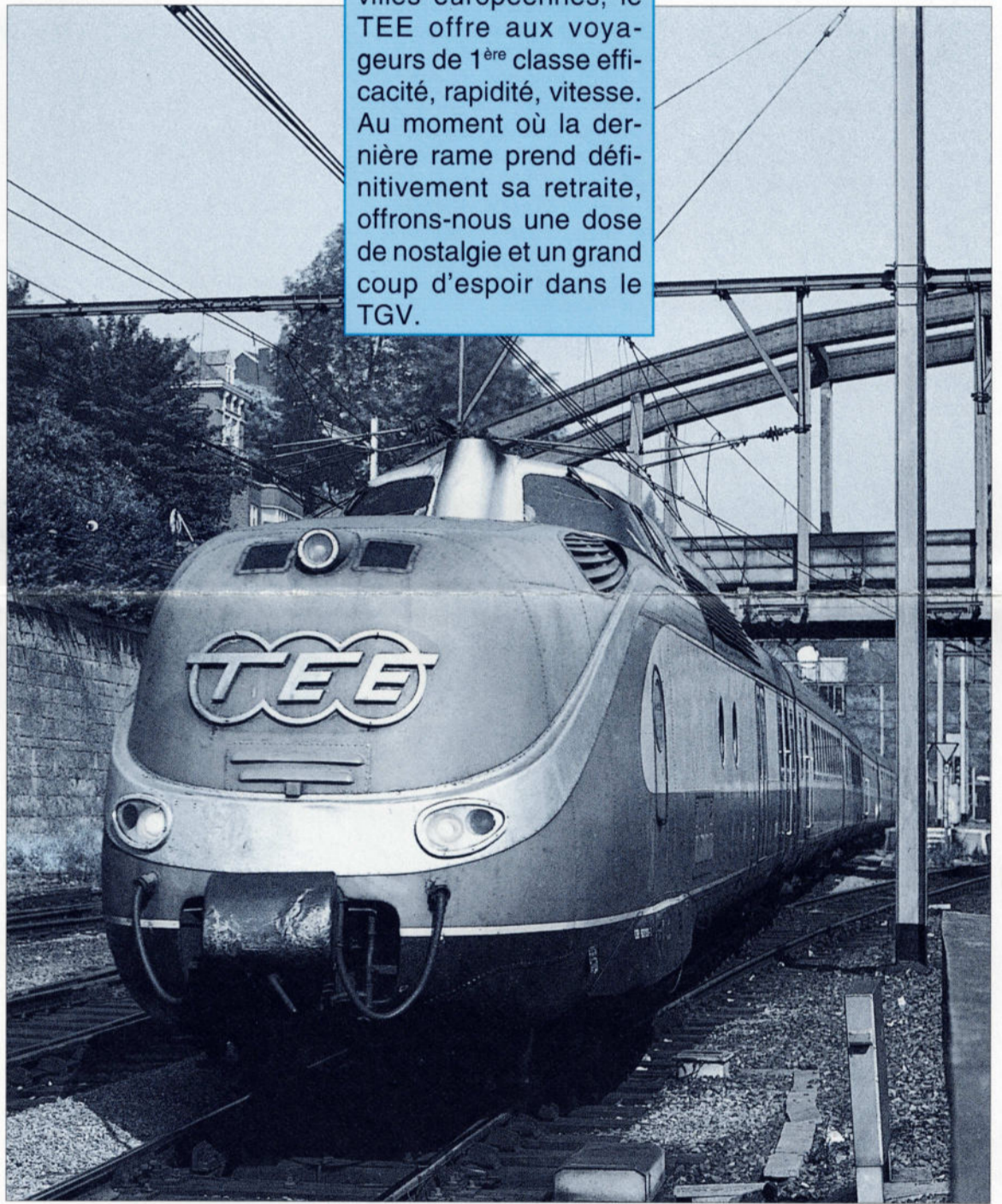




1957: entre les grandes villes européennes, le TEE offre aux voyageurs de 1^{re} classe efficacité, rapidité, vitesse. Au moment où la dernière rame prend définitivement sa retraite, offrons-nous une dose de nostalgie et un grand coup d'espoir dans le TGV.



SIGNALÉTIQUE

LE ROUGE ET LE BLEU

Ce n'est pas le «Rouge et le Noir» mais bien le rouge et le bleu les couleurs qui permettent de guider le client dès à présent dans les gares ou lors de son voyage en train.

Le voyageur doit pouvoir se reconnaître dans le lieu où il monte ou descend du train. De l'accès à la gare aux guichets, des guichets aux quais, STAR 21 prévoit le développement d'une signalétique nouvelle et cohérente. Ce sont ces panneaux directionnels de forme et de couleur normalisées au design STAR 21, visibles au premier coup d'oeil.

Dans de nombreuses gares, des installations de sonorisation, des panneaux d'information placés aux endroits stratégiques de la gare améliorent d'une façon très significative l'accueil à la clientèle.

De plus, la SNCB poursuit l'amélioration du confort du voyageur depuis son arrivée dans la gare jusqu'à ce qu'il monte dans le train. Des espaces de parcage pour autos ou deux roues sont mis à la disposition dans toute la mesure du possible à proximité immédiate de la gare.

