

## **B97: la première phase de l'étude touche à sa fin**

Les travaux en vue de la réorganisation progressent. La première phase de l'étude touche à sa fin. Le Conseil d'administration se prononcera sous peu sur des propositions qui découlent de la réflexion menée par les sept groupes de travail. Il s'agit d'affiner encore le schéma d'organisation donné dans le plan Objectif 2005 et celui que nous avons publié dans notre édition 5/96. Un avis favorable donnera le feu vert à la poursuite de la réflexion.

Au stade actuel, dans le groupe des centres de production, on verrait comme prévu un centre autonome "entretien des wagons". Mais l'entretien à court et moyen termes des autres matériels (locomotives, automotrices et voitures) n'est imaginable que groupé, pour bénéficier d'économies d'échelle et éviter d'importants investissements supplémentaires. Ce qui amènerait à créer deux centres chargés, l'un de l'entretien à long terme, l'autre de l'entretien à court et moyen termes.

Un centre d'activité "patrimoine" serait chargé de valoriser les propriétés qui ne sont pas utilisées totalement par l'activité ferroviaire. En vendant, louant - achetant, au besoin - des biens immobiliers pour l'ensemble de l'entreprise.

Il serait aussi judicieux d'installer un centre de services "Facility Management". Celui-là grouperait des activités qui n'ont pas leur place logique dans d'autres centres, comme l'exploitation de l'imprimerie ou la gestion du mobilier de bureau.

Et on envisage que les Unités Centrales et de Coordination, à côté des centres d'activités et des centres de services, prennent en charge la stratégie générale et le développement de l'entreprise; les finances; la sécurité et l'environnement; la politique en matière de ressources humaines et les relations sociales; le secrétariat général.

Par la suite, on examinera quels moyens donner aux centres pour réaliser un produit de qualité et augmenter le chiffre d'affaires dans le cadre d'une gestion stricte des coûts. Avec pour objectif d'aboutir dans les délais - courts - que nous imposent la contrainte d'une concurrence accrue et la pression du marché. ■



### A lire aussi en pages 2 à 4...

- Les progrès de l'Athus-Meuse dévoilés lors d'une visite de presse
- Autorails "caténaire" et wagon "appareils de voie": des outils nouveaux pour l'infrastructure
- Arbre possède un viaduc ferroviaire parmi les plus longs d'Europe: 2 km protégés pour la grande vitesse
- Pour le confort des voyageurs: lignes et gares sont améliorées à Puurs, Ottignies, Welkenraedt
- L'intermodal s'implante au port de Gand

### MARCHANDISES

## FORD et la SNCB: 33 ans de partenariat

Le 15 octobre 96, Ford Genk a lancé sur le réseau son millionième wagon porteur d'autos neuves.

Vous avez bien lu: 1.000.000. Le résultat de 33 années de collaboration.

Dès 1963, la SNCB s'est présentée comme un partenaire important de Ford qui ouvrait une usine à Genk. C'est Peter Heller, le directeur général de Ford-Werke AG, qui souligne lui-même le rôle primordial du rail:  approvisionner l'usine "juste-à-temps" en matières premières et pièces à monter;

- évacuer fluidement les voitures neuves;
- livrer bien et vite aux différents dealers.

Le résultat: 1.000.000 de wagons chargés, soit un train de 40.000 kilomètres.

### Les débouchés de Genk

Ford expédie ses voitures - en train - dans toutes les directions. Liverpool reçoit une rame quotidienne venue par le tunnel sous la Manche. Les wagons spéciaux (60) et le service sont fournis par Auto Care Europe, filiale commune de SNCB, Ferry-Boats, British Rail et Cobelfret.

Le méga centre de distribution de Ford près de Cologne reçoit chaque jour 4 fois 18 wagons. Il redistribue ensuite vers l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, le Danemark, l'Italie et l'est européen.

C'est notre Interdelta qui emmène les livraisons quotidiennes pour le sud de la France.

Et la SNCB conduit à Anvers et à Zeebrugge des chargements pour l'Amérique du sud, l'Asie et l'Australie.

