pouvoir lancer d'abord un train toutes les deux heures, puis toutes les heures, à partir de septembre, de Londres vers Paris et Bruxelles, et inversement.

Les sociétés de chemin de fer française, britannique et belge ont commandé au total 38 rames Trans-Manche. Sept d'entre elles iront au-delà de Londres. La SNCB, à elle seule, en possèdera quatre. Soit un investissement de quelque 5 milliards de nos francs.

La ligne Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam traverse également plusieurs pays. Dans les semaines qui viennent, la commande de ce matériel sera passée. L'exploitation commerciale de ces trains devrait commencer à la mi-1996. ■

Bruxelles, la durée sera réduite à 2 h 30 à peine. Ce devrait être le cas fin mai 1996.

Au même moment, un TGV circulera entre Paris et Bruxelles. Il effectuera son trajet en 1 h 22 par les lignes nouvelles. Suivant le tracé existant, il continuera d'un côté vers Liège et l'Allemagne, et de l'autre vers Anvers et Amsterdam. Vers l'Allemagne, le tronçon de ligne nouvelle devrait être achevé en 1998.

OÙ PASSERA LE TGV EN BELGIQUE?

On s'active beaucoup dans les environs de la gare de Bruxelles-Midi, qui sera la gare centrale belge du TGV. Le 18 mai dernier, les travaux du terminal Trans-Manche ont commencé. La construction de l'atelier de maintenance de Forest vont bon train depuis mars dernier. Le reste des travaux sera entamé après l'approbation des tracés exacts par les autorités des communes concernées.

Zones délicates

La SNCB veut entamer les travaux des lignes nouvelles dès le début de 93. Dans la première phase, l'effort portera sur le trajet entre la frontière française et la capitale. Des accords sont déjà conclus avec la quasi-totalité des communes wallonnes traversées par la ligne. Seuls subsistent quelques problèmes à Antoing et Tubize. Mais les tractations avancent bien, de l'avis même de Jean-Pierre Van Wouwe, Directeur général et administrateur-directeur de l'Infrastructure.

A Hal, dans le Brabant flamand, le passage du canal pose problème. Il faudra également transformer les abords de la gare (notamment supprimer le passage à niveau), ce qui nécessitera des expropriations supplémentaires.

Tunnel

L'année prochaine, on creusera un tunnel sous l'E 40 à Bierbeek. C'est là que passera le TGV en direction de Cologne. La plupart des travaux de ce trajet sont encore à l'étude. Mais on ne s'attend pas à rencontrer de nouvelles difficultés. Les accords juridiques nécessaires avec les deux Régions - flamande et wallonne - sont au point. ■

LE PERSONNEL SE PRÉPARE ÉGALEMENT

Au moins 20 conducteurs et 30 chefs-gardes contrôleurs seront affectés en Belgique au TGV Bruxelles-Londres. La détermination précise du nombre dépend de l'organisation définitive du service.

L'effectif du personnel roulant augmentera plus tard pour la ligne Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam, qui présentera des besoins plus importants encore.

Pour la sécurité, la SNCB prépare également une équipe

d'une bonne centaine d'officiers de police, qui seront basés dans les gares TGV.

Et pour travailler dans les coulisses de la grande vitesse, c'est une grande équipe de quelque 200 techniciens qui sera basée à Forest.

Sans compter tous ceux qui, dès aujourd'hui, participent aux études et aux travaux partout où la ruche TGV broudonne déjà.

LES "ROULANTS" DÉJÀ EN FORMATION

Une quarantaine de conducteurs ont déjà été recrutés dans les dépôts de Bruxelles, Anvers et Liège. Après les épreuves de sélection, il en restera au moins 20, qui conduiront les TGV Trans-Manche. Pour le moment, ils reçoivent des cours d'anglais. Certains y ajouteront aussi le français ou le néerlandais.

LES CONDUCTEURS

Après les cours de langue suivra l'apprentissage des signalisations et des réglementations britannique et française. Ils faudra aussi connaître à fond le nouveau tracé. Pour le Tunnel sous la Manche existent des critères spéciaux de sécurité. Les conducteurs devront y être complètement familiarisés.

