

# C'EST A DIRE



Ici et là, demain se construit. Si la SNCB veut tenir le pari de l'avenir, elle doit encore et toujours demeurer attentive au développement des nouvelles technologies et veiller à l'évolution des domaines où elle est performante.

Pris sous l'angle de la rentabilité, certains services doivent être réorganisés. Certes, ce n'est pas forcément très agréable pour le personnel concerné. C'est pourtant l'écot à payer pour permettre de concentrer les forces là où notre entreprise peut être gagnante.

Le 23 mai plusieurs points de vente ont été fermés. Investir dans l'installation du système SABIN impliquait une dépense trop élevée. Un nouveau produit a donc été lancé qui permet de satisfaire les

**DU NEUF  
DU NEUF  
DU NEUF**

voyageurs qui y prennent le train. Le centre de tri d'ABX est en construction. Une fois opérationnel, celui-ci pourra traiter automatiquement quelque 90 % des envois.

B-Cargo mise sur l'évolution du marché. Notre alliance avec Autocare Europe devrait augmenter le nombre de voitures transportées par le rail. Pour un accueil à la clientèle encore meilleur, la SNCB continue la cure de jouvence de ses gares et la rénovation des abords de celles-ci.

A Bruxelles-Midi, le chantier du terminal TGV suit son cours et les travaux d'aménagement de la gare elle-même évoluent à un rythme soutenu. Sur tous les fronts, l'entreprise avance. Du neuf, du neuf, du neuf... C'est un agréable constat.

## POINT DE VENTE FERME ? ACCES PASS



### SOMMAIRE

#### VOYAGEURS

ACCES-PASS, NOUVELLE FORMULE 2

#### MARCHANDISES

LE CENTRE DE TRI D'ABX 3  
ACE, FILIALE SPECIALISEE 4

#### ACCUEIL

MESSAGES MULTILINGUES 5  
RENOVATION A ALOST ET TERMONDE 6

#### TGV

RAMES D'ESSAI EUROSTAR 5  
TERMINAL DE BRUXELLES-MIDI 8

✓ Tout le monde peut s'acheter un ACCES PASS: c'est un titre de transport non nominatif. Et comme les autres Pass, on peut l'utiliser à plusieurs.

L'ACCES PASS est valable tant que toutes les cases n'ont pas été utilisées, et au plus tard six mois après la date du premier voyage.

✓ L'ACCES PASS couvre cinq ou dix voyages dans une zone déterminée. Son prix varie selon l'étendue de la zone couverte. Autour de certaines gares, on a tracé deux zones différentes et créé un ACCES PASS pour cha-

Jambes-Est et Jambes.

□ L'ACCES PASS de Paliseul permet 5 trajets pour 450 francs vers ou de Bertrix, Libramont ou Gedinne.

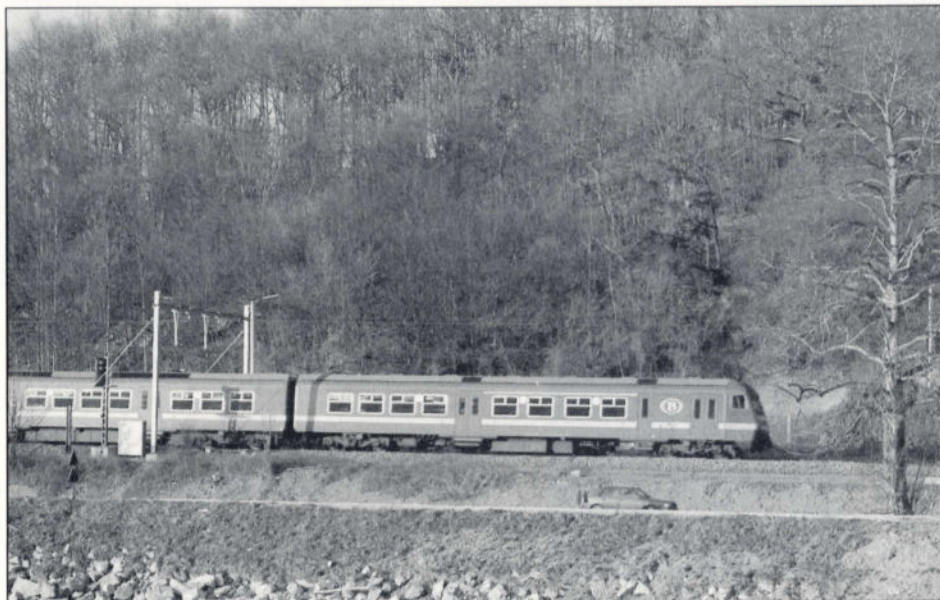
✓ Une règle est d'application: la gare qui donne son nom à un ACCES PASS (Paliseul ou Floreffe ou Brugelette) doit être le point de départ ou de destination du trajet.