L'un dans l'autre, actuellement, Ford-Genk charge 36.000 wagons par an. ■



## ATHUS - MEUSE: la modernisation progresse

A la mi-novembre, la presse a pu découvrir une partie des importants chantiers de modernisation de la longue ligne qui relie Dinant à la frontière luxembourgeoise, via Beauraing, Bertrix, Virton et Athus. La modernisation en cours permettra de créer un itinéraire nord-sud très performant pour l'acheminement du trafic marchandises entre Anvers et l'est de la France, la Suisse et l'Italie.

Les travaux ont été prévus dans le plan STAR 21 et repris dans les plans décennaux d'investissements, notamment le plan 1996-2005, décidé cet été. Ils comprennent entre autres:

- le renouvellement des voies,
- le dégagement d'un gabarit plus généreux (dit "W 400") pour le trafic combiné,
- la modernisation de la signalisation
- et l'électrification de la ligne.

La tension électrique retenue sera le 25.000 volts alternatif. Les antennes Bertrix-Libramont et Autelbas (au-delà d'Arlon)-Athus seront quant à elles électrifiées en 3.000 volts continu.

De nombreux ponts (près de 50) ainsi que 9 tunnels sont en cours d'aménagement. Une liaison directe entre la ligne Virton-Athus et la ligne Athus-Rodange (au Grand-duché de Luxembourg) a déjà été réalisée en 1995, ce qui évite les changements de front en gare d'Athus et permet ainsi d'appréciables gains de temps.

Le total des investissements s'élève à 6,4 milliards de francs et la fin des travaux est prévue pour 2001.

Les acheminements de marchandises entre la Belgique et les pays situés plus au sud seront

très sensiblement améliorés. Cette option offre aussi l'avantage de dégager l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg du trafic marchandises. Et ça, ce sera très bénéfique pour le trafic voyageurs qui emprunte la 161, une ligne difficile et fort chargée. ■



L'axe marchandises nord-sud ( — ) et sa partie en cours de modernisation ( — )



### DESSERTE

## Boom-Puurs: on rouvre à la mi 97

Il n'y a plus de service de train entre Boom et Puurs depuis 1980. A l'époque, on a élargi le canal maritime, ce qui a rendu le pont ferroviaire inutilisable. Après une longue attente, la rénovation du pont permet enfin d'y rétablir la circulation des trains.

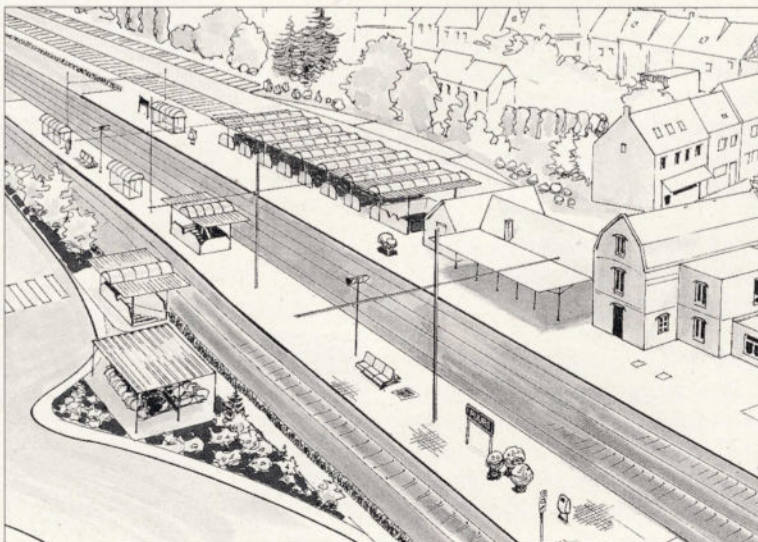
A partir de la mi 97, le tronçon de ligne Puurs-Boom aura été renouvelé, électrifié (un investissement de 190 millions) et la liaison Puurs-Anvers sera directe. On aura aussi rénové en profondeur la gare et ses abords:

- nouveau couloir sous voies, qui relie les quartiers riverains;
- quais repavés, équipés d'abris modernes, avec sièges et éclairage;
- aménagement de deux abris pour vélos de 232 places au total;
- réaménagement de la place de la gare, du parking SNCB (98 voitures) et des arrêts de bus;

rafraîchissement du bâtiment de gare.

