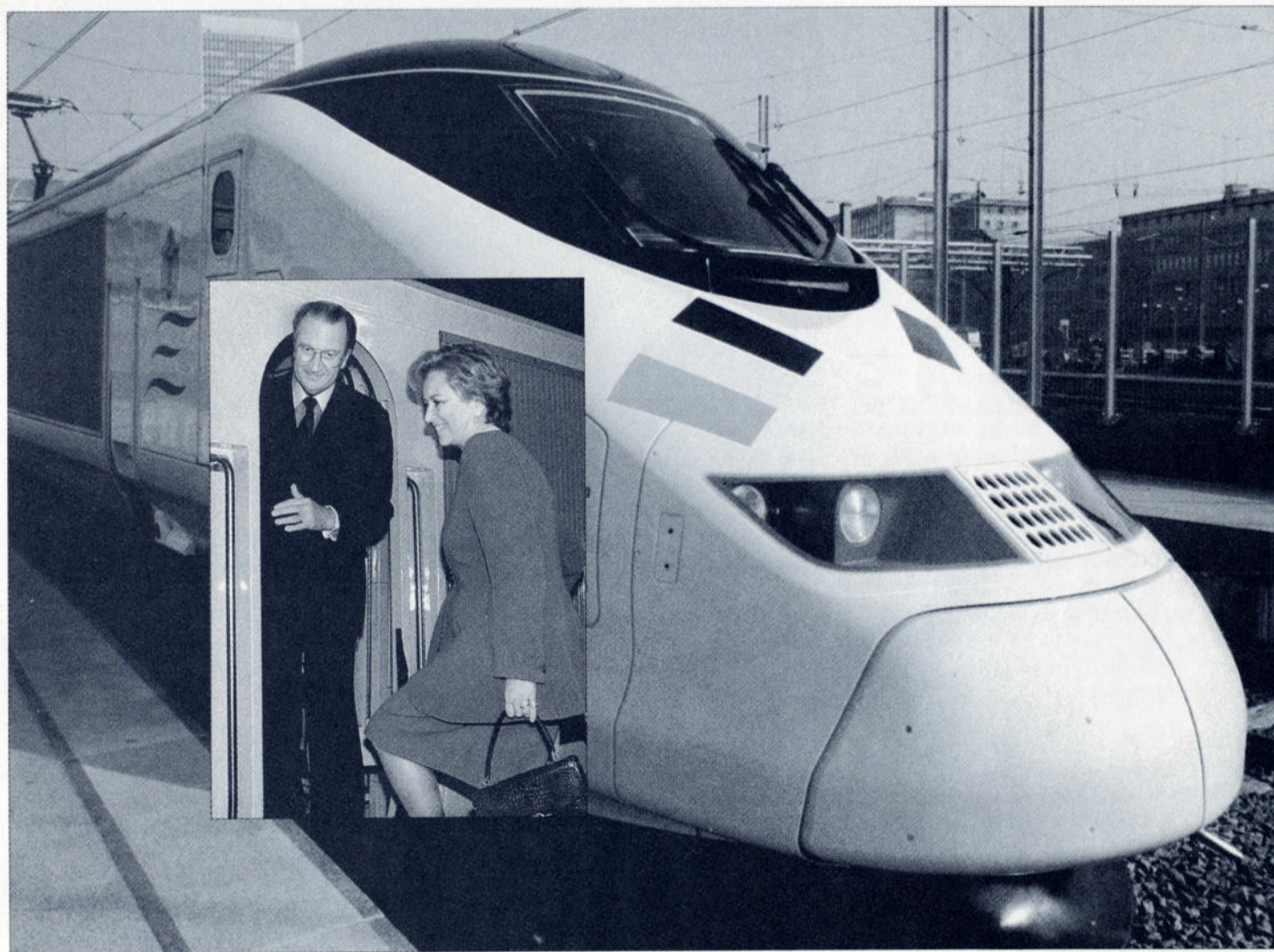


C'EST A DIRE



eurostar



attention au départ !