L'infrastructure des points de vente fait, elle aussi, l'objet d'une modernisation et d'une plus grande convivialité. Par ailleurs, sur les quais, les abris sont soit modernisés,

soit remplacés par du matériel neuf avec l'installation progressive de nouveaux sièges de couleur rouge.

Des travaux de peinture, de réfection, de réparation ou de nouvelles réalisations visant à recevoir le voyageur ont été entrepris dans de nombreuses gares et des points d'arrêt. Leur importance varie selon le lieu et les besoins. Ils revalorisent la gare, la rendent plus agréable et permettent au voyageur de se sentir à l'aise, chez lui.

Les exemples sont nombreux et le coup d'oeil en vaut la peine pour le voyageur comme pour le cheminot. En avoir une idée ? Voyez en page 4 quelques réalisations intéressantes. Et regardez en y passant:

- le couloir sous-voies à Bierges;
- les salles d'attente de Bruxelles-Central ou Bruges;
- les quais d'Erquennes ou Heide;
- la décoration florale à Ath, Leuze, Tamines ou La Panne.

Et si vous étiez Paul Delvaux, vous iriez incontestablement à Waremme !



ACCUEIL

CONDITIONS GENERALES: itinéraire guidé

Chaque fois qu'un voyageur prend le train, il accepte implicitement les conditions d'utilisation établies par la SNCB. Souvent, celles-ci vont de soi, et on les applique quasi sans s'en rendre compte. Mais que faire si on n'a pas le temps d'acheter un billet ? Peut-on interrompre un voyage et le reprendre quelques heures plus tard ? Et si on embarque dans une gare sans point de vente ?

Une brochure vient de sortir de presse, sous le titre "En bonne voie". Elle donne un aperçu aussi clair que possible des conditions d'utilisation les plus courantes de toutes nos formules en service intérieur.

Le texte complet et officiel - donc le seul qui ait force juridique - des conditions d'utilisation est à la disposition des clients dans toutes les gares

(pour simple consultation, ou carrément à emporter gratuitement). A présent paraît à 100.000 exemplaires une brochure qui explique neuf dixièmes des cas dans un langage incontestablement moins officiel.

Après la "Charte pour les voyageurs", voilà un nouveau signe d'ouverture qui devrait plaire aux clients.

"RAPIDUS" ET "BEAU TEMPS": LA MOBILITE FUTEE

C'était conférence de presse chez nous le 13 juin. Un colonel de gendarmerie et notre administrateur-directeur général adjoint ont présenté aux journalistes spécialisés l'effort commun qui sera réalisé pour lubrifier la mobilité des Belges pendant l'été. Les gendarmes relancent leur plan Rapidus, bison futé belge qui permet d'éviter la surchauffe des moteurs dans les files autoroutières "lancées" à 20 à l'heure. Les cheminots ont re-initialisé leur "bulletin beau temps", manière astucieuse d'être prévoyant en écoutant la météo. Le communiqué était éloquent.

Les comptages opérés ces dernières années montrent sans ambiguïté les besoins spécifiques exprimés lors des pointes estivales.

La SNCB donne en premier lieu des réponses qu'on peut dire "classiques". Au service IC/IR complété par les trains T et des renforcements dans la composition de ces trains, elle ajoute des trains supplémentaires dans des plages horaires judicieusement choisies pour mettre à la disposition du public une offre bien dimensionnée. De tels trains sont programmés systématiquement par les dispatchings régionaux pour la saison touristique.

Les prévisions sont dépassées par la réalité à des moments déterminés. La nécessité de mettre à disposition un nom-

bre de places encore supérieur devient spécialement évidente lorsque les voyageurs sont déjà en foule dense sur le quai. Il était naguère difficile de répondre à cette demande imprévue avec toute la souplesse souhaitable (le personnel et le matériel nécessaires n'étaient pas toujours disponibles au pied levé).

L'idée a donc germé dès 1994 de mettre au point un système de renforcement prévisionnel du service lorsque la météo fait entrevoir une affluence particulière. En a découlé un plan "beau temps" qui prévoit:

- des trains exceptionnels sur l'axe est-ouest Liège/Hasselt - Bruxelles - littoral;
- le renforcement de certains trains sur l'axe Anvers-Gand-Ostende;

□ des renforcements sur la dorsale wallonne vers la côte via Tournai.

La mise en oeuvre du plan est décidée 48 heures à l'avance au département central et annoncée par simple télégramme aux gares chargées de son application (formation des trains, appel du personnel de conduite et d'accompagnement).

Ainsi, la SNCB s'associe une fois de plus à l'effort global consenti pour favoriser la mobilité des Belges et le tourisme de courte période. Et pour la deuxième fois, la presse - particulièrement en radio et télévision - présentera notre offre de façon cohérente comme une alternative de choix aux problèmes annoncés.

OFFRE VOYAGEURS

7 OU 21 VITESSES: les nouveaux (train +) vélos

A partir de cet été, la formule train + vélo est intégrée dans le programme des B-Excursions. Aller-retour en train plus location d'un vélo, c'est l'affaire de 345, 395, 480 ou 585 francs selon la situation géographique de la gare de location. (Pour les B-Excursions, les distances à parcourir en train sont groupées en quatre zones qui correspondent à des distances déterminées par rapport à la gare de départ).

