

On (re)ouvre

Dès septembre, des points d'arrêt vont (re)trouver une certaine vie. Celui de Maffle, où les trains n'arrêtaient plus depuis deux ans. Celui de Kerrebroek, près d'Alost, tout nouveau. Celui de Stockem, où nous construisons des quais. Celui de Stockem, qui reverra s'arrêter des rames commerciales.

A lire en page 4 !

MATERIEL

SALZINNES: une super 1602

Salzennes se met en vedette avec un partenaire "ferroviaire" et son personnel se familiarise avec de nouvelles techniques de peinture. C'est par l'effet d'un contrat avec Märklin qu'à l'occasion des travaux de grande révision, on a rhabillé de neuf une locomotive dans notre atelier namurois.

Depuis sa création en 1904, l'atelier central de Salzennes s'est progressivement agrandi, reconverti et modernisé. En 1955, il voyait arriver les premières locomotives diesels, et en 75 venaient s'ajouter les locomotives électriques. Actuellement, en plus des diesels, il répare toutes les locomotives électriques. Demain, la SNCB envisage de commander 79 nouveaux autorails diesels et de constituer un parc de 260 diesels de manœuvre puissantes (type BB) en remplacement des unités anciennes. L'entretien de ce nouveau matériel sera aussi confié à Salzennes.

Avec un géant du mini

Il n'est, dès lors, pas étonnant qu'un géant du modélisme tel que Märklin se soit intéressé à une étroite collaboration avec notre entreprise. C'est ainsi qu'une locomotive du type 16 en révision périodique s'est vue offrir un nouveau look aux frais de ce partenaire extérieur, aubaine pour la SNCB (c'est Märklin qui a payé) et bonne promotion publicitaire pour

Märklin. Ce type de locomotive polycourant témoigne de la volonté des différents réseaux de raccourcir, dans un esprit commercial, les temps de parcours entre les grandes villes européennes. Cette pratique cadrait - avant la lettre - avec la philosophie de la directive européenne 91/440 qui prône la reconnaissance, sur base d'accords de réciprocité, de droits d'accès et de transit aux entreprises ferroviaires assurant des services internationaux.

Actuellement, les types 16 assurent la liaison Ostende-Cologne et exceptionnellement Bruxelles-Paris. Tiré par une de ces locomotives, le train Memling Ostende-Cologne-Dortmund a reçu depuis juin 1991 une livrée moderne: fond gris argenté relevé des deux couleurs (rouge et bleu foncé) de la SNCB. Cette nouvelle livrée a bénéficié à la 1602, sortie des ateliers de Salzennes avec une signature du constructeur de trains miniatures.

Surprise et intérêt

Et le personnel dans tout ça ? Lors de la présentation de la première loco, c'est à DIRE a rencontré les principaux intéressés. "Intéressés", vraiment, par cette plongée dans la nouveauté.

Lorsque nous avons entendu dire que nous allions vraisemblablement travailler sur un projet émanant de la firme Märklin, nous avons eu envie de sourire. Nous n'étions à ce moment pas en mesure d'évaluer l'intérêt d'un tel projet pour les travailleurs ainsi que pour l'entreprise.

Par contre, face à la réalité et devant ce défi qui nous était lancé, une certaine excitation a saisi tout le personnel.

En fait, même si nous effectuons déjà certains travaux pour le privé, nous étions réellement confrontés à l'originalité. Originalité du projet mais principalement des matières et des techniques de peinture.

Cette expérience a été un réel apprentissage qui se solde aujourd'hui par un travail combien valorisant. Nous sommes d'ailleurs décidés à perfectionner notre savoir lors d'autres travaux. Nous voulons montrer au monde extérieur une image de première qualité de notre atelier.

Maffle. La station



Comité consultatif: nommé !

La loi de réforme des entreprises publiques (1991) et le contrat de gestion prévoyaient deux initiatives créant des relations particulières entre la SNCB et sa clientèle.

Le service de Médiation tout d'abord. Celui-ci a été installé en 1993.

Un Comité consultatif des usagers ensuite. Là aussi, le pas est franchi. Le Moniteur du 30 juin publiait la liste des membres de ce Comité, nommés par arrêté ministériel du 18 mai.

Le Ministre a en fait désigné 32 membres effectifs et autant de suppléants, sur proposition des groupements et institutions qui représentent largement la population belge cliente du rail (notre tableau).