5/94



Bienvenue à bord du train belge le plus rapide du moment. C'est à une nouvelle manière de bien voyager que les entreprises ferroviaires Vous invitent.

Sans fanfare, très sobrement, mais avec chaleur, le 13 octobre, le Roi Albert et la Reine Paola ont inauguré le service Eurostar Bruxelles-Londres. La rame portait les armes de la monarchie. Elle emmenait, avec le couple royal, quelque 200 invités issus du monde économique.

Après avoir reçu leurs billets (encore gratuits, puisque les réservations n'ont été ouvertes que 11 jours plus tard) au nouveau centre de voyages de Bruxelles-Midi - qu'ils ont de cette manière fait découvrir aux téléspectateurs - les Souverains ont écouté trois allocutions dont nous retenons des extraits brefs mais porteurs de signification et d'espérance pour l'entreprise.



UN FACTEUR DE DEVELOPPEMENT ET DE CROISSANCE

Les transports en commun ont toujours assumé une responsabilité de premier plan pour faciliter la mobilité des personnes. Et les réseaux de train à grande vitesse s'inscrivent dans cette tradition. Le TGV constitue indéniablement un facteur important de développement et de croissance économique. Nous espérons qu'il contribue également à harmoniser vers le haut les conditions sociales de tous les ressortissants européens.

Elio Di Rupo
Vice-Premier Ministre
Ministre des Communications
et des Entreprises publiques



C'EST A DIRE est publié par le service des Relations extérieures, produit sur papier recyclé par l'imprimerie centrale de la SNCB et distribué par le factage général (code 99999:00).
Pour nous donner votre avis: **C'EST A DIRE**
SG 01.4 - section 50 - Bruxelles

LA "NATION FERROVIAIRE" BIEN VIVANTE

Que signifie ce nouveau terminal de Bruxelles-Midi, en symbiose avec la gare destinée au trafic intérieur ? Que signifie l'engagement de tous ceux qui depuis des années ont contribué à la réussite de ce projet et dont je dois saluer aujourd'hui l'engagement et la tenacité.

Que signifie enfin l'inauguration solennelle du service ferroviaire direct entre Bruxelles et Londres, qui apporte un changement fondamental dans l'organisation des liaisons entre la Belgique et la Grande-Bretagne ?

Tout ceci signifie, pour reprendre l'expression de Louis Armand, que la Nation ferroviaire reste bien vivante, qu'elle marque aujourd'hui de son empreinte une nouvelle page dans la longue et riche histoire de l'Europe des transports et des relations entre les peuples.

Michel Damar
Président du Conseil
d'administration

UN TRAIN QUI ROULE AVEC UN OBJECTIF PRECIS

Je veux le dire avec force: le train de la SNCB roule en suivant un objectif précis. Les prochaines années vont voir la concrétisation de nombreux efforts entrepris.

Les voyageurs du service intérieur eux aussi bénéficieront bientôt de nouveaux trains plus confortables et plus rapides. Des lignes sont en cours de modernisation ou d'électrification et d'autres verront accroître leur capacité et relever la vitesse autorisée.

Nous continuerons à rénover les gares et à les adapter aux nouvelles attentes de la clientèle.

Et les réorganisations en cours rendront le secteur des marchandises plus performant et plus compétitif, ce qui nous permettra de conquérir une nouvelle clientèle dans l'intérêt du développement économique de notre pays.

Etienne Schouppe
Administrateur-Délégué

eurostar inauguration solennelle

Soleil et température douce, le 13 octobre. A 9 h 30, le terminal Eurostar vibre déjà. Les premiers invités sont en avance. Il leur faudra quelque patience: l'arrivée à Londres est prévue vers 15 heures.