La formation même en poste de conduite commencera dès la livraison du matériel. Celui-ci est attendu fin 93 - début 94. On ne peut cependant différer le début de la formation aussi loin dans le temps. Fin de cette année, deux simulateurs seront prêts. Ces prototypes sont des copies parfaites d'une réelle cabine de conduite. En outre, tout se passe comme si on roulait réellement. On sent donc la résistance, on voit les signaux, on est obligé de réagir dans un contexte "réel". Les simulateurs se trouveront à Lille et à Londres.

UN DEUXIÈME HOMME

Dans le TGV, le conducteur sera assisté de deux agents accompagnateurs. Une trentaine d'entre eux appartiennent à la SNCB. Le nombre devra sans doute être augmenté ultérieurement. Ces collaborateurs ont été recrutés ces derniers mois à Bruxelles. Ils viennent principale-

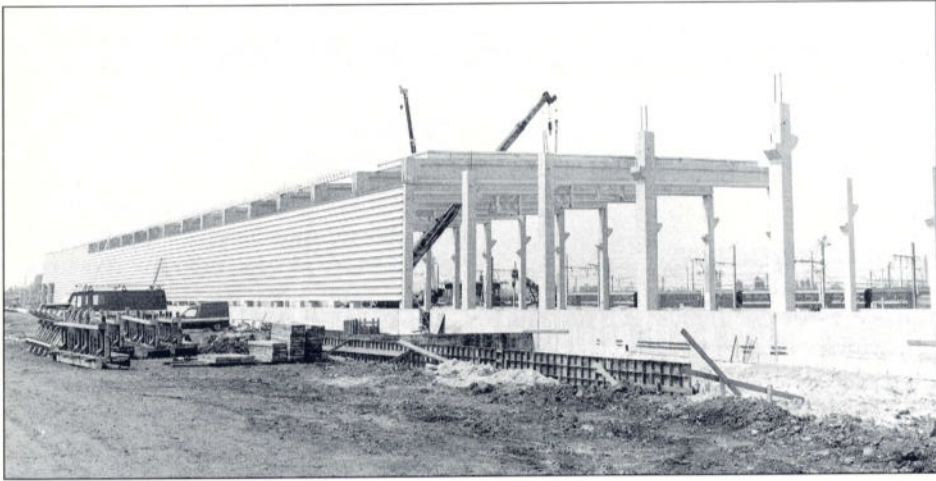


ment des équipes de train Eurocity. Actuellement, ils passent une série de tests de connaissance. Ensuite, on évaluera leur aptitude aux langues étrangères. Ils devront parler parfaitement l'anglais, le français et le néerlandais. Les premiers entretiens ont commencé cet été.

Un des accompagnateurs doit être en mesure de conduire un TGV. Il suivra donc une formation supplémentaire. Cette mesure est prise pour des raisons de sécurité. Un Trans-Manche doit pouvoir, si nécessaire, quitter le Tunnel en rebroussant chemin ou être dissocié et sortir des deux côtés du Tunnel sous la Manche.

ET LA RESTAURATION...

Une équipe TGV compte donc 3 cheminots, à côté desquels il doit y avoir aussi un service de restauration. Celui-ci ne sera toutefois pas assuré par des cheminots. Mais par une firme privée, qui déléguera au moins sept personnes par voyage. On trouvera dans les TGV deux grands bars fixes et un service de mini-bars. Et il faudra en outre assurer la restauration à la place, achetée avec le billet par les voyageurs de première classe. ■



200 AGENTS POUR L'ENTRETIEN DES RAMES

L'atelier de maintenance TGV à Forest occupera jusqu'à 200 personnes. A la mi-94, quand arriveront les Trans-Manche, l'équipe se composera de 47 ouvriers, 11 sous-chefs de secteur technique et 6 chefs d'équipe. En 96, à l'ouverture de la ligne Bruxelles-Paris, l'équipe sera renforcée. Elle comptera alors au total 122 ouvriers, 13 sous-chefs de secteur technique et 11 chefs d'équipe. Le service général de l'atelier proposera 50 emplois: administration, gestion du magasin, entretien technique et mouvement des rames.