Il est permis de faire par exemple un voyage Brugelette - Bruxelles en se servant de l'ACCES PASS, à condition d'acheter un supplément au garde qui dessert le train dans lequel on embarque. Mais pour un Bruxelles - Brugelette, l'utilisation de l'ACCES PASS n'est pas permise, car le point de vente Sabin de Bruxelles peut délivrer un billet complet pour Brugelette.

✓ On utilise l'ACCES PASS comme tout autre Pass, en complétant une case: date, jour, points de départ et d'arrivée.

✓ Les autres formules SNCB, comme les cartes train, les cartes Tour-rail ou les autres Pass - que n'importe quel point de vente Sabin peut délivrer - peuvent bien entendu être utilisées au départ d'un point d'arrêt sans employer l'ACCES PASS.

La vente a commencé le 28 juin. En janvier 94, on évaluera l'intérêt de la formule pour décider éventuellement de sa prolongation. Les derniers Accès Pass vendus seront valables jusqu'au 30 juin 94. ■



cune. Si bien qu'il existe 77 ACCES PASS différents pour 55 points d'arrêt.

Quelques exemples.

□ Brugelette en a deux:

- 5 trajets - 375 francs, avec pour gares limites la zone Mons, Leuze, Acren, Silly ou Neufvilles;

- 10 trajets - 300 francs sur l'axe entre Ath et Lens.

□ Floreffe a son ACCES PASS 10 trajets - 450 francs avec pour gares limites Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais,

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

## CENTRE DE TRI D'ABX: RENDEZ-VOUS DANS MOINS D'UN AN

*Le centre de tri national d'ABX sort de terre. C'est le 15 juin qu'une cérémonie officielle, en présence du Ministre des Communications et des clients les plus importants, a marqué le début de sa construction. En fait, les travaux étaient déjà entamés et l'entrepreneur les poursuit à un bon rythme. Car le bâtiment doit dès la fin de cet été accueillir une machine de tri automatisé qu'on testera jusqu'en janvier afin de la mettre bien au point.*

C'est un investissement de plusieurs centaines de millions qui prend forme à la Petite Ile. Un grand bâtiment qui abritera le centre national d'ABX et en particulier:

- ✓ le centre de tri national, les services centraux d'ABX, la plate-forme régionale de Bruxelles et la plate-forme du trafic international;
- ✓ la machine de tri: 700 mètres de longueur, en forme de L, avec 180 portes de sortie;
- ✓ le système informatique: mémoire centrale reliée en réseau à 250 postes de travail dans les plates-formes et au centre de tri.

### TRAVAIL FULL AUTOMATIC

Le centre sera opérationnel au printemps 1994. Sa mise en service va modifier fondamentalement le travail de notre division messagerie. Chaque plate-forme régionale collectera les envois à expédier. Elle encodera toutes les données qui concernent chaque colis. Celles-ci seront dès ce moment disponibles à tous les endroits de passage des envois. Elle expédiera les colis par camion au

centre de tri de Bruxelles.