Le Comité est par définition "consultatif". Il émettra des avis dont la SNCB pourra s'inspirer pour mieux cerner les besoins de ses clients.

Au-delà de la charte pour les voyageurs dont le texte, paru en décembre 1994, a été publié pour les cheminots dans notre édition de janvier 1995, voilà un nouveau pas en direction de notre clientèle.

Attentifs aux travaux de ce Comité, la société pourra mieux encore établir le climat de confiance indispensable pour une bonne commercialisation de nos formules voyageurs.

Les milieux représentés

fédérations industrielles	3
organisations de travailleurs	6
monde des indépendants	2
industriels clients du rail	2
organisations familiales	2
utilisateurs du train	2
Villes et Communes	2
consommateurs	6
Ministères et Exécutifs	5
handicapés	1
la Poste	1



Les vendeurs "de retour"

Mouvements nombreux et par grands camions, aux environs du solstice d'été entre la rue Ravenstein et la rue de France.

Voyageurs et B-Cargo - les départements vendeurs de la SNCB - occupaient depuis plus de dix ans des bureaux dans l'immeuble de la Shell, à la rue Ravenstein, entre la gare de Bruxelles-Central et le siège de la Société Générale. Ils viennent de s'en retirer pour rejoindre le gros des troupes dans le voisinage de la gare du Midi.

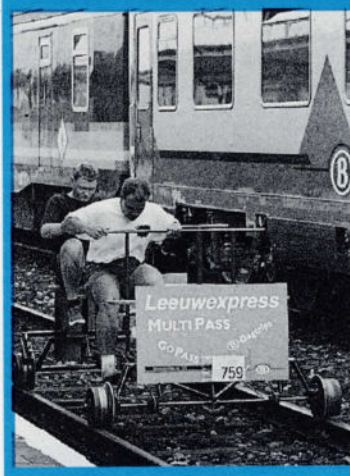
B-Cargo occupe à présent un immeuble isolé de la rue Bara, où logeaient encore il y a peu des services du Transport et une partie d'ABX. Pour les visites, une seule adresse: 85 rue de France (c'est-à-dire la grande entrée de la maison). Les numéros de téléphone n'ont pas changé.

De son côté, le département Voyageurs s'est installé dans les étages de l'immeuble occupé aussi par le centre d'avitaillement de Bruxelles, que nous avons présenté dans notre édition précédente. Les bureaux dominent les voies par lesquelles Eurostar quitte Bruxelles-Midi pour filer vers Londres. Son adresse: 54 rue de France. Là aussi, les techniciens de la téléphonie se sont arrangés pour que nous ne devions pas faire de ratures dans notre fichier.

Ca s'est passé...

A Denderleeuw: échec pour la concurrence!

C'était la fête de la gare début juillet à Denderleeuw. A voir la photo qui nous en revient, un concurrent a voulu commercialiser un nouveau type de train. Nous pouvons rassurer les 42.000 agents de la SNCB: il a dû renoncer très vite. Un résultat positif quand-même pour lui (et pour nous donc !): ses quelques clients-cobayes se sont fort bien amusés. Et le public, nombreux à visiter la gare, ne lui en a pas voulu.



MODERNISATION

BRUXELLES NATIONAL Nouvelle gare sous le tarmac

On l'appelle Zaventem 2000, cet aéroport moderne qui doit être vraiment, au siècle prochain, celui du "cœur de l'Europe". Principal besoin d'une telle infrastructure: l'ouverture sur la terre ferme et tous les moyens de s'y déplacer. C'est bien pour cela que nous y développons une nouvelle gare et un nouveau raccordement à la ligne 36. Et la perspective est celle d'une gare de passage sur des relations à caractère national, voire transfrontalier.

La ligne 36c est une sorte d'appendice à la ligne 36 Bruxelles-Liège, greffé en 1952 pour amener les trains à Melsbroek. Une grande première mondiale: aucun autre aéroport n'était à cette époque raccordé au réseau ferroviaire. Pour l'Expo Universelle de 58, l'aérogare fut transférée sur le territoire de Zaventem. Et la gare SNCB avec elle. La ligne fut électrifiée en 1972.