A 10 h 30 précises ("l'exactitude est la politesse des rois" disait mon préfet de discipline; "et la règle des cheminots" ai-je envie d'ajouter), la voiture royale s'arrête rue de France. Salutations, présentations... Un petit cortège se forme vers le "centre de voyages", nouveau point de vente de Bruxelles-Midi, installé le long du grand hall, sous les escalators. Là, le Roi, la Reine et des membres de Leur suite reçoivent le billet Sabin Bruxelles-Londres (photos 1 et 2) qu'il vont introduire dans un portillon d'enregistrement (check in) automatique.

Ils reviennent donc sur leurs pas et pénètrent dans le terminal. Photographes et cadreur des télé jouent des coudes pour ne rien manquer du moment historique.

Après trois allocutions (le Ministre, le Président et l'Administrateur-délégué), les Souverains reçoivent en cadeau la maquette de la motrice Eurostar, dévoilent la plaque commémorative et un cortège se forme vers le quai 1 où attend la rame revêtue du blason royal. Autour d'un tapis rouge, des M.P. (bérêt rouge, comme le tapis) forment une haie d'honneur (photo 3).

Le train royal prend le départ pour Lille. Là, le Maire (Pierre Mauroy, ancien premier ministre français) présente aux Souverains la nouvelle gare TGV (photo 4) et (de loin) le centre voisin Euralille. Visite rapide, au terme de laquelle le Roi et la Reine prennent place dans le poste de conduite de l'Eurostar (notre photo de couverture). C'est en effet entre Lille et Fréthun (Calais) que l'Eurostar peut, pendant moins de 30 minutes, monter à 300 km/h.

Fréthun, arrêt technique: les Souverains posent devant le nez de la motrice pour une photo-souvenir et rejoignent des invités dans une voiture de deuxième classe où leur est servi le déjeuner... dès l'entrée dans le tunnel sous la Manche. A l'approche de Londres, Ils se font présenter des membres de l'équipe - organisateurs, personnel de bord - pour leur dire tout le plaisir qu'ils ont eu à découvrir cette nouvelle manière de voyager en train (photo 5).

A Waterloo International, le Prince Andrew les accueille sous la verrière pour les emmener au tea time de Buckingham. Finie la partie protocolaire. Les invités auront quand-même pris le bateau: sur la Tamise, pour un tour de Big Ben à Tower Bridge, avant de reprendre l'Eurostar, direction Bruxelles, pratiquement à la même heure que les clients à partir du 14 novembre.



C'est donc parti.

Depuis le 24 octobre, les voyageurs peuvent s'acheter un billet Bruxelles-Londres pour accomplir le voyage en direct, via le Chunnel, en Eurostar. Le premier départ a été fixé au lundi 14 novembre à 8 h 28.

La période de lancement va durer au moins jusque janvier 95. Ensuite, la fréquence des départs augmentant (au fur et à mesure de la livraison des rames), on entrera dans la véritable grille des prix. Celle qui tiendra compte aussi de la fréquentation, faible ou forte selon l'heure. Le service commercial complet devrait en principe démarrer au printemps 95.

DEUX ALLERS-RETOURS PAR JOUR

Pour le moment, le service consiste en deux allers-retours par jour. Soit en direct, de Bruxelles à Londres sans arrêt intermédiaire. Soit (c'est le cas d'un train sur deux) avec un arrêt à Lille-Europe.

Le trajet de coeur de ville à coeur de ville prend 3 heures et 15 minutes environ (3 heures justes dans le cas de Paris-Londres). Qu'on ne s'étonne pourtant pas, en lisant les horaires ci-dessous, de compter 2 h 15 à l'aller et 4 h 15 au retour. Les montres anglaises indiquent midi quand les nôtres marquent 13 h.