CHEZ LE CONSTRUCTEUR

Pour l'instant, des fiches techniques sont en cours d'élaboration. Elles feront connaître les qualités nécessaires pour travailler à l'entretien des TGV. Bien sûr, la désignation des agents suivra les règles habituelles.

Depuis un an en demi, une petite équipe établit des documents descriptifs des rames. A la mi-93, elle sera renforcée, et la formation générale pourra débuter. Pour certains, elle aura lieu chez le constructeur même. Ils seront une trentaine, moitié francophones, moitié néerlandophones, à suivre ce training de 3 semaines.

PREMIERS TESTS

Les tests des matériels seront contrôlés par une équipe mixte: représentants du constructeur et agents SNCB. Ils se dérouleront à Belfort (France) et à Manchester (Grande-Bretagne). Cinq Belges y participeront. Après quoi ils encadreront une équipe SNCB chargée de remédier aux éventuelles déficiences. Les autres se prépareront à assurer l'entretien général.

A partir de janvier 94, Forest accueillera ses premières rames. Et la formation pourra être complétée. Les tests en ligne occuperont le 1er semestre de 94, jusqu'à la mise en service commercial. ■



DES OFFICIERS DE POLICE

Quelque 105 officiers de police devraient être affectés à la sécurité des gares TGV belges. Une trentaine proviendront du cadre actuel. Les autres seront recrutés prochainement.

Dès septembre, un premier groupe entrera en stage à l'école de police de la Ville de Bruxelles. Ce training d'une année sera suivi d'une formation propre à la SNCB et de cours de langues.

Un second groupe sera d'abord formé à la SNCB aux fonctions de garde-voyer. Plus tard, il poursuivra

pour atteindre le niveau d'officier de police.

Ce personnel nouveau n'entraînera pas de charges supplémentaires pour la SNCB. C'est le gouvernement national qui les prendra en charge. Car ils assureront les mêmes missions que les gendarmes à l'aéroport national de Zaventem. Ils exerceront des contrôles comparables au terminal TGV. Des contrôles de bagages, bien entendu, et d'autres, variés, exigés par les normes de sécurité très strictes pour le TGV Trans-Manche. ■

TUC RAIL: ÉTUDE ET PERSPECTIVES DES CHANTIERS TGV

TUC RAIL a été créé cet été. La société réalisera les études pour la construction des lignes à grande vitesse en Belgique. La firme contrôlera également les chantiers pour voies rapides.

"TUC RAIL est uniquement un bureau d'études. Il n'exécutera pas les travaux lui-même. Ce n'est pas sa mission. Les travaux seront attribués par la SNCB après une adjudication publique", explique Johan Meyns, ingénieur en chef du Département Infrastructure de la SNCB et directeur-général de TUC RAIL.

BESOIN D'EXPÉRIENCE

TUC RAIL est une filiale de la SNCB. Celle-ci possède 75 % des parts, le solde de 25 % étant la propriété de Transurb Consult. La SNCB est également représentée dans Transurb. Elle en possède 25 %, le reste étant partagé entre la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (la STIB), les trois Régions (flamande, wallonne et bruxelloise) et 8 bureaux d'études.

Selon Johan Meyns, "il y a de nombreuses raisons de choisir Transurb Consult comme partenaire. Une série de bureaux d'études y sont représentés: nous pouvons donc disposer rapidement d'un ensemble très utile de connaissances. Transurb est également réputée pour son travail dans le domaine des transports en général. La société a même réalisé des études pour d'importants travaux à l'étranger. Nous pourrions également profiter de cette expérience".

TOUT EN MÊME TEMPS

Il est impossible pour la SNCB de réaliser elle-même toutes les études. Il y en a beaucoup trop en même temps.