Les colis convergeront des 13 plates-formes au centre de tri entre 14 h et 2 h du matin. Dès leur arrivée, ils seront triés en *full automatic* et dirigés vers les 180 portes de sortie qui correspondent chacune à 3 tournées de livraison.

A la sortie, les colis seront rangés dans des roll-containers qu'on rechargera dans les camions pour le voyage vers les plates-formes de destination. Ces *retours* auront lieu entre 18 h et 5 h du matin.

Dans les plates-formes, les colis seront sortis des roll-containers et chargés dans les camions qui effectuent les livraisons chaque jour ouvrable à partir de 8 heures.

### UN FIL ROUGE: LE CODE A BARRES

Dès que l'informatique aura en mémoire tout ce qui concerne un colis, on collera sur celui-ci une étiquette portant sous la forme d'un code à barres l'identité complète du colis. L'étiquette pourra être lue à tous les stades (notamment par la machine de tri), ce qui permettra de suivre

étape par étape le cheminement de l'envoi. Un fil rouge dans le traitement.

C'est la plate-forme de destination qui éditera les documents de livraison, avant même que les colis lui parviennent, en se basant sur les données distribuées par le réseau informatique.

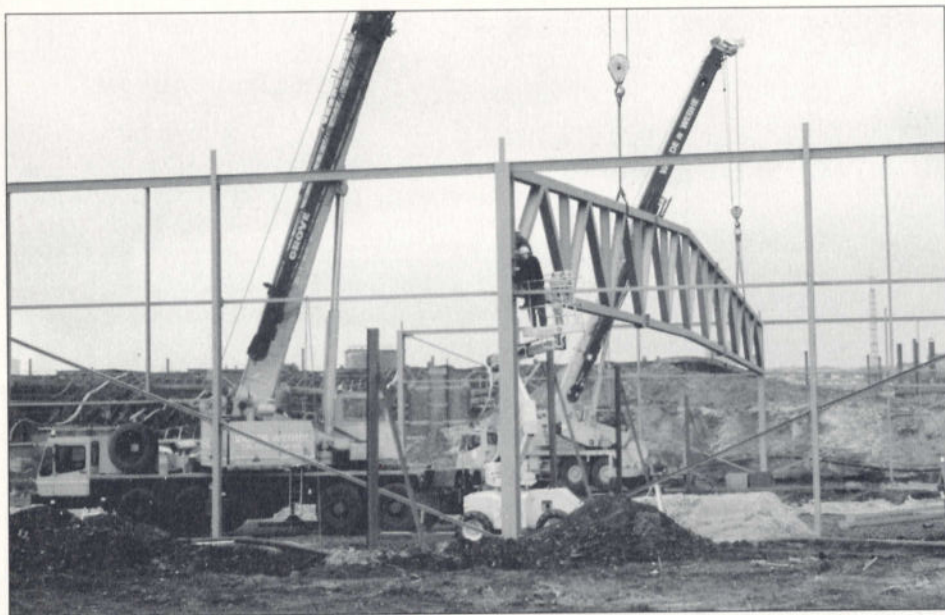
### L'EXPLOITATION PLUS SOUPLE ET LE SERVICE PLUS FIABLE

La machine de tri automatisé est un fameux outil. Elle pourra traiter jusqu'à 6.000 colis par heure. On estime son maximum à 75.000 colis par jour, répartis sur deux pauses (actuellement, on en traite 60.000).

Les colis dont les dimensions dépassent 120 x 70 x 70 cm et/ou d'un poids supérieur à 35 kilos seront refusés par la machine et traités manuellement. Les statistiques montrent qu'ils ne représentent actuellement que 7 % des envois traités.