Des gares de location, le réseau en compte 35, dont 4 ardennaises où tous les vélos sont du type VTT, à 21 vitesses (plutôt que 7 dans les 31 autres gares).

Qu'on le sache: tous les vélos sont neufs. C'est un parc de 1.000 bicyclettes qui a été acheté au printemps. De bien

belles mécaniques. Dont les cheminots et leurs familles peuvent aussi profiter.

Hors formule B-Excursion, il est en effet possible de louer les vélos pour 325 francs la journée.

Un détail: dans la brochure sont annoncés 91 itinéraires cyclistes dont on peut se procurer la description dans les offices de tourisme locaux, voisins des gares de location.



C'EST A DIRE est édité par le service des Relations extérieures, produit sur papier recyclé par l'imprimerie centrale et distribué par le factage général (code 99999:00). Pour communiquer votre avis: C'EST A DIRE SG 01.413, section 50, Bruxelles.



1964-74: le TEE va de l'avant en adoptant la traction électrique pour desservir 45 relations, dont 30 internationales.

Ca s'est passé...

fin avril

A Zeebrugge, des portiques de manutention pour conteneurs ont quitté leur ancien

site pour rejoindre le tout neuf Flanders Container Terminal. Croisière...



les 13/14 mai

Le train a sifflé trois fois (et plus !) à l'occasion des journées du patrimoine ferroviaire. Nostalgiques, amateurs d'histoire ou simples curieux ont vu se croiser devant eux, deux jours durant, les richesses de deux époques.



en mai 95

En mémoire de mai 45, la SNCB, se joignant à la Fondation Roi Baudouin, a commémoré un double anniversaire: les cinquante ans de la fin de la guerre et la libération des camps de concentration.

Les jeunes ont participé activement à cet hommage rendu à tous ceux qui, à l'époque, se sont battus pour la liberté, la tolérance, la démocratie et la solidarité. C'est en train qu'ils ont rejoint Bruxelles pour y délivrer ces messages.

De plus, des jeunes issus de onze pays européens - dont la Belgique - ont traversé le continent d'est en ouest en train (de Varsovie à Bruxelles), porteurs eux aussi de ces douloureux souvenirs.

En Wallonie, 5 gares (Ottignies, Verviers, Mons, Arlon

et Namur) furent le théâtre d'un spectacle original. Le Théâtre de la Guimbarde y évoquait la vie d'une gare pendant la dernière guerre mondiale. Aux spectateurs installés sur les quais, les comédiens ont donné à voir une succession de tableaux vivants sur la vie quotidienne d'alors, la déportation, les retrouvailles...

"Démocratie ou Barbarie, 50 ans après": c'était le thème de la grande opération menée pendant 9 mois et clôturée en train.

A noter que l'exposition "J'avais 20 ans en 45" est prolongée jusqu'en août au Parc du Cinquantenaire (Musée de l'armée). La SNCB y est présente et le billet événement permet de s'y rendre à des conditions avantageuses.



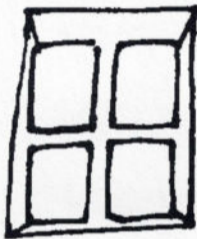
LES PETITS PLATS DANS LES GRANDS

Question: qui fait que Monsieur Dupont, voyageur de 1^{ère} classe en EUROSTAR, reçoit en temps et en heure le plateau auquel il a droit, propre, bien présenté, avec le menu du jour ? C'est le Centre d'Avitaillement de Bruxelles (dit CAVB).