Tout cela est financé dans le cadre d'un partenariat à trois: SNCB, De Lijn et la commune. Tout ira vite, car le trafic doit

redémarrer le 1<sup>er</sup> juin prochain: un train par heure en semaine et peut-être des trains de pointe, si la demande le justifie. Le succès de l'offre en semaine pourrait conduire à la mise en place d'un service le week-end. ■



## 30<sup>ème</sup> anniversaire de la fin de la traction vapeur

Ath - Denderleeuw, 21 et 22 décembre 1996

Le 20 décembre 1966, le dernier train de voyageurs régulier tracté par une locomotive à vapeur circulait entre Ath et Denderleeuw.

30 ans plus tard, à un jour près, la SNCB organise les 21 et 22 décembre un week-end de circulations spéciales sur le parcours, avec des animations dans ces deux villes: Lessines, Grammont, Ninove.

Pour l'occasion, deux expositions seront organisées à Ath et Denderleeuw et du matériel historique sera aussi exposé dans ces deux gares. Si les conditions météo le permettent, une des circulations du samedi sera même effectuée en traction vapeur. Des billets spéciaux pour les circulations spéciales seront en vente dans les gares du parcours.

### GRANDE VITESSE

## 2 kilomètres de viaduc à Arbre

C'est ce 27 novembre qu'a été inauguré l'un des plus imposants ouvrages d'art de la ligne à grande vitesse: le viaduc d'Arbre. Il s'agit de l'un des plus longs viaducs ferroviaires d'Europe: 2 kilomètres au total sur les territoires des communes d'Ath et Chièvres.

La particularité de ce viaduc est sa forme en "U", intégrant à l'ouvrage les protections contre le bruit. La plate-forme est en effet entourée de deux parois latérales hautes de 4,2 mètres qui isolent totalement les trains. Les concepteurs ont choisi de construire un viaduc à Arbre en raison de l'existence de nombreux obstacles naturels ou artificiels. Il fallait croiser le canal Ath-Blaton, la Dendre orientale, la Hunelle, la Chaussée de Mons, la ligne de chemin de fer Ath-Jurbise et diverses routes et chemins.

Dans le souci de conserver le pa-

trimoine de la région, la SNCB a fait cohabiter le viaduc avec un petit pont en pierres locales érigé en 1717 sur la Dendre orientale. La construction de la ligne nouvelle, de la frontière française à Tubize, est une prouesse humaine et technique que la SNCB est en passe d'avoir totalement réalisée.

Depuis le 2 juin de cette année, les 14 premiers kilomètres de la LGV, entre la frontière française et Antoing, sont opérationnels. Ils sont raccordés à la LGV nord française à hauteur du triangle de Fretin et de l'autre côté à la ligne 78 Mons-St-Ghislain-Tournai, la dorsale wallonne. Ils voient passer les Thalys (Bruxelles-Paris) à grande vitesse. D'ici 1998, toute la branche ouest (de Bruxelles à la France) pourra être parcourue à 300 à l'heure sur 71 km. Paris sera alors à 1 h 25 de Bruxelles et Londres à 2 h 40. ■

Inauguration avec la génération TGV montante



## Wagons pour appareils de voie: nos voisins sont intéressés

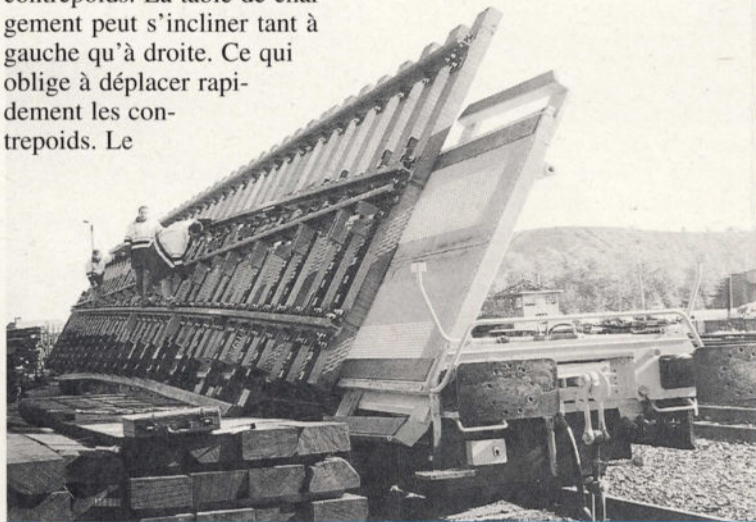
L'atelier central de Bascoup fabrique des appareils de voie, par exemple des croisements qui occupent une grande largeur au sol. Autrefois, ces appareils n'étaient transportables que démontés.