Ce centre unique offrira un double avantage:

- sur le plan de l'*exploitation*: une grande souplesse de travail, atout primordial pour une entreprise qui doit franchir le seuil de rentabilité;
- sur le plan du *service à la clientèle*, une grande fiabilité, ce qui ne peut qu'encourager à faire usage des services d'ABX. ■



Jean-Louis Dermaux à l'interview: "Je suis convaincu que nous allons réussir".  
A gauche: la charpente prenait déjà place le 15 juin.

## AUTOCARE EUROPE (ACE): LES VOITURES PRENNENT LE TRAIN

Les constructeurs automobiles, comme les entreprises de tous les autres secteurs, poursuivent en permanence un objectif de compression des prix. Un nouveau concept de travail prévoit dans cette optique une réduction du nombre de fournisseurs. Le transporteur, pour suivre cette tendance et se défendre valablement sur le marché, doit offrir un service complet et intégré. C'est ce que compte faire Autocare Europe (ACE).

Une nouvelle société - appelée Auto Care Europe (ACE) - vient d'être fondée. Cette filiale de la SNCB est un transporteur spécialisé de voitures et de petits utilitaires neufs. Elle a pour actionnaires:

- Railfreight Distribution, le département marchandises des chemins de fer britanniques;
- Cobelfret, groupe privé anversois;
- la SNCB bien sûr;
- et Ferry-Boats, une autre filiale des chemins de fer belges.

Elle a pour objectif de bien positionner le chemin de fer sur le marché des transports d'automobiles.

Il faut savoir qu'ensemble, les usines de montage belges et anglaises produisent chaque année 2,5 millions de véhicules. Ajoutons-y les importations maritimes pour distribution sur le continent (dont nous ne prenons que 14 % en charge). Cela fait un joli potentiel à transporter. Pour acquérir une part significative de ce potentiel, il faut rencontrer les besoins des producteurs - entre autres maîtriser aussi le domaine maritime et faire preuve d'expérience dans la préparation des voitures pour la vente.

Cobelfret était à cet égard le partenaire idéal pour les deux entreprises ferroviaires et leur filiale ferry. Notre encadré en donne une idée.

800.000 véhicules prennent le train chaque année. Peut-être un peu moins en 93, pour cause de crise du secteur. Raison de plus pour taper sur le clou et faire monter en puissance nos parts de marché.

### PERSPECTIVES LARGES

ACE ne limite son pas ambition aux transports entre la Belgique et la Grande-Bretagne. C'est tout le continent européen qui est visé - et prospecté. La congestion du trafic routier donne en effet au rail sur les distances moyennes et longues des chances qu'ACE compte bien valoriser. Offrant un service complet et intégré - plus performant encore que ce que le réseau ferroviaire seul peut réaliser - ACE a de bonnes chances d'accroître le trafic ferroviaire de véhicules neufs.

Et l'ouverture du tunnel sous la Manche va lui donner un surplus de flexibilité. Selon l'opportunité, on opéra pour le *tout ferroviaire* entre Grande-Bretagne et Continent, ou pour le service de ferry entre Zeebrugge et Purfleet (à proximité de Londres).

A l'heure actuelle, l'usine slovaque Vagonka Poprad fabrique 200 wagons porte-autos pour la SNCB. Et Arbel, en France, construit une soixantaine de wagons couverts, tels qu'on les utilisera pour franchir le

### LES ATOUTS DU GROUPE COBELFRET

- Cobelfret Car Carriers s.a. est spécialisé dans le transport routier de voitures.
- Richard Lawson, le leader de ce secteur en Angleterre, est membre du groupe Cobelfret.
- Cobelfret Ferry Services navigue entre Grande-Bretagne et Belgique.
- En outre, Cobelfret a des liens avec Wallenius, transporteur de voitures suédois qui se classe parmi les plus importants en trafic maritime.
- Il exploite avec l'Italien Grimaldi des lignes spécialisées à destination de l'Afrique occidentale et de l'Amérique du Sud.
- A Anvers, Cobelfret exploite un terminal pour 120.000 véhicules. Et le groupe a aussi son centre de préparation, l'Antwerp Car Processing Center.

tunnel (un courant d'air de 120 km/h dans un tube de 50 km exige une protection particulière des marchandises transportées).