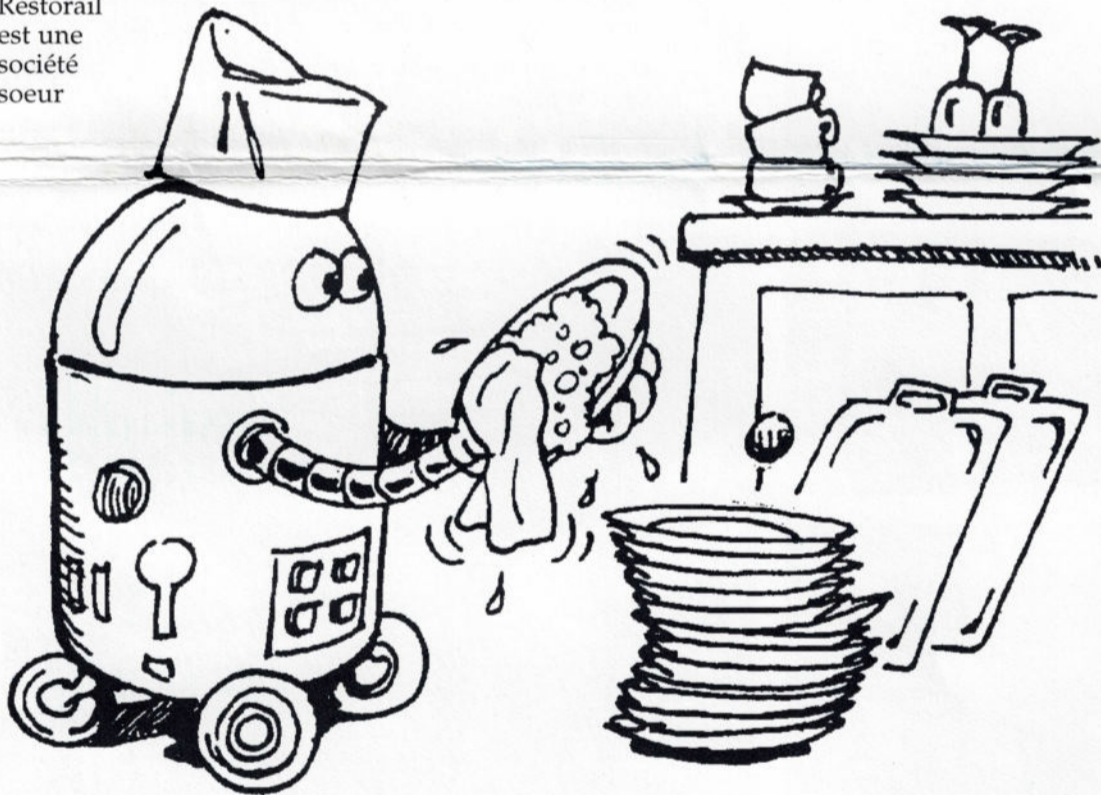
Le Centre d'Avitaillement de Bruxelles veille à ce que le catering à bord des EUROSTAR soit livré à temps, en quantité nécessaire dans le bon train. Il participe ainsi largement de la qualité du service EUROSTAR à ses clients. A terme, le CAV assurera également l'avitaillement des TGV Thalys qui effectueront les liaisons entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam.

Ce Centre est situé juste à côté du terminal EUROSTAR de Bruxelles-Midi juste au bord de l'entrée sud, avant la grande cabine. Considéré comme le plus moderne de Belgique, il est géré par la Société Restorail pour la SNCB qui en est propriétaire. Restorail est une société soeur

Actuellement, 50 personnes y travaillent, en deux équipes. A terme, avec l'augmentation de la fréquence des EUROSTAR, et plus tard, avec l'arrivée des THALYS, le CAVB comptera 200 personnes. Le système fonctionne en fait de manière largement automatisée grâce à des ordinateurs hypersophistiqués et à des bandes transporteuses qui acheminent le matériel d'un bout à l'autre de la chaîne.



De A à Z
Rentrons maintenant dans ce monde où les maîtres-mots sont:



de Restobel, qui fait partie du groupe Avia Partner.

Tout automatique

A noter tout de suite, on ne fait pas de cuisine au CAVB. Les plats froids et à chauffer sont livrés prêts à la consommation par un certain nombre de sociétés dont Belgavia Catering (qui travaille aussi pour l'Aéroport de Bruxelles-National). Le CAVB est divisé en espaces multiples: des espaces de montage et de démontage des plats et autre matériel, un coin vaisselle, des "magasins" où sont stockées des marchandises (bacs, couverts, denrées non-périssables...), des chambres froides où sont conservés les plats préparés... On y parle de Bac Boisson, de Plateau Repas, d'Armoires Denrées...

technique de pointe, précision et propreté.

Imaginez: un EUROSTAR arrive de Londres. Immédiatement, de petites camionnettes très anguleuses, arrivées sur le quai via des ascenseurs appropriés, vont permettre le déchargement des chariots contenant plateaux, bacs de boissons etc... et acheminent le tout au Centre. Tout ce matériel est distingué selon qu'il soit propre ou sale et acheminé via des "tapis-roulants" vers l'un ou l'autre endroit spécifique: espaces de stockage pour le matériel propre, espace vaisselle pour le reste. Celle-ci se fait de manière semi-automatisée: le personnel sépare les différents couverts, tasses etc... qui sont alors

envoyés dans des "lave-vaisselle" adéquats.

Imaginez maintenant le travail en sens inverse. Dans quelques heures, un EUROSTAR va filer de Bruxelles vers Londres. Le Cross Channel Catering Company - la société qui règle le service à bord des EUROSTAR - a passé commande à Restorail. Celui-ci gère alors son stock, commande les plats et met le tout en musique pour avitailler le train à l'unité près.

Direction LONDON

C'est l'autre fonction du CAVB: le montage. Sur base d'indications précises (nombre de voyageurs 1^{ère} classe, par exemple), des ordinateurs transmettent des ordres spécifiques (autant de repas chauds par exemple) au système: divers espaces de montage, bandes transporteuses...

1.000.000



était la millionième personne cliente de la liaison Eurostar entre Bruxelles et Londres.

Après un accueil chaleureux au départ à Londres Waterloo et une vingtaine de minutes sous l'eau,

Mardi 23 mai à 16 h 44 (pile à l'heure), l'Eurostar pénètre dans son terminal de Bruxelles-Midi. A bord, de nombreux voyageurs. Et parmi eux deux dames, des soeurs sexagénaires de longue date, que l'ordinateur de réservation n'avait pu départager: l'une

c'était pour les Hopkinson sisters le moment d'une troisième émotion. Reçues à l'heure du tea, ces dames ont savouré le moment les bras chargés de fleurs, en compagnie des autorités de la SNCB et, en particulier, de Bruxelles-Midi.



identifié par un code-barre qui doit concorder avec l'instruction induite par ordinateur. Contrôlés à cette fin par un scanner manuel, les Bacs Boisson seront ensuite "appelés" au fur et à mesure qu'ils devront être placés dans des chariots plus grands (appelés Bases Roulantes) dont le nombre et le contenu sont

également fixés suivant des instructions précises. Remplis, ces grands chariots pourront être acheminés à proximité de l'espace "Départ" et conduits vers le train.