Un certain nombre de ces études auraient pu être confiées à quelques bureaux privés. Mais il valait mieux confier l'ensemble à une seule société extérieure. "La motivation des bureaux d'étude est nettement plus élevée lorsqu'ils sont partie prenante d'un grand projet".

UNE CONVERGENCE DE CONNAISSANCES

Il n'était pas davantage possible de tout confier à un bureau d'études privé. La SNCB dispose de connaissances et d'une expérience qu'aucune entreprise privée ne peut posséder. Par exemple, dans le domaine de l'électrification et de la signalisa-

ETIENNE SCHOUPPE CLARIFIE LA STRUCTURE

Il n'est plus nécessaire de souligner que le projet TGV a pour notre entreprise une très grande importance. Nous devons à présent respecter des échéances nationales et internationales fixées au niveau ministériel. Il nous appartient donc à tous de nous mettre au travail pour mener à bon terme ce méga-projet.

Le temps est venu de concrétiser, sur le terrain, un premier objectif de base: construire d'ici fin mai 96 la ligne nouvelle entre la frontière française et Bruxelles. En deuxième phase, nous poursuivrons vers la frontière néerlandaise (avec un tunnel à Anvers) et la frontière allemande (avec le tunnel de Soumagne). Cela nous mènera à 1998.

L'organisation nécessaire à cette difficile mission est à présent définie.

□ Georges Lammertijn, ancien directeur du district N.O., dirige un groupe multidisciplinaire de ma-

tion. Johan Meyns poursuit: "il faut maintenant mettre toutes ces connaissances en convergence. Nous allons donc former des groupes de travail dans lesquels collaboreront à part égale des spécialistes de la SNCB et de Transurb".

DU PERSONNEL SNCB CHEZ TUC RAIL

TUC RAIL a besoin d'environ 200 collaborateurs. Environ 70 d'entre eux seront prochainement recrutés au sein de la SNCB. Il s'agit surtout d'ingénieurs et de dessinateurs techniques du département Infrastructure. Mais aussi d'autres départements et des districts, car il est impensable de "dégraisser" à ce point un seul département. Les cheminots travailleront chez TUC RAIL sous le

nagement du projet qui coordonnera les activités de tous les maillons concernés dans l'entreprise. Il est appuyé par une délégation du consultant Arthur D. Little dirigée par monsieur R. Kuhfus. Ensemble, ils établiront au plus vite un plan directeur et un calendrier de réalisation.

□ EUROSTATION est chargée de réaliser le terminal de Bruxelles-Midi.

□ TUC RAIL étudiera et contrôlera les travaux d'infrastructure du réseau TGV belge.

□ René Soenen, directeur Matériel, assure le pilotage du projet TGV au nom du Comité de Direction. Il est le porte-parole de la SNCB auprès des collègues étrangers pour la coordination technique générale.

C'est le moment d'agir. Il faut ensemble concrétiser le projet dans les délais prévus. Je compte sur l'entière collaboration de tous, dans la société et les filiales.

régime du détachement à titre temporaire.

TUC RAIL engagera aussi des collaborateurs extérieurs qui auront, eux, des contrats d'employés. ■

EUROSTATION: FER DE LANCE BRUXELLOIS

Dès avant l'arrivée du premier TGV Transmanche, en juin 94, un terminal doit être installé à Bruxelles-Midi. Lieu d'accueil et de vente, avec la structure de contrôle nécessaire, il sera le point d'attache belge de nos liaisons directes avec Londres via le tunnel. Deux ans plus tard, il aura pris de l'extension, pour accueillir aussi les TGV continentaux.

Bruxelles-Midi deviendra donc la gare centrale belge du réseau européen de grande vitesse. Un grand projet que la SNCB réalisera par le biais d'une filiale.

TERMINAL = OUTIL

Un terminal n'est rien de plus qu'un point de passage, un carrefour où convergent des offres de transport. En d'autres mots un outil.

sibilités de transports complémentaires, et les services propres du terminal. Ajoutez à cela du logement, et vous aurez aménagé un quartier qui vit toute la journée.