ACE a installé ses bureaux dans le même immeuble que Cobelfret, à la Sneeuwbeslaan à Wilrijk. Une antenne dans les environs de Londres sera la base du délégué anglais de la société. ■



## “Le train... de trein... the train... der Zug...” CA PASSE BIEN AUX GUILLEMINS

*Annonce multilingue. Information pour une clientèle très vaste, qui emprunte nos trains internationaux. Ca se pratique dans les grandes gares où ces trains-là font escale. A Liège-Guillemins notamment, qui vient justement de voir le système entièrement rénové. Et singulièrement amélioré.*

Quoi de neuf aux Guillemins ? C'est un nouveau système qui lance les messages multilingues aux voyageurs des trains internationaux en escale à Liège-Guillemins. Et ce système présente de brillants avantages grâce à ce qu'il contient de neuf.

### LES SONS LES PLUS PURS

Nouveau par rapport au système ancien: on a digitalisé les sons. La digitalisation donne d'excellents résultats: les sons ne peuvent pas être plus purs. Et les pertes de qualité imputables à l'usure de la bande magnétique ne sont donc plus à craindre.

### UNE GESTION OPTIMALE

Les messages sont stockés dans la mémoire d'un micro-ordinateur. Et ils sont gérés par le même appareil. Supprimer, modifier, ajouter des messages se fait très facilement. Et le micro-ordinateur travaille très vite. Comme l'installation ne comporte que des composants de consommation courante, elle est, en cas de panne, très facilement et rapidement réparable. Beaucoup plus en

tout cas que le système ancien. C'est donc d'une gestion optimale qu'on peut parler aujourd'hui.

### PLUS DE 30 ANS: LE GRAND AGE

Le système ancien, justement, connaissait de plus en plus de défaillances. Installé en 1958, il se composait de 30 enregistreurs entre lesquels étaient répartis les morceaux de messages à assembler. Plus de 30 ans, pour un enregistreur, c'est le grand âge ! Et l'appareil devient tôt ou tard irréparable. C'est bien ce qui arrivait au fil du temps. Le changement de système sauve donc les Guillemins d'une situation qui n'aurait fait qu'empirer.

### TRES BON POUR LE SERVICE

Le nouveau système a été testé en continu et s'est avéré fiable à 100 %. Il rend parfaitement le service que les voyageurs attendent de lui: des messages audibles, qui tombent à point nommé. Bressoux recevra bientôt une installation identique. Et on examine les possibilités d'extension à d'autres gares. ■

### LA CREATIVITE RECOMPENSEE PAR LA BOITE A IDEES

Une initiative. Une recherche soignée. Une solution maîtrisée. Un système performant. Et en bout de ligne: une récompense. C'est l'itinéraire des trois électromécaniciens du district sud-est qui ont mis au point le nouveau système d'annonces multilingues des Guillemins.

Leur travail, examiné par l'Audit Interne, a été jugé du plus haut intérêt pour deux raisons:  
□ pour les qualités mêmes du sys-

tème;

□ parce que pour un résultat comparable, un système acheté à une entreprise spécialisée aurait coûté 8 fois plus.

Pas étonnant qu'ils soient devenus lauréats de la boîte à idées. Ils ont été créatifs. Leur invention est très utile: il allait falloir passer à un tel système. Et ils permettent de soulager sensiblement le budget d'investissement.

Inscrits au palmarès de 1991, ils ont en 1992 été récompensés d'une prime de 30.000 francs chacun.