A présent, la SNCB a développé un prototype de wagon spécialisé pour transporter ces appareils entièrement montés. Ce sont les chemins de fer finnois (VR) qui ont construit le prototype pour nous. Les réseaux voisins s'y intéressent beaucoup.

L'exigence majeure est bien entendu que le chargement ne sorte pas du gabarit. On ne peut donc charger l'appareil de voie qu'en oblique. Le centre de gravité se

trouvant de ce fait déplacé, l'ensemble (wagon + chargement) doit être corrigé au moyen de contrepoids. La table de chargement peut s'incliner tant à gauche qu'à droite. Ce qui oblige à déplacer rapidement les contrepoids. Le

wagon spécial répond à ces exigences, à la satisfaction de ses utilisateurs.



## 14 autorails neufs pour l'entretien de la caténaire

On compte 4.400 kilomètres de caténaire sur notre réseau. Des équipements qu'il faut bien

entretenir, dans l'intérêt de la régularité du trafic. Le "fil" électrique court à 4,8 m

au moins au-dessus du rail. Certains sectionneurs sont même perchés à 13 mètres. Pour l'entretien, le département Infrastructure utilise des autorails spéciaux, dont le parc vient d'être presque totalement renouvelé.

On a en effet acheté 14 engins du type ES 500, dotés de deux plates-formes de 5 mètres de long chacune. L'une peut s'élever légèrement et passer de 3,75 à 4,25 m de haut. L'autre peut passer de 3,75 à 6,8 mètres au-dessus du rail et se déplacer horizontalement pour s'écarter jusqu'à 4 mètres de l'axe de la voie.

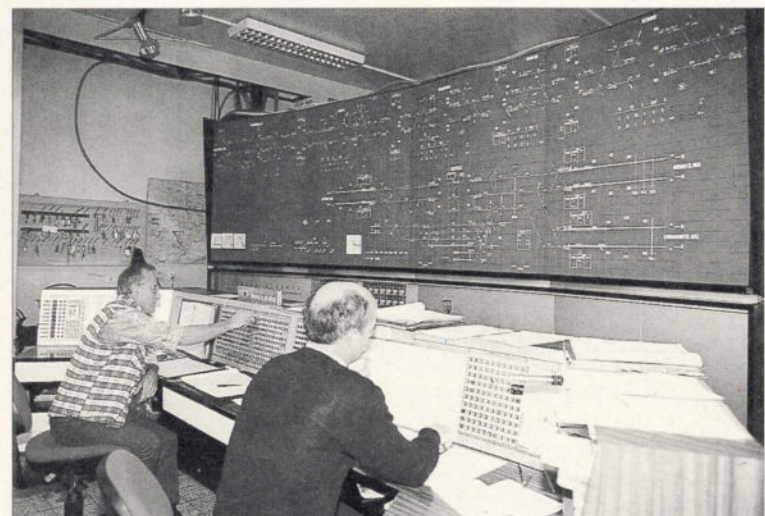
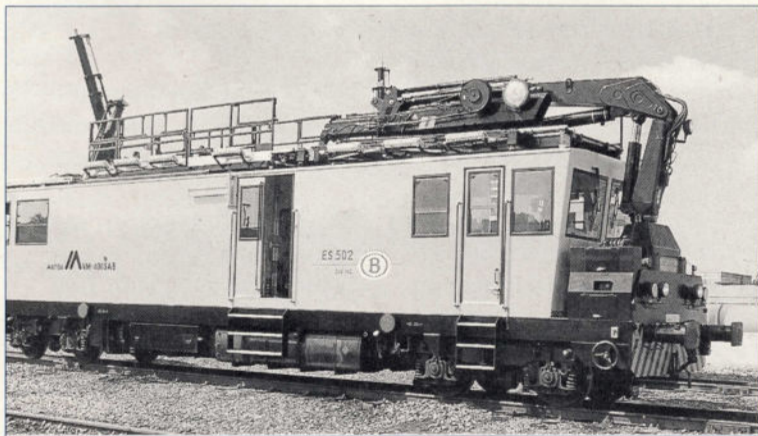
Par ailleurs, un élévateur permet de travailler à des niveaux étagés entre 3,5 et 13,5 mètres, en s'écartant jusqu'à 11 mètres de l'axe de la voie.