Le succès de l'offre ferroviaire proposée dépend notamment de ses attraits, particulièrement pour les voyageurs "professionnels". Le terminal trouvera ces attraits grâce à une gamme de services utiles et de qualité, qui complète bien la partie voyage. C'est-à-dire des chambres d'hôtel, des salles de conférence, des bureaux, des restaurants, des commerces variés, du parking, des pos-

OBJECTIF: UN GRAND PROJET

Le projet TGV prend donc sa pleine signification dans un contexte plus large. L'objectif n'est pas seulement de rouler vite sur une ligne de chemin de fer. Il porte sur la totalité d'un déplacement, de bout en bout, temps de travail et de loisir compris. Pour atteindre cet objectif, il faut monter un grand projet, grâce auquel l'entreprise ferroviaire pourra

valoriser sa technique en même temps que réaliser des profits utiles pour amortir au plus vite ses investissements.

Un grand projet, qui englobe des aspects non-ferroviaires, c'est l'affaire d'une équipe de spécialistes multidisciplinaire et d'une structure qui permet de travailler vite. Une équipe capable de se mouvoir dans des domaines dont le chemin de fer n'a pas l'expérience courante, comme par exemple les projets immobiliers.

EUROSTATION

La mise en place d'une filiale répond à ces besoins. Eurostation a donc en charge:

1. l'étude du projet global (gare et extensions);
2. la surveillance des travaux sous le contrôle de la SNCB;
3. et la commercialisation des espaces qui entourent le terminal proprement dit.

Eurostation est de la sorte notre fer de lance bruxellois dans le projet TGV.

Dans la pratique:

- Eurostation réalise toutes les études;
- la SNCB se prononce sur les projets, les inscrit à son budget et procède aux adjudications nécessaires;
- enfin, Eurostation se charge de superviser les travaux et de préparer pour la SNCB les contrats qui seront conclus avec divers partenaires pour donner vie au grand complexe terminal de Bruxelles-Midi. ■

DERNIÈRE MINUTE

Les rames PBKA bientôt commandées

Le 26 juin, une lettre d'intention a été envoyée aux constructeurs pour leur annoncer la prochaine commande, pour le trafic continental de 27 rames (plus 10 en option) composées de 2 motrices quadricourant et 8 voitures-remorques.

En attendant la livraison, dès mai 96, la SNCF mettra à la disposition de ses voisins belges et hollandais 10 rames TGV-Réseau pour le trafic Paris-Bruxelles-Amsterdam/Liège.

ECHOS DE VISITES "ENCHANTÉES"

Durant la semaine du congrès Eurailspeed, on pouvait visiter différents TGV. Ils se trouvaient pour l'occasion à la gare de Schaerbeek. 110.000 visiteurs environ ont visité l'exposition. Ils y ont découvert le confort des TGV et reçu les explications techniques lors de leur passage dans les postes de conduite.

Grands vainqueurs au hit parade du succès: TGV Atlantique français (record mondial de vitesse sur rail à 515,3 km/h) et "Intercity Express" allemand (ICE, 250 à 280 km/h).

Palme du meilleur confort: ICE. On a même incorporé des écrans-TV dans le dos des sièges; les voyageurs peuvent ainsi voir un large échantillon de films ou documentaires divers.

Challengers: le nouvel ETR 500 venait d'Italie (100 km/h en une minute, et 300 en vitesse de croisière); l'AVE espagnol (maquette grandeur nature à Schaerbeek, train réel entre Madrid et Séville, où a lieu actuellement l'Exposition Universelle). Outsiders de choix: le train suisse et sa voiture à fenêtres panoramiques (pour que les voyageurs profitent des beautés de la nature en traversant les Alpes) et l'IC 3 danois.

L'IC britannique et le TGV français à deux étages, en maquettes grandeur réelle, étaient beaux, mais... n'étaient pas des trains réels ! Nous avons demandé à quelques visiteurs ce qu'ils pensaient de l'exposition.