## TELEX

### UN PREMIER EUROSTAR EN GRANDE-BRETAGNE

Eurostar, c'est le train à grande vitesse qui reliera Londres à Bruxelles et à Paris à partir de la mi 1994. Le 20 juin dernier, une première rame, appelée PS 1 (pré-série 1) a franchi le tunnel sous la Manche. Le tunnel n'étant pas encore au point, elle y a fait des pointes de vitesse de 30 (trente) km/h !

Une loco diesel française tirait la PS 1 et une trentaine d'ingénieurs étaient à bord. Le trajet dans le tunnel a duré 3 heures 20, un peu plus que le temps du voyage Bruxelles-Londres en service commercial. La rame PS 1 se compose de 7 voitures encadrées par 2 motrices. Elle va effectuer des trajets-tests sur les lignes du réseau South-East et trouvera asile à l'atelier de North Pole International Depot à Londres. Avant de passer en Angleterre, la PS 1 avait effectué des essais en territoire français et atteint une vitesse de 200 km/h.

Une rame Eurostar PS 2 roule depuis juillet sur la ligne TGV Nord-Europe (en France) pour y effectuer une série de tests. Elle a la composition d'un véritable Eurostar, c'est-à-dire 18 voitures entre deux motrices. Au début de l'automne, c'est sur le sol belge que les tests commenceront. ■

## RETENEZ: 10 OCTOBRE !

Cette année, la journée TTB (et non pas un week-end) fera exception à sa règle: elle n'aura pas lieu le premier week-end d'octobre mais le second. Retenez bien la date: 10 octobre 1993.

## ALOST S'EST OFFERT LE LOOK XXI<sup>ème</sup>

*Investir dans l'accueil n'est pas un slogan creux à la SNCB. La preuve en est à Alost, dont le bâtiment de gare vient d'être complètement rénové. C'est le 27 mars qu'on l'a inauguré officiellement, avant d'en ouvrir les portes les 8 et 9 mai au grand public. Après une longue période de travaux, les Alostois disposent enfin d'une gare vraiment attrayante, dans le look XXI<sup>ème</sup> siècle.*



Dans une première phase, de la gare d'Alost on n'a laissé debout que les façades et le bâtiment principal. L'intérieur a été entièrement rénové et réaménagé. Bureaux et services voyageurs remplacent aujourd'hui l'ancienne salle d'attente. Et c'est un buffet qu'on trouve à la place du garage pour vélos. La démarche a deux avantages: le patrimoine architectural est préservé et les clients se voient offrir un plus grand confort.

Cette rénovation n'est qu'un premier pas dans le plan complet d'amélioration de l'accueil. D'autres parties de la gare vont suivre la même cure:

- le recouvrement de sol et la décoration murale du couloir sous voies et des escaliers d'accès;
- les quais, qu'on va rehausser et équiper d'écrans coupe-vent et de sièges;
- les ascenseurs et leurs cages, pour rendre les quais plus accessibles aux fauteuils roulants;
- les auvents, dont on maintiendra la structure métallique actuelle. La couverture sera translucide au-dessus des escaliers d'accès, de sorte que le soleil pénètre jusque dans le passage sous voies;

- la sonorisation, remplacée pour rendre l'information plus efficace;
- l'emplacement pour vélos au parking navetteurs, qui sera couvert tandis que d'autres possibilités seront développées pour les deux-roues.

C'est la SNCB qui finance ces travaux de rénovation. La société De Lijn s'y associe quant à elle côté place de la gare. Elle a choisi là d'importantes options:

- optimiser la circulation sur la place et alentour;
- renforcer le confort et la sécurité des usagers les plus *fragiles*;
- améliorer la correspondance train-bus et bus-bus;
- limiter la pollution.

Sur la place, les arrêts de bus sont concentrés près de l'entrée de la gare. Rue de la gare, ils ont une berme à eux, afin d'améliorer la fluidité du transport public.