DES TARIFS DE DECOUVERTE

Côté tarifs, notre tableau donne une idée assez claire de la diversité déjà offerte en cette période de "découverte" ("discovery" en anglais). Il faut y ajouter que les personnes en fauteuil roulant et leur accompagnateur bénéficient d'un tarif spécial, en 1^{ère} classe (c'est là que se

trouvent leurs espaces réservés): 2.960 francs par voyage simple entre Bruxelles et Londres. Les non-voyants paient le même prix que les autres voyageurs, selon la formule choisie, mais leur accompagnateur bénéficie de prix réduits: 2.960 francs en 1^{ère} classe ou 1.990 francs en 2^{ème} par trajet simple.

Les billets "découverte" sont vendus dans les 45 gares à guichet international et les agences de voyages accréditées.

On peut les commander par téléphone, à Bruxelles, à Tournai et à Courtrai. On les retire ensuite - et on les paie - là-même si la commande a été passée dans les trois jours qui précèdent le voyage, ou dans l'une des 258 gares Sabin si elle a été faite plus de trois jours avant. A l'avenir, il y aura 15 centres de vente téléphonique en Belgique. ■

Du lundi au samedi			Le dimanche		
Bruxelles	Lille	Londres	Bruxelles	Lille	Londres
8.28	9.39/9.41	10.43	8.28	9.39/9.41	10.47
18.26	-	20.43	18.22	-	20.43
14.38	-	10.23	14.38	-	10.10
20.47	19.37/19.33	16.23	20.47	19.37/19.33	16.23

Et pour les cheminots

Tout bénéficiaire de facilités de circulation en service intérieur obtient le trajet simple Bruxelles-Londres (ou inversément) pour 2.660 F en 1^{ère} cl. ou 1.430 F en 2^{ème}. Détails dans l'avis PS n° 46 PS.

BRUXELLES

LONDRES

	Aller simple		Aller-retour	
	2 ^{ème} classe	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe	1 ^{ère} classe
Discovery	3.980	4.990	7.960	9.980
Discovery Special	2.490	-	4.980	-
Enfant (4/12 ans)	1.990	2.500	3.980	5.000
Groupes	2.190	3.370	4.380	6.740

CONDITIONS DE LANCEMENT

Les prix de lancement sont appliqués au moins jusque la fin de l'année.

Les prix 1^{ère} classe (sauf Bruxelles-Lille) comprennent automatiquement un repas.

La formule Discovery Special n'existe qu'en 2^{ème} classe; il faut réserver au plus tard 14 jours avant le voyage; aucun changement de réservation n'est admis.

Les enfants de moins de 4 ans voyagent gratuitement.

Les prix Groupes sont accessibles aux ensembles de 10 à 40 personnes.

La réservation est ouverte 60 jours avant la date du voyage.

BRUXELLES

LILLE

	Aller simple		Aller-retour	
	2 ^{ème} classe	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe	1 ^{ère} classe
Discovery	660	990	1.320	1.980
Discovery Special	430	-	860	-
Enfant (4/12 ans)	330	500	660	1.000
Groupes	430	670	860	1.340

Le compte à rebours touche à sa fin. Le 14 novembre a été choisi pour le lancement commercial d'Eurostar. Avant cela, Eurotunnel a dû prouver à la commission de sécurité intergouvernementale qui délivre les certificats d'exploitation que l'installation et le matériel roulant offrent les garanties de sécurité nécessaires. Voilà pourquoi d'août à octobre, des voyages d'essai Paris-Londres et Bruxelles-Londres aller-retour ont été organisés.

Outre l'obtention des certificats de sécurité, les voyages d'essai avaient pour but de régler les problèmes de dernière minute, de procéder à des exercices d'évacuation, et de permettre le rodage du matériel comme du personnel, pour ensuite accueillir la clientèle avec le professionna-

chacun à se faire le promoteur d'un produit qu'il a eu l'occasion d'apprécier personnellement. Car il faut soutenir EUROSTAR de toutes nos forces si nous voulons assurer son succès commercial.

soit un convoi de 400 mètres de long. A quai, nous sommes pris en charge par des jeunes gens aimables et enthousiastes, habillés Balmain. Ils nous aident gentiment à trouver notre place. L'impression est d'emblée fort bonne.