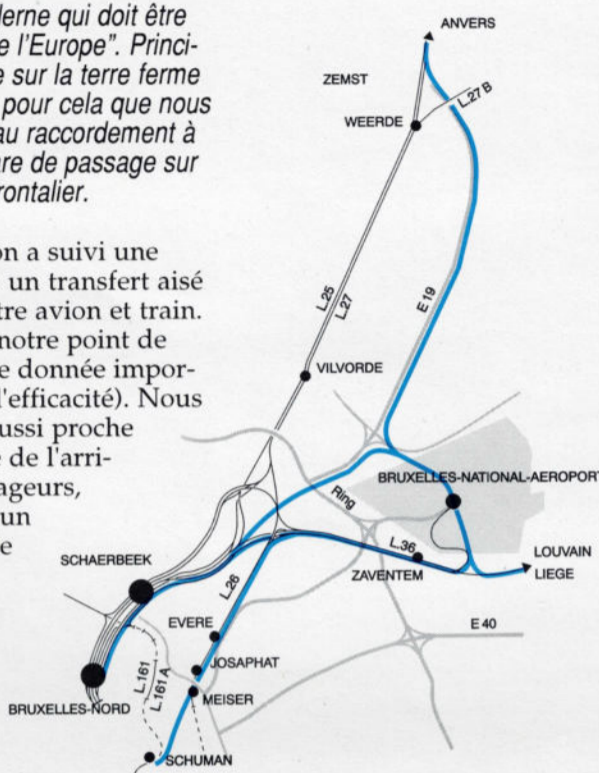
Transfert rapide

L'expansion de la mobilité a entraîné la modernisation de l'aéroport. Le volet ferroviaire suit de près, sous la forme d'une nouvelle gare, afin de réaliser une bonne intégration des deux modes de déplacement. Entre les accès aériens d'une part, et les quais de la SNCB de l'autre, le transfert - pédestre - est rapide. Le tout organisé sur trois niveaux en façade de la nouvelle aérogare. Les travaux ont commencé en avril et devraient aboutir à la mise en service dans le courant de 1998.

Trois niveaux

La nouvelle gare est en sous-sol. Tout en bas, ce sont les trois quais, sur une longueur de 375 mètres (2 quais de 80 mètres aujourd'hui), pour pouvoir accueillir des trains IC, des internationaux, voire des TGV. Juste au-dessus, les locaux techniques forment un étage de transit. Enfin, au premier sous-sol, sous le niveau de la chaussée, un couloir mène au point de vente et à l'aérogare. Les services administratifs et techniques y sont également logés: télécommunications locales, sanitaires, magasin, etc.

La conception a suivi une idée précise: un transfert aisé et rapide entre avion et train. La place de notre point de vente est une donnée importante (pour l'efficacité). Nous le voulons aussi proche que possible de l'arrivée des voyageurs, pour capter un maximum de clients et amortir au mieux cet investissement considérable.



Nouvelle ligne

La ligne 36c forme actuellement un grand S. Elle sera rectifiée et posée en tunnel sous les pistes de l'aéroport. Le gain de temps sur la distance de 1,6 km sera peu significatif. Ce qui importe, c'est l'orientation de la gare, perpendiculaire à l'implantation actuelle, de manière à permettre la liaison directe avec la ligne d'Anvers. La gare nouvelle ne sera plus en cul de sac, comme aujourd'hui.

Ainsi qu'à Schiphol, aux Pays-Bas, ce sera une gare de passage, permettant un bref arrêt sur un trajet plus long.

Il existe des plans pour que la ligne 36c soit après l'an 2000 embranchée à hauteur de Zemst à la ligne pour Anvers et côté Haren à celle pour Liège. Les TGV pourraient ainsi desservir l'aéroport, comme déjà en France à Roissy-Charles de Gaulle et Lyon-Satolas.

... vers des cieux lointains...

Air France Belgique et la SNCB ont signé un accord pour commercialiser les pré et post acheminements en train entre l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et toutes les gares belges des voyages aériens à longue distance. C'est le TGV Bruxelles-Nice qui "ramasse" ou dépose les clients d'Air France à RCG. Le trajet en TGV est proposé au même prix que le trajet en avion Air France faisant escale à Roissy. L'offre, valable du 15 juillet au

23 septembre, est vendue par toutes les agences de voyages agréées par la SNCB et Air France.