La correspondance train-bus doit bénéficier d'un système d'information électronique entre la cabine SNCB et les conducteurs de bus. Ceux-ci, avertis du retard d'un train, peuvent marquer un temps d'attente préétabli. ■

*Rénover la gare ? On le fait en de nombreux endroits du réseau belge. Le plan décennal d'investissements prévoit des sommes à cet effet. Bien sûr, on ne peut pas rénover partout en même temps. Et sûrement pas aussi profondément qu'à Alost, par exemple. Mais parfois, un aménagement limité peut apporter à une gare l'air de convivialité que les clients attendent. Regardez votre gare: une idée vous viendra peut-être.*

*La gare n'est pas une île, un monde totalement isolé. Au contraire, ses alentours revêtent une importance énorme. Pas seulement pour la SNCB, également pour la commune elle-même, les commerçants, tous les habitants. On l'a bien compris à Termonde. La place de la gare, porte d'accès à la ville et aussi au réseau ferroviaire, a été complètement rénovée, humanisée. Et Termonde a saisi l'occasion pour faire la fête.*

*Une place où il fait bon s'arrêter donne à l'homme une grande sérénité. Il y revient volontiers. C'est l'idée que la SNCB s'efforce de concrétiser. Et avec elle tous ceux qui croient dans l'avenir du transport public.*



## TERMONDE: LA FÊTE SUR UNE NOUVELLE PLACE

*Du vendredi 26 au dimanche 28 juin, Termonde a fait la fête sur sa nouvelle place de la gare. Vraiment "nouvelle": elle n'a plus rien à voir avec la désolation passée, entièrement vouée à la circulation. Aujourd'hui, elle est vivable, humaine. Et les plantations prévues à l'automne en feront une zone assez verte de la ville.*

L'idée de faire quelque chose d'autre de cette place de la gare est partie de la SNCB. La Ville et la société De Lijn ont immédiatement accroché leurs wagons. Avec l'appui du secteur horeca local, le résultat n'a pas trainé. Et c'est un succès.

Là où l'auto régnait en despote, il ne reste que deux petites voies de circulation. Le stationnement devant la gare n'est plus permis. Les arrêts de bus ont été rapprochés de la sortie de la gare. Pour la correspondance train-bus (et réciproquement), la distance à couvrir s'en trouve réduite de 90 %. Les (moto)cyclistes ne disposaient naguère que de peu de place. Aujourd'hui, un abri couvert peut accueillir 420 deux-roues.

Les voyageurs ont connu une période de gêne, pendant la durée des travaux. Mais en apparence, c'est déjà quasi oublié. Le résultat - auquel le secteur Horeca participe - efface presque totalement le souvenir des difficultés.

La fête a été axée particulièrement sur la jeunesse. Le 26 juin très précisément: animations pour enfants

avec maquillage, courses d'obstacles, château gonflable, clown, crèmes glacées offertes à tous les 6/12ans et portes ouvertes à la gare...

Des voix se sont fait entendre, dès le début de la fête. Pourquoi s'en tenir à ces trois jours de 1993 ? Eh, une place de la gare bien fichue pourrait devenir le lieu de réjouissances annuelles ! Pourquoi pas ? ■



## 16 CANTERSTEEN

Les deux Médiateurs nommés en mars (nous les avons présentés dans notre précédente édition) sont à présent installés comme la loi le veut: hors du siège social de la SNCB.

Leur personnel a été désigné et leurs bureaux prennent vie, dans le même bloc que la gare de Bruxelles-central. Le temps de faire connaissance - en période de vacances ! - et ils seront vraiment opérationnels, prêts à traiter les plaintes de la clientèle.

On pourra leur écrire au  
16 Cantersteen,  
1000 Bruxelles.

Par téléphone, trois lignes sont  
ouvertes:

02/525 40 01 (en français)  
525 40 00 (en néerlandais)  
et 525 40 02 (en allemand).

## CENTRE DE DOCUMENTATION: UNE MINE D'INFO POUR TOUS

La SNCB possède un Centre de Documentation installé à son siège central, près de la gare de Bruxelles-Midi. Un centre vraiment riche en information sur le chemin de fer et sur l'entreprise ferroviaire belge. Tout le monde peut s'y adresser pour consulter des documents.