DIRECTION LE TUNNEL

L'habitacle respire le neuf. Nous quittons Bruxelles Midi en douceur. Notre chef de train, "Marcel", nous accueille avec aisance dans les trois langues Eurostar (français, anglais, néerlandais). Difficile de découvrir



Le terminal Eurostar de Bruxelles Midi: à 8 heures: rapide enregistrement des voyageurs, et à 8 h 24 l'Eurostar prend la direction de Londres. Manifestement surpris par la modernité du matériel et l'efficacité du service, les cheminots passent l'inspection. Et puis reprennent place: le petit-déjeuner peut être servi.

lisme et la fiabilité requis. Quelque 400 membres du personnel de la SNCB ont participé à chacun des voyages d'essai Bruxelles-Londres, soit la moitié de la capacité normale d'Eurostar.

LES AMBASSADEURS "EUROSTAR"

Ces jours-là, les cheminots tenaient le rôle des clients. Ils étaient invités à répondre à un questionnaire en indiquant tout ce qui pourrait encore contribuer à améliorer le service Eurostar. Car Eurostar sera très important pour l'avenir de notre trafic international. Cette expérience (inédite dans les réseaux ferroviaires) devait en outre motiver

MINITRIP EN EUROSTAR

8 heures du matin. Le hall du terminal Eurostar est noir de monde. Les gens sont très curieux, cela se sent. Et cela se voit aux caméras et autres appareils photographiques que l'on sort déjà des sacs. Le *terminal manager* Eurostar nous accueille dans les deux langues nationales. Si certains doutent encore des qualités du produit Eurostar, lui en tout cas n'est plus à convaincre. Son enthousiasme est d'ailleurs communicatif.

Un tapis roulant nous conduit sur le quai. Et le voilà sous nos yeux: le train du 21^{ème} siècle, moderne, flamboyant neuf, aérodynamique. 18 voitures et une motrice à chaque bout,

quelle est sa langue maternelle. Les concepteurs du service ont en effet jugé important que le chef de train ait un nom - et su'il l'annonce au début du voyage. Cela contribue à mettre tout le monde à l'aise. Sur le parcours - c'est nouveau également - les gens cessent un instant leurs activités et certains regardent le train avec de l'admiration. Même les Anglais en oublient leur flegme et lèvent les yeux de leur Times. A bord, les voyageurs n'ont pas attendu longtemps pour satisfaire leur curiosité. L'exploration bat son plein: sièges, tablettes, repose-pieds, stores, éclairage, tout est inspecté dans les moindres détails. Une fois assurés de la qualité de

leur siège et de son environnement, bon nombre vont voir plus loin: les couloirs, les toilettes, les coins pour les familles, les nurseries, le bar.

ANGLETERRE, NOUS VOICI

A notre grande surprise, on nous annonce déjà le "tunnel". La tension monte quelque peu, mais 20 minutes plus tard nous revoyons déjà le ciel. Les moutons anglais nous souhaitent la bienvenue. Le voyage de Belgique en Angleterre en passant par la France est un parcours sans frontières qui dure moins de deux heures. Si l'unification européenne est encore éloignée sur de nombreux fronts, ici on la sent toute proche.

Une bonne heure après avoir quitté le tunnel, nous nous trouvons sous le voile de verre de Waterloo International Station. Nous sommes à Londres. Pour ceux qui avaient coutume de faire la traversée sur les vagues de la Manche, le voyage semble un rien irréel, et d'une simplicité déconcertante. La nouvelle gare a un look moderne, propre. Elle se dresse - qui plus est - en plein coeur de Londres, à proximité du Parlement, de Big Ben, de l'abbaye de Westminster, de Buckingham Palace et non loin de plusieurs galeries et musées mondialement connus.