GEERT, 34 ANS, EMPLOYÉ DE BANQUE

Je voyage beaucoup en Europe. Je dois donc souvent choisir entre le train et l'avion. Si vous allez un peu loin, c'est plus long en train. Mais il y a toujours une telle affluence en été dans les aéroports... Et puis, il y a toutes ces paperasses à la douane, le check'in et tout ça. Finalement, je préfère le train. L'exposition donne une bonne idée de ce qui existe déjà. Dans le train allemand, on m'a immédiatement mis en mains une carte et un horaire. On peut également chercher son itinéraire sur un écran d'ordinateur. Il me semble de loin le plus confortable.

GUIDO, 40 ANS, INGÉNIEUR

Les nouveautés techniques m'attirent toujours, surtout dans le domaine des transports. Je ne pouvais pas laisser passer cette exposition.

Je trouve les explications vraiment incomplètes. C'est dommage qu'on ne puisse pas faire un trajet-test.

MICHEL, 46 ANS, ENSEIGNANT

Finalement je suis un fou des trains. J'admire beaucoup les réalisations de nos pays voisins. J'attends également avec impatience l'arrivée du TGV en Belgique. Ce matériel confortable sera certainement un plus pour notre pays. Je trouve surtout la voiture panoramique suisse fantastique.

OLIVIER, 29 ANS, OUVRIER

Je ne connaissais que le TGV français. En plus, je n'étais jamais monté dans un train pareil. L'ICE allemand est très impressionnant: ce confort, cette classe, ces couleurs, cette forme...

JOHAN, 49 ANS, FONCTIONNAIRE AU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Cette exposition est vraiment très belle. Je dois vous avouer que je suis un grand fanatique du train. J'étais particulièrement intéressé par le train suédois. Pas de chance, il n'est justement pas venu. Le TGV danois est mon préféré.

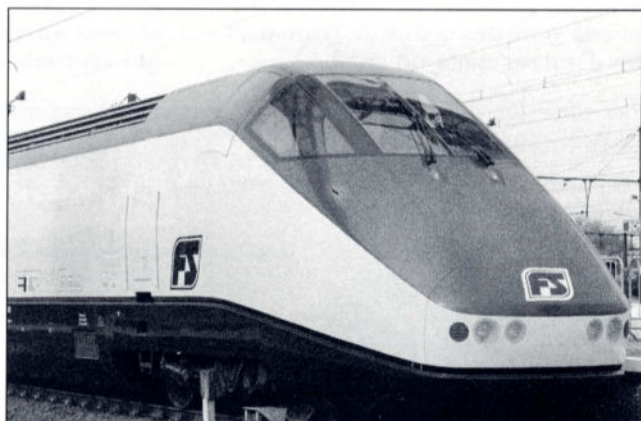
ANDRÉ, 52 ANS, CHEMINOT BELGE

C'est un matériel magnifique. Pour nous qui travaillons à la SNCB, c'est encore l'inconnu. C'est parce que

j'étais très intrigué que je suis venu jeter un coup d'oeil ici. Je n'ai pas remarqué de grandes différences. Pour moi, le TGV Allemand et le train suisse sont les meilleurs.

ANNA, 72 ANS

Cela m'a bien plu, mais je ne voyagerai probablement jamais dans un train pareil. Je n'ai déjà pas beau-



1



2



3

coup l'occasion de voyager. Je trouve le train allemand particulièrement confortable. Et ensuite le train suisse, avec ses voitures pano-

ramiques. Cela doit être beau de voyager dans un tel train. Mais c'est pour les jeunes, plus pour les vieilles dames de mon âge.

DANIEL, 23 ANS, OUVRIER DU TEXTILE

L'exposition est très réussie. Ici, on peut admirer les trains du futur. Il faudrait organiser plus souvent ce genre de choses. Je trouve les trains danois et italien très confortables. Mais, les voitures panoramiques suisses, à côté de ça... !

me doute que ce doit être très difficile d'y arriver. Cela explique que je m'intéresse à tout ce qui touche aux trains. Je ne pouvais pas rater cette exposition. Les deux trains les mieux réussis ? L'Allemand et le Français. Le premier pour son confort, le second pour son record mondial de vitesse.