Les autorails sont équipés d'une télécommande, pour être manœuvrés soit d'une plate-forme soit de l'élévateur.



Côté plate-forme ▲...

et côté élévateur ▼



## AVANT APRES

Deux époques se succèdent à Bertrix, au bord de l'Athus-Meuse. La cabine de signalisation avec TCO arrive en fin de carrière, tandis que juste derrière, la cabine EBP fait son rodage avant de prendre le relais.

## Ottignies: nouvelle gare dans 2 ans

Après plus d'un siècle d'activité, l'ancienne gare d'Ottignies cède la place à un tout nouveau bâtiment.

Un bâtiment flambant neuf

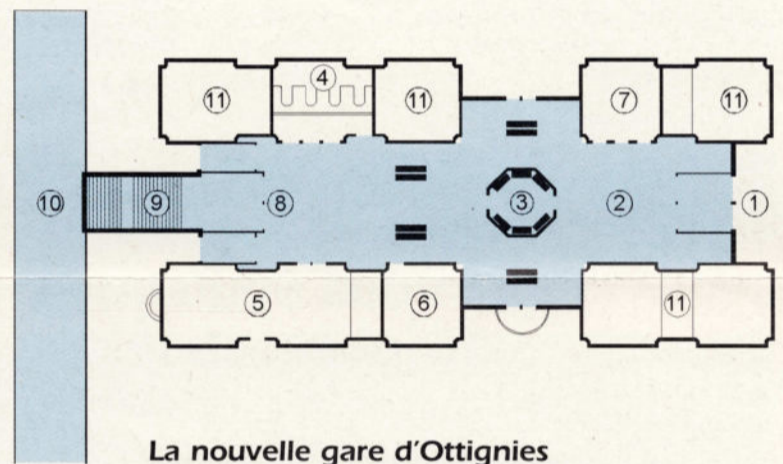
La nouvelle gare d'Ottignies est un bâtiment à l'architecture à la fois fonctionnelle et esthétique. Les volumes ont été étudiés de telle manière que les voyageurs y trouvent une ambiance agréable, conviviale: centre d'accueil des voyageurs très ouvert, guichets modernes, cafétéria et emplacements commerciaux divers...

C'est dans le cadre du plan Star 21 de modernisation du réseau intérieur que la SNCB a lancé un important chantier à Ottignies. Troisième gare wallonne par le nombre de ses voyageurs, Ottignies est un noeud ferroviaire important. L'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg et son antenne Ottignies-Louvain-la-Neuve-Université y croise l'axe Charleroi-Ottignies-Wavre-Louvain.

En moyenne, 16.000 personnes y embarquent chaque jour dans l'un des 280 trains de voyageurs. Les besoins évoluant et les technologies aussi, les installations ferroviaires devaient être adaptées.

Les travaux entamés comprennent également la rénovation du couloir sous voies, la modernisation des quais et le renouvellement de la signalétique.

A côté de son accessibilité aisée pour les automobilistes, la gare d'Ottignies a - et conservera - un atout supplémentaire: la bonne complémentarité entre le service des trains et les bus du TEC.