Après cinq bonnes heures de flânerie à Londres, nous nous présentons à l'enregistrement pour le retour. Venus en deuxième classe, nous nous laissons maintenant bercer par le confort des premières et dégustons un bon repas, servi par la CCCC (Cross Channel Catering Company). Exercice de service, une fois de plus, bien utile pour le prestataire: les voyages d'essai également sont faits pour le rodage du personnel.

Au retour, chacun reçoit un questionnaire à choix multiple où il peut faire part de ses impressions quant à la qualité du service. Les résultats trouveront sans doute place dans l'un de nos prochains numéros.

Nous avons pensé - avant le départ - donner déjà ici des réactions enregistrées en fin de voyage. Hélas, el-

les vont toutes dans le même sens et se résument en quelques mots: "c'était très bien".

Le 5 septembre, nous avons fait un voyage parfait, tel que nous voulons l'offrir au voyageur. Certains autres jours, le matériel - ou l'organisation - a fait ses maladies de jeunesse.

Certains ont vécu un exercice d'évacuation - utile pour l'expérience que

rostar: "Espérons que le produit sera aussi un succès commercial. Il le mérite bien." ■

10 h 39 (heure locale): Londres - Waterloo International Station. Déjà ! Nous avons bien mangé et sommes prêts pour entamer notre journée de flânerie à Londres. ▼



le personnel de bord a pu en tirer.

Finalement, c'est un répartiteur E.S. qui a le mieux exprimé le souhait que nous faisons tous pour Eu-

▲ 16 h 22 (HL): départ dans deux minutes. Les stewards et les hôtesses s'affairent pour installer chacun confortablement à sa place.

POUR LE TGV: UN TABLIER DE PONT ACHEMINE PAR TRAIN VERS ANTOING

Maximum 40 km/heure sur les voies rapides et 10 km/heure sur lignes secondaires. Vitesse limitée à 10 km/heure à certains endroits, voire à 5 km/heure à hauteur de certains quais et/ou signaux. Voilà les conditions dans lesquelles un tablier de pont destiné au croisement de la ligne à grande vitesse avec la ligne 78 (Mouscron - Tournai - Mons) a été transporté de Ciney à Antoing.

Ce n'est pas le brouillard qui a empêché le train de rouler à une vitesse normale entre Ciney et Antoing. Mais bien le caractère assez particulier de son chargement.

Au total six éléments en béton mesurant chacun 30 mètres de long sur 3,80 m de large et 1,7 m de haut et pesant chacun 210 tonnes. L'ensemble réparti en deux trains spéciaux expédiés sous le régime de

transport exceptionnel, avec interdiction de croiser un autre train, et portant de surcroît la mention "lourd".

Chaque élément avait été chargé sur deux wagons portants placés entre deux wagons vides.