L'EUROSTAR quitte alors bientôt Bruxelles-Midi et le voyageur peut enfin siroter son eau gazeuse préférée.

dès les années 80, le TEE tend à offrir encore un meilleur service à la clientèle par un glissement progressif vers les trains Euro-City.



ACCUEIL

Confort en gare pour les voyageurs

Comme dans notre précédente édition, vous pouvez lire ici des listes de gares qui ont, en 1994, bénéficié de travaux favorables à l'accueil des voyageurs.

Meilleure orientation dans la gare

Aarschot (n.e.), Alken (n.e.), Ans (s.e.), Anvers-Central (n.e.), Audenarde (n.o.), Aywaille (s.e.), Beernem (n.o.), Begijnendijk (n.e.), Berchem-Sainte-Agathe (c.), Beringen (n.e.), Bokrijk (n.e.), Bruxelles-Central (c.), Bruxelles-Midi (c.), Bruxelles-Quartier Léopold (c.), Buda (n.e.), Châtelet (s.o.), Delta (c.), Erquennes (s.o.), Gembloux (s.e.), Gouvy (s.e.), Grammont (n.o.), Hal (c.), Heide (n.e.), Heist-op-den-Berg (n.e.), Herentals (n.e.), Herzele (n.o.), Heusden (n.e.), Kortemark (n.o.), La Panne (n.o.), Lede (n.o.), Lessines (s.o.), Londerzeel (n.o.), Luchtbal (n.e.), Merelbeke (n.o.), Merode (c.), Ostende (n.o.), Remicourt (s.e.), Rodhe-Saint-Genèse (c.), Saint-Trond (n.e.), Schaerbeek (c.), Termonde

(n.o.), Torhout (n.o.), Tournai (s.o.), Trois-Ponts (s.e.), Vielsalm (s.e.), Waremme (s.e.), Zele (n.o.), Zwijndrecht (n.e.).

Nouveaux sièges dans les bâtiments

Anvers-Central (n.e.), Ath (s.o.), Bissegem (n.o.), Chastre (s.e.), Châtelet (s.o.), Chênerie (s.e.), Deinze (n.o.), Enghien (s.o.), Etterbeek (c.), Fraipont (s.e.), Franchimont (s.e.), Heide (n.e.), Houyet (s.e.), Hove (n.e.), Juslenville (s.e.), Leuze (s.o.), Lichtervelde (n.o.), Marbehan (s.e.), Mariembourg (s.o.), Mont-Saint-Guibert (s.e.), Mouscron (s.o.), Nessonvaux (s.e.), Rhode-Saint-Genèse (c.), Tournai (s.o.), Trois-Ponts (s.e.), Tubize (s.o.), Walcourt (s.o.), Welkenraedt (s.e.), Zwijndrecht (n.e.).

Amélioration ou rénovation des salles d'attente

Bruges (n.o.), Bruxelles-Central (c.), Bruxelles-Nord (c.), Bruxelles-Quartier Léopold (c.), Enghien (s.o.), Groenedaal (c.), La Louvière-Sud (s.o.), Lessines (s.o.), Mouscron (s.o.), Saint-Ghislain (s.o.), Thuin (s.o.).

Amélioration des quais

Alost (n.o.), Bornem (n.o.), Ciney (s.e.), Courrière (s.e.), Enghien (s.o.), Epegegem (n.e.), Erquennes (s.o.), Heide (n.e.), Herzele (n.o.), Heusden (n.e.), Hove (n.e.), Mortsels-Oude God (n.e.), Mouscron (s.o.), Neerwinden (n.e.), Nivelles (s.o.), Ostende (n.o.), Philippeville (s.o.), Rhode-Saint-Genèse (c.), Schaerbeek (c.), Taminés (s.o.), Waregem (n.o.), Wespelaar-Tildonk (n.e.), Wijgmaal (n.e.), Zwijndrecht (n.e.).

TEEGV
28 mai 1995:
après 38 ans
d'activité, le matériel
TEE tire définitivement
sa révérence.



A, B et C: dans un décor réaménagé, l'attente devient sensiblement plus agréable;

D et E: la pictographie est un authentique fil d'Ariane dans la gare;

F: et sur les quais, un siège est toujours bienvenu lorsqu'on a pris un peu d'avance sur l'horaire.



Céline et son (ses) képi(s)

80 berges le 17 mai: un sacré bail avec la vie. Et avec le chemin de fer ! Céline Aubinet habite quasi le point d'arrêt de Fraipont. Rarissime rareté: elle prend le train pour aller au GB le lundi et le jeudi. Ses provisions, au retour, tous les gardes de la ligne les ont, tour à tour, descendues sur le quai.