La combinaison avion + train n'est pas inconnue chez nous. Depuis plusieurs années déjà, le billet de 1^{ère} classe des lignes Sabena permet de prendre gratuitement le train-navette Aéroport - Bruxelles-Nord/Central. Une opportunité qu'apprécient certainement les voyageurs avertis des tarifs routiers sur cet itinéraire.



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

CALENDRIER

Rentrée plein tube

Après un été très actif, c'est sur les chapeaux de roues que la SNCB négocie la rentrée.

Foires, salons, expos...

Jusqu'au 25 septembre, aux halles de Bruges, expo sur un siècle d'existence du port de mer. Notre Musée (Bruxelles-Nord) a prêté sa maquette du terminal ferry.

Promotion des formules ferroviaires dans diverses foires commerciales:

- à la 50^{ème} foire internationale de Gand, du 9 au 24 /9;
- à la foire commerciale de Mons du 22/9 au 8/10;
- à la foire annuelle de Liedekerke du 30/9 au 2/10;
- à la foire commerciale de Tournai, du 14 au 22/10.

Nous présentons des messages plus ciblés à deux reprises:

- au salon «Initiatives», du 26 au 28/10 à Liège, où B-Cargo rencontre sa clientèle industrielle;
- au salon des Seniors, qui s'ouvre pour la toute première fois à Bruges, du 28/10 au 5/11.

Fêtes

Des gares se mettent en fête, avec le quartier environnant:

- Furnes du 1^{er} au 3/9;
- Dixmude les 9 et 10/9;
- Heide le 17/9. On y installe en grande pompe... Bob et Bobette, héros de BD depuis 50 ans cette année. Heide rend ainsi hommage à Willy Vandesteen, qui avait là son chalet de campagne;
- Manage les 23 et 24/9.

Opérations diverses

Les élèves du secondaire supérieur se font «journalistes d'un jour» dans nos gares (salles de rédaction) et nos trains (moyen de transport des jeunes munis d'un Go Pass spécial) du 11 au 16/9.

Train, tram et bus jouent les stars le 1/10 pour leur journée de promotion TTB.

Du 3 au 9/10, la gare de Louvain et notre abri-musée ouvrent leurs portes au public.

Du 4 au 6/10, nous sommes à Lille (dans la banlieue de Tournai) pour participer à Eurailspeed 95, deuxième congrès mondial de la grande vitesse ferroviaire. Dans stand à l'exposition professionnelle. Et aussi avec nos partenaires (français, allemands, suédois, italiens, espagnols et anglais) dans l'expo de matériel roulant (grandeur nature) en gare de Lille Flandres du 4 au 8.

EQUIPE MOBILE D'ENTRETIEN: Le quatuor fait du chemin

Des gares accueillantes: c'est l'un de nos grands objectifs. Qui fait l'objet de soins particuliers. Nous avons passé une journée à suivre l'équipe mobile d'entretien de Termonde, chargée d'atteindre cet objectif dans la région. Heure par heure, dans la variété de leurs missions, nous avons vu vivre un quatuor de cheminots très motivés.

Rendez-vous à 7 heures en gare de Termonde. C'est l'une des premières journées estivales de cette année. Le reporter de DIT WIL ZEGGEN (version néerlandaise de C'EST A DIRE) descend du Poperinge - Turnhout et fait rapidement la connaissance de l'EME -

L'EME (Equipe Mobile d'Entretien) de Termonde a en charge 18 gares et points d'arrêt. Vous avez dit "entretien" ? Voyez donc les choses au sens large, sans oublier, par exemple, le nettoyage des vitres ou la mise en peinture des boiseries et des bordures de quais.

Equipe Mobile d'Entretien. Vite, on s'installe dans la camionnette de service, et c'est parti pour une journée axée sur les quais de quelques gares et points d'arrêt de la région.

7 h 32, Baasrode-Sud.

Dès ce premier arrêt, trois hommes arrachent les plantes qui croissent sur les quais, principalement des salicaires, qui sont particulièrement tenaces. Le quatrième équipier vide les poubelles et balaie le sol des abris.

7 h 45, Buggenhout.

Quelques kilomètres plus loin, c'est le même scénario. Sous le regard de nombreux voyageurs en attente de leur train, pour qui le spectacle semble déjà familier.

8 heures, Malderen.