JEANINE, 42 ANS, FEMME AU FOYER

Je ne suis pas fanatique des trains mais j'emprunte volontiers ce mode de transport. J'ai vu de la publicité pour cette exposition et je suis attirée par les nouveautés. Cela ne m'a pas déçu. Ces trains sont beaucoup plus confortables que ceux que nous connaissons aujourd'hui. Je ne vois pas beaucoup de différences entre eux. Le Suisse se démarque peut-être. On peut admirer le paysage grâce à ses grandes vitres.

MARCEL, 36 ANS, CHEMINOT BELGE

Je voulais voir ce que l'avenir nous réserve. C'est très beau. J'ai déjà voyagé dans l'ICE allemand. Formidable. Côté confort, l'allemand est bien meilleur que le français. Si on parle vitesse, c'est le contraire.

JEAN-MARIE, 47 ANS, RESPONSABLE MÉDICAL

Simon, mon fils de 6 ans, voulait absolument venir. Il est fasciné par les trains. C'est une très belle exposition. Cela nous donne une idée d'un futur qui n'est plus très loin. J'attends avec impatience la venue du TGV en Belgique. Point de vue confort et distribution des couleurs,

c'est le train danois que je trouve le plus réussi.

EMMANUEL, 40 ANS, INGÉNIEUR

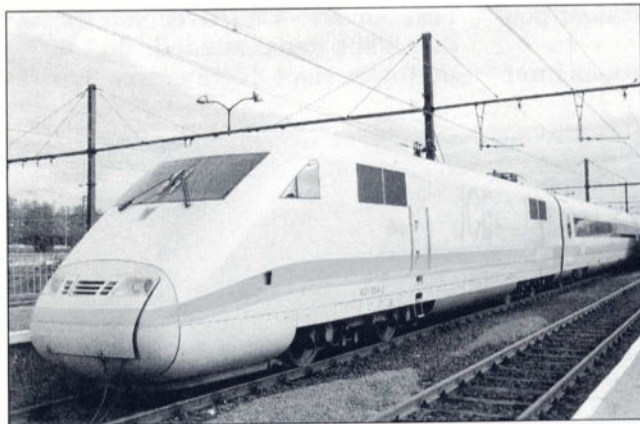
Je ne suis pas un bon exemple de visiteur de l'exposition: je travaille dans un bureau d'études de la Brugeoise et Nivelles ! Nous créons des trams et des trains. J'ai donc un regard très professionnel. Lors des congrès, les intervenants se limitent volontiers à ce qu'ils ont envie de dire. Dans les expositions, ce n'est guère mieux. Mais ici, c'est différent. On a rarement l'occasion de pouvoir examiner autant de trains réunis. Ici, on peut vraiment comparer. C'est tout autre chose que de regarder des maquettes ou des photos. Je suis un peu déçu par l'ETR italien, et l'ICE allemand. C'est le TGV français qui m'a le plus intéressé. C'est un avant-goût du TGV qui circulera en Belgique.

ERIC, 22 ANS, OUVRIER MANUTENTIONNAIRE ET DINA, 20 ANS, SANS PROFESSION

Nous sommes venus ici sans but précis. Nous voulions simplement admirer ces trains. Nous les avons tous visités. Il se ressemblent fort. Nous trouvons malgré tout l'italien le plus confortable.

MARIANNE, 46 ANS, PSYCHOTHÉRAPEUTE

C'est une très chouette exposition. Ma préférence va au train suisse, avec ses grandes fenêtres. Sinon, c'est l'Italien qui emporte mes suffrages. Il me semble très confortable. De plus, c'est le seul qui ne "gâtise" pas dans les couleurs des sièges. Je ne comprends pas pourquoi on aurait besoin d'asseoir si souvent les gens qui utilisent le TGV dans des couleurs rose bonbon et bleu pastel, comme des dragées qu'on offre à la naissance. Je préfère les couleurs franches. ■



Nos photos:

1. L'ETR 500, en phase avec notre 3000 V continu.
2. Le nez anglais, maquette grandeur nature.
3. Grand angulaire chez les Suisses.
4. Palme du confort pour l'ICE allemand.
5. Record de vitesse à la Française.
6. Les Danois en rames "triplettes".