Le 17 mai, ils étaient presque tous là, chargés de fleurs et de cadeaux, pour célébrer leur cliente octogénaire sans doute la plus fidèle et, tout au moins, l'amie qui leur fait un signe de chez elle, à chaque passage.

photo Le Jour - Le Courrier

LA LIGNE 11 A ANVERS: le trafic est plus fiable

Depuis le 2 juin, le port d'Anvers offre un atout supplémentaire pour le rail avec la mise en service de la nouvelle ligne qui franchit le pont fixe du Noordland.

Cette ligne (n° 11) permet de réduire de moitié la durée du transit vers les plus importantes entreprises situées à l'ouest du Kanaaldok: BASF, Belgian Refining Corporation, Solvay, Nafta, Monsanto, Gamatex et Degussa, c'est-à-dire en majorité le secteur (pétro-)chimique.

Précédemment, le passage des bateaux au Kanaaldok sous le pont mobile de Lillo retardait - jusqu'à 4 heures - tout le trafic ferroviaire. Le prolongement de la ligne 11 au nord a résolu cet important problème. Il aura représenté pour la SNCB un investissement d'un demi milliard de francs.

Les effets de cet investissement ouvrent des perspectives intéressantes pour le



Vue du pont... de la voie... vue en perspective sur la performance indispensable pour conserver une clientèle satisfaite et garder à Anvers son statut de port le plus ferroviaire au monde

nouveau terminal de l'Escaut exploité par Hessenatie et pour les entreprises qui se trouvent dans le prolongement de la route portuaire occidentale.

Grâce à une étroite collaboration entre les entreprises et B-Cargo, il est donc devenu possible de garantir une ponctualité quasi sans faille.

LIGNES ET GARES: dépliants particuliers

A proximité (ou à l'intérieur) des gares, on voit sortir des poches, des sacs, de petites liasses de papier que leurs propriétaires complètent avec attention. C'est le produit d'une campagne d'information menée à l'approche du 28 mai, jour du changement d'horaires.

Les boîtes aux lettres des habitations proches d'un certain nombre de gares ont vu tomber des dépliants de l'un et/ou l'autre genre:

- dépliant de ligne, qui donne les horaires de tous les trains sur une ligne déterminée;
- dépliant de gare, consacré à tous les trains qui marquent un arrêt dans la gare IC-IR concernée.

La SNCB poursuit un objectif double. Elle veut aider - en utilisant un format de poche - les clients à la recherche d'un bon train - et de son horaire exact - pour un déplacement déterminé. Elle entend aussi montrer au futur client quelle alternative le train offre à son moyen de déplacement habituel.

Les gares participent étroitement à la préparation de ces dépliants. Elles en profitent pour apporter à la conception globale les nuances que suggère leur connaissance des situations locales et de l'accueil qu'on réserve au train

dans leur région. Elles sont aussi le maillon indispensable pour mieux intégrer le train dans la politique de mobilité vue à une échelle plus limitée.

En pratique

Nous avons édité:

□ 87 dépliants différents pour les gares (dont quelques uns dans les deux langues), à un tirage total de 4.664.000 exemplaires. La distribution a été faite en toutes-boîtes, avec une réserve pour les gares, et un stock partagé - dans les communes intéressées - entre des lieux fréquentés par le public, dans lesquels les chefs de gare ont obtenu de faire diffuser cette information. Une affichette spéciale a été éditée pour ces lieux particuliers;

□ 55 dépliants pour les lignes, tirés au total à 2.910.000 exemplaires et distribués dans toutes les boîtes de la région intéressée, ainsi que dans les gares.

TGV mi-janvier 1995, le TGV Réseau tricourant de la SNCF a déjà pris la relève tout en s'adaptant aux exigences du futur.

CONFORT DES VOYAGEURS / DES TRAVAILLEURS

Ces dix dernières années, la SNCB a fourni de gros efforts pour offrir aux voyageurs un matériel roulant plus confortable. L'entretien, les réparations techniques ainsi que le nettoyage doivent répondre aux aspirations légitimes de notre clientèle. Dans ce cadre, notre entreprise a mis un accent tout particulier sur la propreté extérieure et intérieure des voitures mises en circulation.

Le passage au *train-wash* ainsi qu'à la plate-forme de nettoyage intérieur permet d'éliminer l'ancien système qui consistait à envoyer dans un faisceau de garage une équipe de nettoyeurs armés de sacs poubelles, de seaux, de brosses, de torchons et d'échelles pour nettoyer ces voitures.

En ce qui concerne les plates-formes de nettoyage, l'objectif recherché par l'entreprise - pour des raisons d'efficacité - était, et est toujours, de pouvoir les installer, si c'est possible, à proximité des *train-wash*.