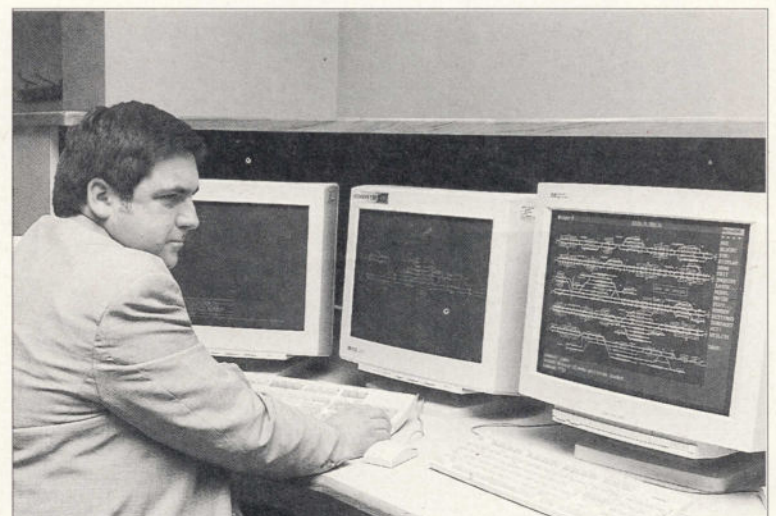


La nouvelle gare d'Ottignies

- |   |  |
|---|--|
| 1 entrée                                  | 7 sanitaires                             |
| 2 salle des pas perdus                    | 8 sortie quais                           |
| 3 salle d'attente                         | 9 escalier d'accès au couloir sous voies |
| 4 salle des guichets et centre de voyages | 10 couloir sous voies                    |
| 5 cafeteria                               | 11 locaux de service                     |
| 6 emplacement commercial                  | ■ sièges                                 |



Bruxelles, Brussel, Brussels... l'orthographe est encore différente à Moscou. Pour preuve: cette photo prise à la volée en gare de Liège Guilleminx.



## FARMAN: premier terminal intermodal au port de Gand

Nous avons ouvert officiellement le 26 novembre le premier terminal intermodal portuaire de Gand. Enfin, nous... c'est Interferry, filiale de la SNCB, qui a presque 30 ans d'existence et d'expérience du transport combiné. On va traiter là des conteneurs et des caisses mobiles pour toute la clientèle industrielle et tous les opérateurs qui feront confiance à cette technique performante.

Le terminal *Farman* - du nom de la route qui le sépare des trois darses les plus anciennes - est public. Interferry en assure l'exploitation et preste les services terminaux: manutention, administration, suivi des mouvements. Ainsi, le groupe SNCB s'implante un peu plus dans l'activité de l'entité gantoise.

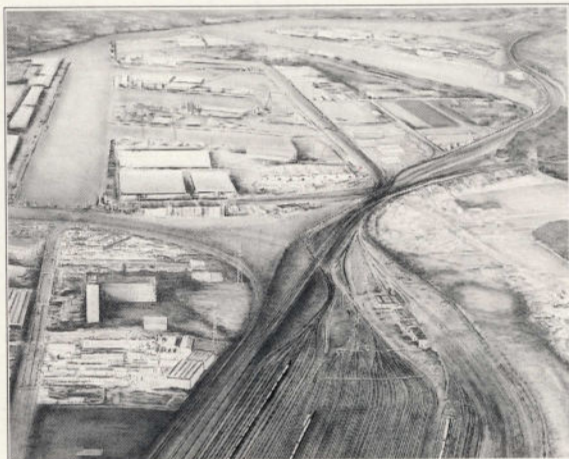
Pour l'heure, le terminal *Farman* est encore modeste: sur une superficie de 2,9 ha, il dispose d'une voie ferrée de 240 mètres et d'un reachstacker (une grue sur pneus) pour les manuten-

tions. La gare de formation de Gand Maritime garantit un service de traction très souple pour répondre aux exigences des clients. Dans cette configuration, le terminal est en mesure de traiter environ 10.000 unités par an. Mais le développement est déjà envisagé: à terme, le terminal s'étendra sur 4,7 ha et comptera 4 voies de 600 mètres chacune sous une grue portique de manutention polyvalente. A ce moment, la capacité annuelle atteindra 50.000 caisses.

Le *Farman* est un terminal *in-land*. Autrement dit, il n'est pas au bord de l'eau. La réalisation d'un terminal maritime est du ressort de l'autorité portuaire. Elle permettrait de diversifier les activités du

port, aujourd'hui quasi-entièrement "bulk".

La SNCB, Interferry et la ville de Gand ont investi ensemble 15 millions pour cette première phase. D'autres engagements suivront, pour les extensions qui donneront aux entreprises portuaires et industrielles implantées autour du port et du canal de Terneuzen davantage encore de possibilités nouvelles. ■



### Les chemins de fer belges vous souhaitent de joyeuses fêtes.



Le train. Je respire enfin.



### Les fêtes de fin d'année à un PRIX CADEAU

La tradition était déjà bien en place: nous proposons, pour les fêtes de fin d'année, un billet Week-end valable quelques jours de plus.