TICKET'IN: VENTE AUTOMATIQUE POUR VOYAGEURS PRESSÉS

Depuis le 29 juin, des automates distributeurs de billets de train sont à l'essai à Charleroi-Sud et à Louvain. Pendant six mois, nous allons voir si cette nouvelle technique de vente répond bien aux besoins de nos clients.

Nous avons décidé d'améliorer nettement l'accueil de notre clientèle. Dans ce cadre, nous préparons une nouvelle approche de la vente, qui se traduira, techniquement, dans:

- de nouveaux points de vente (appelés Sabin) dans 238 gares;
- la possibilité pour certains clients d'acheter leur ticket plus rapidement.

POUR LE CLIENT PRESSÉ

L'objectif est d'améliorer le dialogue entre la SNCB et ses clients. Bien aidé par l'informatique avancée de Sabin, le vendeur disposera de plus de temps pour informer, rassurer, séduire... une clientèle peu habituée à notre univers.

Mais des files se formeront toujours, à des moments déterminés. Le voyageur "pressé" (parce que son train part dans les 10 minutes) qui a une demande simple et ne souhaite pas d'information détaillée pourrait donc se sentir (paradoxalement) pénalisé par notre effort d'accueil. Les automates distributeurs de tickets sont une solution pour lui: il double la file et il est servi immédiatement.

En y glissant des billets (de 1.000, 500 et 100 francs) et/ou des pièces (de 50, 20 et 5 francs), il peut s'acheter un billet ordinaire, pour une gare belge:

- en 1ère ou 2ème classe;
- simple ou aller-retour;
- à 100 % ou avec réduction légale.

Un automate possède une réserve de 7.000 tickets, soit trois jours de travail en continu.

SIX MOIS À L'ESSAI

Une information large a été donnée à la presse (nationale et locale), au personnel des deux gares-tests et à la clientèle.

L'essai va durer jusque fin décembre. Les utilisateurs des automates sont invités à donner leur avis sur le système, en répondant à trois questions. L'enquête et les observations

faites sur place montreront comment nos clients réagissent à cette nouvelle technique de vente. Les automates définitifs - achat prévu au budget d'amélioration de l'accueil dans les gares - devraient pouvoir délivrer aussi:

- des billets pour les relations inter-

dé (304 dans le futur). Bien sûr, un matériel aussi sophistiqué court des risques lorsqu'il n'est pas surveillé. L'essai permettra de juger de l'utilité d'une vente automatique à de tels endroits.

Il faut signaler que les gardes seront bientôt équipés d'automates portables pour délivrer des billets dans les trains mêmes. Après l'essai sur l'axe Anvers - Charleroi (voir C'EST A DIRE 8/90), une commande de 1.000 portables vient d'être passée. Les

Liste des gares,

clavier de 10 tou-

ches numériques,

touches plus larges

pour préciser la de-

mande...

Utilisation facile et

rapide



nationales les plus importantes (Paris, Cologne...);

- des formules à réduction comme les Pass;

- des tickets de renouvellement de cartes train;

- et peut-être des tickets multimodaux (train + métro par exemple). Ils accepteront aussi les cartes de banque (pour l'essai, on n'a pas voulu envisager le raccordement à Banksys) et les billets étrangers les plus courants (10 et 20 DM, 100 FF par exemple).

ET LES POINTS D'ARRÊT NON GARDES...

Un essai sera aussi réalisé, par la suite, dans un point d'arrêt non gar-

voyageurs embarqués dans une gare sans point de vente pourront donc être servis malgré tout, et plus facilement pour le garde.

BON POUR L'IMAGE

Nos clients devraient assez rapidement adopter les automates. Comme ils se sont habitués à d'autres machines du même genre pour d'autres achats.

Notre entreprise, de son côté, améliorera ainsi l'image de modernité qu'elle veut développer pour accroître sa clientèle. ■