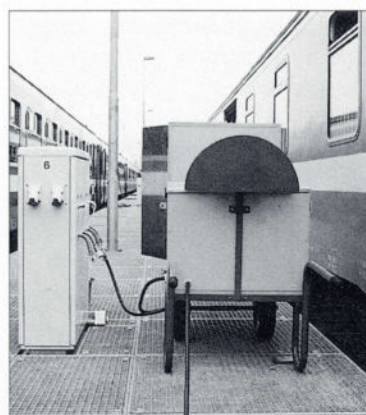
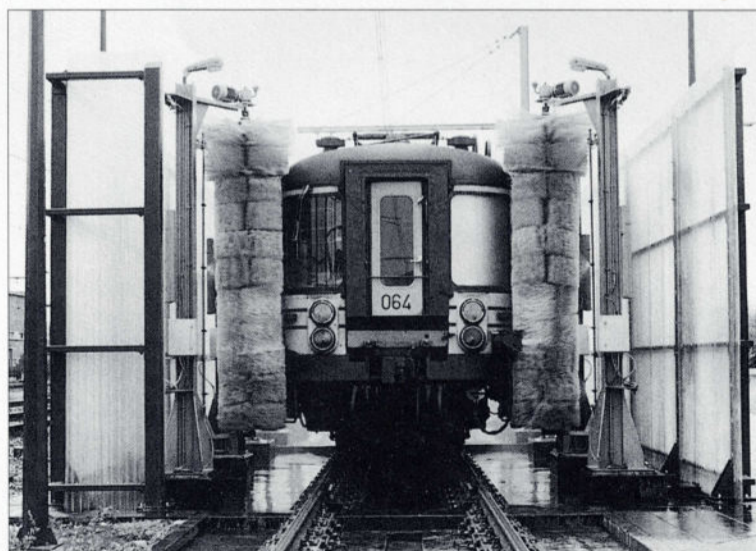
S'asseoir dans le propre

Pour les voyageurs, la propreté des compartiments des voitures a autant - peut-être plus pour certains - d'importance que celle de la caros-

serie. Pour le personnel, le type d'entretien antérieur avait un caractère très artisanal et ardu. La SNCB a alors étudié l'équipement de plates-formes de nettoyage à implanter dans les faisceaux de voie de garage des voitures. Le principe en est simple: à l'inverse de la situation précédente, c'est le matériel à nettoyer (voitures et automotrices) qui est amené vers une plate-forme très spécialisée où le personnel dispose en poste fixe des raccords d'eau et d'électricité ainsi que des moyens «lourds» qui lui faisaient défaut dans les faisceaux anciens.

Bien mieux pour tous

L'installation d'une telle plate-forme nécessite un investissement important, de l'or-



dre d'une quinzaine de millions auxquels s'ajoute le coût d'adaptation de l'infrastructure.

Les diverses réalisations en postes d'entretien ont permis d'économiser 20 % sur le nettoyage intérieur et d'atteindre une meilleure qualité. Le travail est en outre plus valorisant pour le personnel. Le voyageur, lui, ne peut en tirer que satisfaction.

	T. Wash + P.F.	T. Wash P.F.
■ réalisé		
● projet		
Châtelet	■	
Kinkempois		■
Hasselt	●	
Louvain		●
Liers	■	
Arlon	●	
Courtrai	■	
Ronet	●	
Merelbeke		■
Ostende	■	
Anvers	■	
Schaerbeek		■
Gand-St-Pierre	■	
Forest-Bruxelles	■	
Mons	■	

Eté actif

La SNCB sera sur la brèche tout l'été soit pour sa promotion (sur les plages), soit pour acheminer des voyageurs par milliers vers les zones touristiques et des lieux où la culture et le sport, sous toutes leurs formes, attireront certainement de véritables foules. Voyons ça.

Expo Eurostar - Thalys-réalisations Star 21

Une expo double - question de taille - tournera jusqu'à la mi 96. En version complète dans 20 gares après Bruxelles-Nord, où elle démarre en juin; compactée dans 45 autres gares. Elle sera annoncée à chaque étape par les journaux, la radio, la télé et certainement aussi les toutes-boîtes.

Peuple et Culture en Belgique et en Wallonie

Cela se passe - en expo - du 24 juin au 15 septembre au Grand Hornu, près de Saint-Ghislain (et plus tard à Liège et à Anvers) ainsi qu'au Palais des beaux Arts de Mons. A travers des animations (expos et ateliers), nous y sommes dans un thème précis: *le train et la création*.

Torhout et Werchter seront cet été (notamment les 1^{er} et 2 juillet) des places fortes de la musique rock. Nous y amènerons et reprendrons une partie du public.

La gare de Denderleeuw est en fête le 2 juillet dès 10 heures. Expos, démonstrations et concours avec la participation du quartier, de la commune, des polices, du Bloso (l'Adeps du nord), de la Croix Rouge et de services touristiques soucieux de séduire tous les lions dendiens.

A Libramont, nous présenterons notre marchandises dans le cadre de la foire agricole annuelle, du 28 au 31 juillet. Thème: les "gares-bois", dont la première concrétisation est à Bertrix, au service des entreprises du secteur forestier.

Zeebrugge 95 - Sail 95 vivra du 16 au 20 août. Ce sera la fête de la marine à (grandes) voiles. Nous y amènerons de visiteurs (désireux d'éviter les problèmes de parking dans une zone urbano-industrielle mal connue) par trains spéciaux au départ de Bruges toutes les demi-heures de 8 h 55 à 21 h 55 sauf le 20 août, qui est une journée plus courte.