Troisième point d'arrêt. Tou-

jours le même programme. Et une fois encore un public qui semble apprécier le passage du quatuor.

8 h 25, Londerzeel.

Nous voilà dans une gare habitée par du personnel. Ici, on décharge la tondeuse, pour l'entretien du petit jardin. Le chef de gare est un peu surpris de voir débarquer une cinquième personne. On lui explique. "Ah oui, justement, DIT WIL ZEGGEN est arrivé ce matin".

Retour à Termonde.

Le boulot achevé, retour à Termonde. On y charge des brochures ("En bonne voie", version ré-explicquée des conditions générales de voyage) que l'équipe distribuera les jours suivants dans les points d'arrêt.

Et le matériel... Ont-ils tout ce qu'il faut ? "Certains outils supplémentaires seraient utiles: nous souhaitons vivement les acheter. Tandis que d'autres sont rarement utilisés. Mais grosso modo ça va". L'équipe dispose de matériels de peinture variés. Pour les passages zébrés, par exemple. "Vous avez vu ? Toute la longueur en une fois. Notre pistolet est équipé d'une réserve d'un demi-litre. Plus qu'il n'en faut pour ce travail. Les bordures de quais, on les peint à la brosse. Au début, on les faisait toutes en une semaine. Bonjour le mal de dos ! Alors, nous avons choisi de mieux répartir ce travail-là".

Place à la tondeuse.

Et maintenant, cap sur "notre maison de campagne". Oh, ce n'est ni un manoir ni une villa. Un petit bâtiment tout sobre qui abrite le matériel de l'EME. Pourquoi ce retour ? Pour échanger la tondeuse contre un échafaudage dont les éléments occupent toute la longueur de la camionnette.

Le quatuor reprend la route et marque deux arrêts, à Oudegem et Wichelen, pour y accomplir les mêmes tâches que dans les trois autres points d'arrêt. Le chauffeur a un défi à relever aujourd'hui: garer de telle manière que la cabine soit à l'ombre. Vive

"Notre taille-haies est un peu court. A l'usage, on a constaté qu'il en faudrait un plus long. C'est à l'usage aussi que nous avons découvert les faiblesses de certains équipements. Nous avons un nettoyeur à haute pression, mais notre groupe électrogène est trop faible pour bien l'alimenter. Au début, nous avons eu de nombreux problèmes d'alimentation électrique: les sécurités déclenchaient chaque fois que nous branchions certains appareils. Ou alors c'est la pression d'eau qui était très faible. Mais ces petites maladies d'enfance guérissent l'une après l'autre".

l'été, mais qu'on nous épargne l'été !

A Schoonaarde, l'échafaudage arrive à destination. L'abri doit être repeint prochainement. C'est un bâtiment avec resserre, au plafond aussi haut que dans les vieux hôtels de maîtres.

Nettoyage et jardinage.

L'équipe tourne bien rond. pas besoin d'ordres pour que chacun y joue son rôle. Pendant que deux équipiers prennent en charge quais et abris, les deux autres raccordent des tuyaux d'arrosage sous l'oeil amusé de deux clientes qui trouvent judicieux, par cette température, de jouer un peu à l'eau. "On va nettoyer le couloir sous les voies".

Le petit jardin de la gare reçoit aussi son coup de frais, et les deux "jardiniers" s'offrent une pause-tartines avant de rejoindre leurs collègues dans le tunnel.

Une fois seaux, raclettes et tuyaux rangés, l'équipe rembarque pour Termonde. Et occupe le reste de sa prestation à répartir les dépliants qui seront distribués demain.

TONDRE...

DESHERBER...

BALAYER...

EST-CE QUE JE PEUX ENCORE AVOIR ...



"Avec les mauvaises herbes, c'est une vraie course contre la montre. Les produits à pulvériser doivent répondre à des règles écologiques de plus en plus sévères. Ils deviennent moins efficaces. Par exemple, si nous devons sauter une semaine dans une gare, c'est l'envahissement, et nous avons peine à respecter notre planning la semaine suivante. Si le vent apporte des graines des parcelles voisines et s'il pleut par-dessus le marché, on va trinquer".