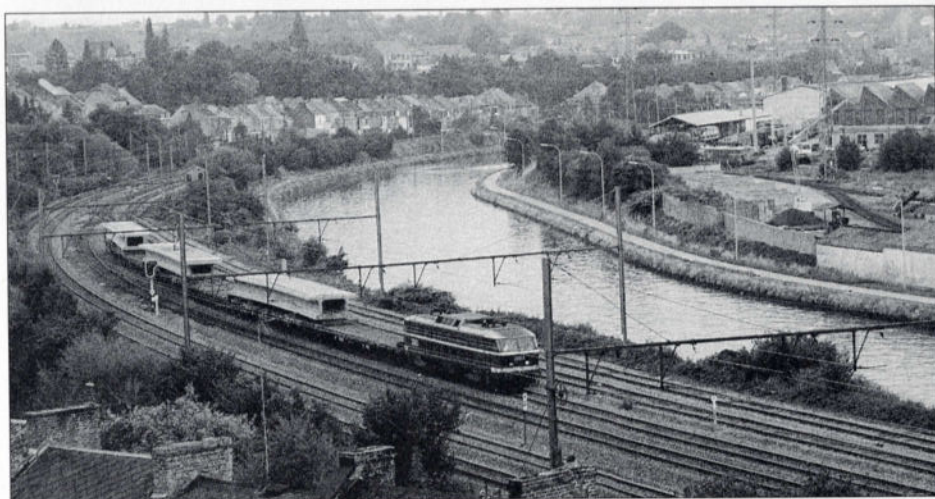
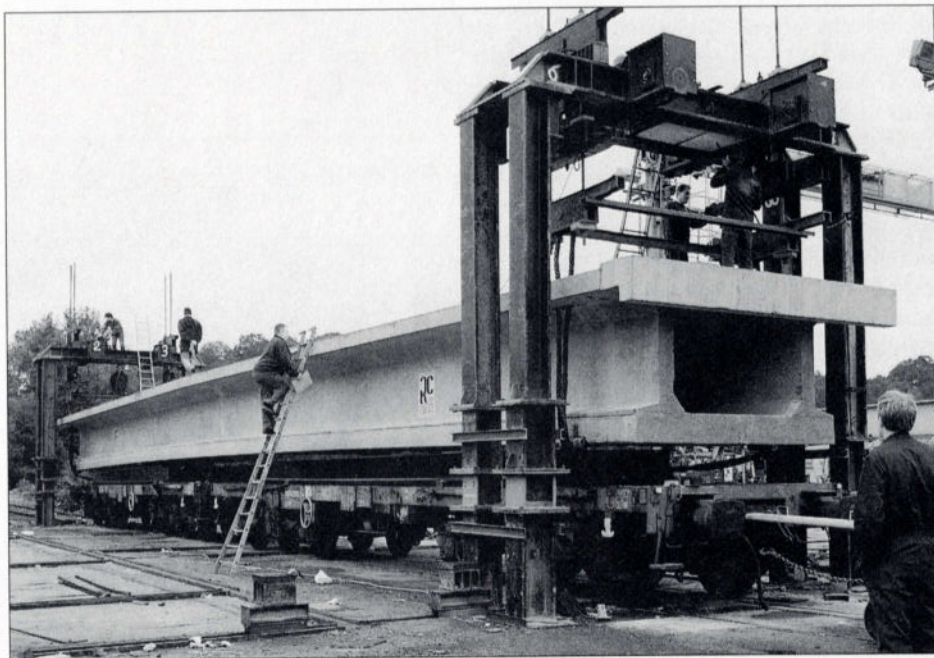
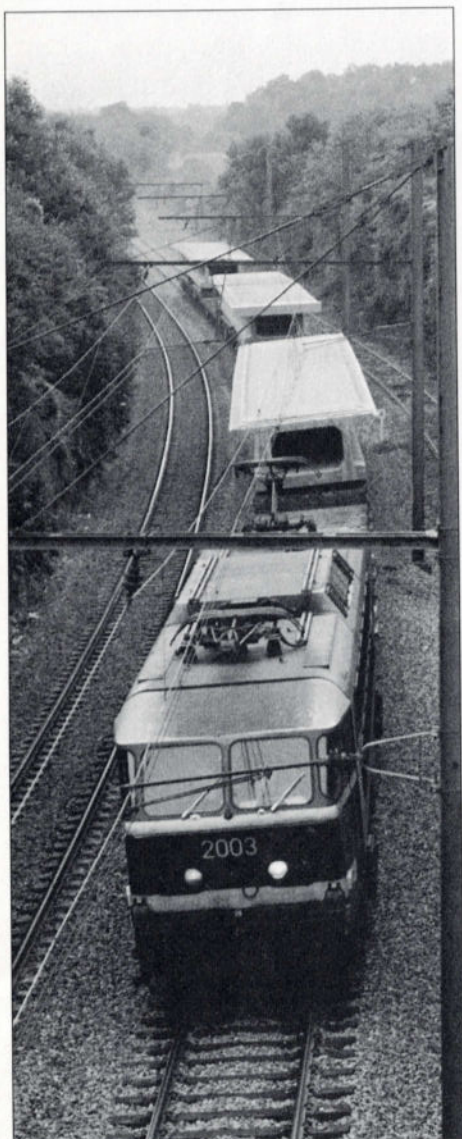
Les limitations de vitesse imposées étaient loin d'être superflues. A plusieurs reprises, les structures en bé-

ton sont passées à quelques centimètres seulement des installations fixes le long du parcours. Le premier train chargé de trois éléments est parti le 6 septembre, le deuxième le 15 septembre. Une opération délicate en marge du TGV, que quelques images illustrent bien mieux que les mots.