Du 19 au 28 août, c'est la foire annuelle d'Alost. Nous y présentons notre offre voyageurs. Même démarche du 26 août au 3 septembre à l'occasion de la foire commerciale de Louvain.

1.500 IDEES 32 MILLIONS D'ECONOMIES !

C'est dans une ambiance décontractée que les responsables de la Boîte à Idées recevaient le 31 mars comme chaque année, depuis la création, ses «penseurs» les plus méritants de l'année.

Après une très courte partie académique présidée par l'administrateur délégué Etienne Schoupe, chaque lauréat fut invité à présenter sa propre réalisation. C'est d'ailleurs avec beaucoup de simplicité qu'ils donnèrent des explications à leur sujet.

Elle est étonnante la façon dont ces "géniaux Olivier" décrivent "leur invention" tout en déclarant avoir «tout simplement voulu nous faciliter la vie et c'est ainsi que nous avons amélioré notre outil quotidien». Une des idées proposées l'illustre: la mise au point d'une nouvelle méthode de travail de laboratoire d'essai par la conception d'un outillage qui facilite l'usinage des éprouvettes de flexion.

250 idées par an...

Depuis la naissance de la Boîte à Idées, le nombre de suggestions reçues par le comité de rationalisation s'élève

à plus de 1.500, dont 12% ont été récompensées. Aujourd'hui, on dénombre une moyenne de 200 à 250 idées par an, d'une qualité en constante progression. Les idées primées ont permis une économie totale de 32 millions, dont 25 de façon répétitive d'année en année. Les innovations les plus marquantes sont généralement du domaine technique, plus vaste et différencié, où l'on peut évaluer à très court terme les conséquences directes d'économies engendrées. La réduction du temps de travail ou encore le choix dans les fournitures à acquérir, tout en gardant, voire en augmentant la qualité, sont les résultats de ces recherches fructueuses.

...surtout techniques

Du point de vue technique, l'idée vraisemblablement la plus spectaculaire est cette application infra-rouge destinée à détecter les portes res-

tées éventuellement ouvertes lors du passage des voitures au «train-wash». A côté de ce domaine facilement chiffrable, les idées développant l'accueil, le service à la clientèle, l'image de marque de l'entreprise, la sécurité au travail et en général, l'amélioration des conditions du travail et de son environnement sont également appréciées même si on ne peut démontrer leurs incidences et économies directes.

L'exception (à la technique) confirmant la règle, deux rédacteurs ont mis au point un système informatique permettant une optimisation de la gestion administrative d'un secrétariat.

Le palmarès compte, outre ces «nominés», d'autres lauréats à qui toutes les félicitations de la Société sont transmises.

Une action spéciale «été 1995» est lancée. A vos méninges!



Les nominés de la saison 1994



Paul Wilmart (sur notre photo) et Jean-Claude Bruls, du 42^e Arrondissement Infrastructure à Verviers, pour l'insertion de diodes dans le circuit de charge des accumulateurs des châssis-TBL1 afin de limiter le courant.



Philippe Keignaert et Henri Hiernaux, d'IPM District Sud-Ouest, pour la conception d'un système AGIS «Assistance à la Gestion Informatique d'un Secrétariat» permettant un traitement plus rationnel des tâches administratives.



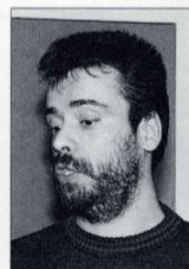
Rudolf Janbroers et Marc Broeckhove, de l'atelier central M de Malines, pour la conception d'un nouvel appareil destiné à démonter plus facilement et rapidement les boyaux de frein du matériel roulant.

Georges Duculot, de l'atelier central M de Salzinnes, pour le remplacement des pare-poussières en acier des coussinets de bogies par des pare-poussières en caoutchouc ne présentant pas d'usure et récupérables, sur les locomotives diesel 51-52-53-54-55-62.

Mario Wybon du laboratoire SG 08.22 pour la conception d'un gabarit rectangulaire avec guide pour l'usinage des éprouvettes de flexion.



Alain Renaut, du laboratoire SG 08.22, pour l'adaptation d'une scie à ruban avec un support guide pour l'usinage d'éprouvettes-mousses.



Ferdinand Abrahams, de l'atelier de traction M d'Hasselt, pour le projet d'un appareil à roder mécaniquement et non plus manuellement les cylindres des blocs moteurs des HLD 51 et 73.



Patrick Cool, de l'atelier central M de Malines, pour la mise au point d'un système de ventilation du convertisseur des voitures M4 BD afin d'en augmenter la fiabilité.



Johan Prinsmel du CHW d'Anvers-Nord pour, d'une part, l'établissement au CHW d'un stock de pièces de rechange afin d'accélérer la rotation du parc des wagons EUROP et d'autre part, le chargement de planches en bois à l'aide d'un chariot élévateur et transport dans des wagons H(b)ills au lieu de wagons plats permettant un accroissement de la productivité.



Luc Kempenneers, de l'atelier central M de Malines, pour la conception d'un système à infra-rouge de détection de portes ouvertes lors du passage des rames dans les "train-wash" automatiques.



TGV 1996: Thalys met le cap sur un meilleur confort à plus grande vitesse, une idée déjà ancienne en développement perpétuel.