Ici et là, selon les besoins, ON (R)OUVRE

Et bien oui ! La SNCB est une Société tout à fait responsable et le démontre une nouvelle fois. Les décisions prises hier ne correspondent plus nécessairement à celles qu'il faut prendre aujourd'hui. Tout simplement, les besoins de mobilité de la population peuvent évoluer de façon telle que notre entreprise, en tant que transporteur public, peut à tout moment revoir sa politique de desserte. Les (ré)ouvertures de quatre points d'arrêt prévues dans les tous prochains mois en sont la preuve.

C'est en juin que le conseil d'administration de la SNCB s'est penché sur la (ré)ouverture de gares et points d'arrêt qui avaient été fermés en date du 26 septembre 1993. (A cette date, 32 gares et points d'arrêt étaient mis hors service par application d'une des clauses du contrat de gestion qui constituait la SNCB en une entreprise autonome

devant faire face à des obligations de résultat).

Dans un premier temps - pour satisfaire la demande des utilisateurs du rail et, pour ces cas précis, principalement une population estudiantine - le point d'arrêt de Maffle fermé depuis lors et celui d'Alost-Kerrebroek, que nous créons de toutes pièces, se verront fréquentés par les voyageurs dès la rentrée scolaire.

Maffle, point d'arrêt situé sur la ligne 90 entre Ath et Mons, avait été fermé en septembre 1993 de par sa proximité avec la gare d'Ath et sur la base des critères de fréquentation retenus à l'époque: une moyenne - pour les cinq dernières années - de 118 voyageurs montés les jours ouvrables. Une double enquête, d'initiative locale et du Département Voyageurs, a montré que la totalité des anciens abonnés était prête à repren-

dre le train au départ de ce point d'arrêt. Partant de ces données et de la volonté de la population locale d'emprunter le train, les trains feront arrêt à Maffle les jours ouvrables à partir du 28 août.

Alost-Kerrebroek, nouveau point d'arrêt, se situe sur la ligne 82 entre Burst et Alost. La proximité de trois écoles secondaires réunissant au total environ 3.000 élèves a contribué très fortement à l'ouverture de ce point d'arrêt pour lequel un quai a été créé. Le point d'arrêt sera desservi les jours ouvrables à partir du 1^{er} septembre.

Le 28 août, le point d'arrêt de Stockem (ligne 162) reverra aussi monter des clients: 26 trains en semaine, et 8 les samedis, dimanches et jours fériés. A Olen (ligne 15), la réouverture est aussi prévue, mais à l'échéance des horaires d'hiver de 1996.

Ca s'est passé...

A Heide: deux jeunes quinquagénaires

Une parmi d'autres, la gare de Heide a reçu un sacré coup de fraîcheur cette année. Restauration du bâtiment, accueil réorganisé... Jan Francken, qui en est le chef, avait invité des clients fidèles et aussi potentiels à y jeter un coup d'oeil. Les 6 et 7 mai, quelque 4.000 personnes ont répondu à son invitation. Et 600 écoliers de la région les jours suivants.

A cette occasion, une montgolfière portant l'effigie de Bob et Bobette a pris l'air. Willy Vandersteen, le père de ces deux héros, était quasi un voisin de la gare, et il a mûri plusieurs albums dans sa maison de campagne de Heide. Ceci explique cela. Le 17 septembre, c'est en trois dimensions que les deux jeu-



nes (mais quinquagénaires) "mascottes" de la gare prendront place dans les environs. Nouvelle festivité pour inaugurer la sculpture, et invitation à tous. Les collectionneurs pourront s'acheter deux cartes postales éditées à cette occasion; il leur en coûtera 30 francs la carte, et 20 francs pour l'envoi éventuel.



Du nouveau dans le domaine de l'accueil

Au premier semestre de 95, la SNCB a poursuivi son effort de rénovation, de nettoyage, de modernisation, d'embellissement de ses gares. C'est l'accueil des voyageurs qui est en filigrane de cette démarche ininterrompue.

En quelques photos, également envoyées à la presse, des éléments de résultat de l'opération.

1. Revêtement de sol, signalétique, abris et sièges soignés pour un point d'arrêt.
2. A Châtelet, la gare est reconnaissable de loin.
3. Services des bagages modernisés à Bruxelles-Midi et Anvers-Central.
4. Pour les Liégeois, un "centre de voyages" où l'achat et l'information sur les voyages se font dans un climat paisible.
5. L'information sur les horaires présente et bien identifiée sur les quais de Kalmthout.