Centre de documentation, bibliothèque... C'est un univers moderne, lumineux, amplement appuyé sur les moyens modernes. Tout le contraire des repaires poussiéreux qui créent l'ambiance dans un polar d'Agatha Christie !

Au fil du temps, le Centre de Documentation enrichit ses sources. Depuis la mi-juillet, on peut y consulter aussi les informations émises pour la presse depuis début 1992. C'est-à-dire les dossiers distribués lors des conférences de presse et les documents envoyés par la poste pour annoncer des nouveautés. Un nouveau filon dans la mine d'info.

Centre de Documentation  
85 rue de France - 1070 Bruxelles  
Téléphone 02/525 35 32

## BRUXELLES-MIDI: IMPRESSIONS D'UNE GARE QUI CHANGE

*Les travaux du terminal TGV de Bruxelles-Midi vont à toute vitesse. La phase de démolition et de fondations est achevée. Même l'ancienne cabine a disparu. Côté rue de France, il ne reste rien pour rappeler la gare qui s'y dressait encore fin 92.*

Le 21 juin, premier jour de l'été, six grues se dressaient sur le chantier du terminal TGV à Bruxelles-Midi. On en a vu apparaître d'autres quelques jours plus tard, pour poser, de nuit, des poutres gigantesques.

Chaque jour, 140 à 150 personnes y travaillent, parmi les piliers ronds, les murs de béton et les maçonneries de brique rouge. Cet effectif doit encore s'accroître lorsque commencera le parachèvement des premiers locaux *habitables*.

Des camions entrent sur le chantier et en sortent quasi toute la journée. Ils amènent les matériaux de construction ainsi que le béton liquide destinés au nouveau terminal.

### DEUX CONSTRUCTIONS

Les piliers ronds supportent des caissons en béton qui formeront l'assise des quais et des voies du TGV. C'est, en soi, un chantier dans le chantier. Pour prémunir le bâtiment de toute vibration, deux constructions distinctes s'élèvent simultanément. L'une sera la gare, avec ses surfaces de bureaux, de services et de commerces. L'autre le terminal des trains proprement dit. Les deux constructions ont des fondations distinctes. Pour lutter contre les effets des vibrations, on posera même des tapis de caoutchouc sous les traverses de béton et les voies.

Des caves remplacent les anciens parkings. Le gros oeuvre en est terminé. Au niveau de la rue, les maçons construisent les locaux dans lesquels la clientèle sera accueillie. Plus haut, au niveau "train", c'est la structure porteuse des voies et des quais. Et les murs (en béton) de la gare sortent les uns après les autres de leurs coffrages. L'ensemble est une véritable fourmilière. Son grand



organisateur mérite un fameux coup de chapeau (ou de casque).

### INDIFFERENCE ?... EH...!

Du couloir transversal de la gare, on ne voit presque rien de ce chantier, que des cloisons de bois cachent bien. Côté avenue Fonsny, un autre chantier se développe: on a enlevé escaliers fixes et roulants pour les remplacer par du neuf, roulant dans les deux sens. Quai après quai, toute la gare recevra ainsi un équipement nouveau.

La gare et les mouvements de trains continuent à vivre dans une indifférence apparente par rapport aux

grands travaux. Car tout se déroule bien. A une (grosse) exception près, le 5 juillet.

Un engin de chantier a en effet arraché des câbles électriques, et toute la signalisation (aiguillages compris) côté sud a été paralysée. La sécurité étant une règle majeure, les trains ont été fortement retardés, certains même supprimés. Les voyageurs n'ont certainement pas trouvé cela totalement à leur goût.

Mais les cheminots ont tout mis en oeuvre pour arranger les choses au plus vite. Et ils y ont bien réussi. ■