Photo de gauche:
Interdiction de croiser.

Ci-dessous:
Le chargement: une affaire de moyens très puissants.

Le train en bord de Sambre. Sur l'autre rive: l'atelier de Salzinnes.



LE NOORDZEETERMINAL deuxième terminal conteneur sur l'Escaut

B-Cargo réalise une part importante de ses activités de transport dans le port d'Anvers. Afin de maintenir et d'accroître sa part de marché, l'entreprise cherche à offrir au client un service complet dans le cadre d'un partenariat regroupant des entreprises spécialisées. Dans le transport par conteneurs, par exemple, B-Cargo va exploiter, en collaboration avec la Noordnatie, le nouveau terminal de l'Escaut qui sera construit sous peu.

Le nouveau terminal de l'Escaut est une réalisation commune de la Région flamande et du Port de la Ville d'Anvers qui financent respectivement 60% et 40% des frais de construction. Un embarcadère d'une longueur de 1.375 m (une longueur utile de 1.075 m) pour une profondeur de 14,5 m en basses eaux sera construit au bord de l'Escaut pour un montant de plus de 1,7 milliard de francs. Des installations ont été prévues pour une éventuelle profondeur allant jusqu'à 17 m en basses eaux. Du côté du bassin-canal B-3, un quai à péniches d'une longueur de 320 m sera de même érigé pour la navigation intérieure. La dérivation et l'adaptation des routes et des voies ferrées existantes font aussi partie de l'investissement, sans oublier la réalisation de travaux de protection et de contrôle des réserves naturelles et des installations industrielles.

NOORDNATIE ET SNCB

La concession du nouveau terminal a été attribuée par l'administration de la ville à une association Noordnatie - SNCB. Les futurs exploitants doivent se porter garants entre autres:

- du rehaussement ultérieur du terrain du terminal;
- de la construction de la superstructure (planchéiage, bâtiments, grues, straddle-carriers, etc.);
- de la construction de quais de chargement;
- de la pose de nouvelles voies.

d'abord appelé Embarcadère Container Nord, le nouveau terminal a été rebaptisé par l'administration communale Noordzeeterminal. Il se situe sur la rive droite de l'Escaut, en aval des grandes écluses de Zandvliet et Berendrecht. Il sera ac-

cessible par chemin de fer via Anvers-Nord et le Noordlandbrug.

La collaboration entre le chargeur Noordnatie et l'opérateur ferroviaire B-Cargo est une bonne chose pour le client. Des trains de conteneurs directs partiront d'un faisceau du nouveau terminal vers diverses destinations européennes sans arrêt en gare de triage. ■

POSITIONNEMENT ECONOMIQUE DU NOUVEAU TERMINAL

Le transport par conteneurs dans les neuf plus grands ports de la réangée nord (entre Hambourg et Le Havre) est passé en 20 ans de 2,6 à 11,4 millions de TEU (un TEU est un conteneur de 20 pieds). Trois ports connaissent une croissance supérieure à la moyenne; c'est le cas d'Anvers (en deuxième place) qui a vu sa part de marché pendant la même période passer de 13 % à 17 %.

Dans le transport par conteneur, on s'attend à une croissance supplémentaire de 70 % d'ici l'an 2005.

Le premier terminal sur l'Escaut, le terminal de l'Europe, aura atteint d'ici l'année prochaine sa capacité d'occupation maximale.