Pour progresser, nous offrons encore mieux cette année. Le temps de passer de 96 à 97, ce sera tous les jours Noël pendant toute la période des fêtes.

Le **Billet Fêtes** offre en effet les mêmes réductions de 40 et 60 % que le billet Week-end (40 % pour le voyageur seul ou premier d'un groupe de 6 au maximum, 60 % pour les autres voyageurs du groupe).

Mais ce billet présente deux différences de taille:

1. il est vendu aussi bien pour un voyage simple que pour un aller-retour, au choix;
2. il est d'application pendant 11 jours entiers sans interruption: du 23 décembre au 2 janvier inclus.

Dès le 23 décembre, le cadeau sera annoncé dans la presse quotidienne et aussi en TV. Et rebelote quelques jours plus tard pour que les gens soient bien au courant de l'avantage qui leur est offert.

Dans les gares, on trouvera le tract dont vous voyez ici le côté face.

Pourtant, certains ne lisent pas le journal, n'écoutent pas la radio ou ne passent pas dans les gares...

A vous de leur proposer ce cadeau de votre entreprise. ■

## Une nouvelle gare à Welkenraedt pour la fin 1997

Welkenraedt, sur la ligne internationale Ostende-Bruxelles-Liège-Cologne. La gare accueille quotidiennement pas moins de 800 voyageurs. Depuis 1965, elle vivait dans un bâtiment provisoire.

Dans le cadre de STAR 21, les choses vont changer radicalement. Le 29 octobre, le Ministre des Communications Michel Daerden a posé la première pierre d'un bâtiment nouveau, moderne, fonctionnel, d'un style très contemporain.

Cette gare fera partie d'un en-

semble plus important puisque la poste s'y installera aussi. Un ample auvent en forme de coupole cintrée abritera les voyageurs côté rue comme côté voies.

A l'horizon 2000, la gare provisoire aura été démolie et la nouvelle cabine de signalisation informatisée de Verviers-Central mise en service. Le TEC parachèvera alors la rénovation en construisant une nouvelle gare d'autobus. Un abri réservé aux vélos sera ouvert à proximité.

### VOYAGEURS INTERNATIONAUX

## EUROSTAR: effort de relance en vue

Lundi 18 novembre, 21 h 45 heure anglaise. Un camion prend feu dans une navette marchandises le Shuttle engagée dans le tunnel sous la Manche. Tout trafic (celui des Eurostar aussi) est suspendu dès cet instant.

Trois jours plus tard, le 21, des trains de marchandises (des réseaux ferroviaires) sont admis dans le deuxième puits. Mais les Eurostar ne pourront reprendre le service que sur décision de la Commission intergouvernementale de sécurité.

L'incident est lourd de conséquences pour les réseaux ferroviaires qui ont naguère investi beaucoup pour donner à leur Eurostar un niveau élevé de sécurité.

Dès le départ, ils espèrent que les réparations iront bon train pour que le tunnel soit de nouveau ouvert et que l'Eurostar ne soit pas immobilisé trop longtemps. Hélas...

### Les promesses de décembre

Décembre devait être un bon mois pour Eurostar. La vente était bien lancée, appuyée par une campagne de promotion sur le thème du shopping de Noël. L'incident est donc une catastrophe pour nous. Les raisons en sont claires.

□ L'Eurostar se vendait de mieux en mieux. Chaque jour-

née d'interruption du service entraîne un sérieux manque à gagner.

□ Dans les jours qui ont suivi l'incendie, les réseaux ont assuré à leurs frais le passage de leurs clients, par autocar et ferry, parfois par avion.

□ L'image de l'Eurostar a incontestablement pâti, même s'il n'était aucunement en cause.

□ Les effets positifs de la publicité menée jusqu'ici sont contrecarrés. Il est certain que de nouveaux efforts intensifs seront nécessaires.

□ Un certain nombre de clients ont entre-temps opté pour un transport alternatif.

Dans ce contexte de préjudice, la SNCB envisage d'exiger des dédommagements. Elle craint en outre de devoir porter un effort supplémentaire - et considérable - en matière de promotion. ■

### Dernière minute

Au moment où nous portons cette édition chez l'imprimeur, le 4 décembre, le service vient de reprendre, après 14 jours entiers d'interruption. C'est un service réduit à 7 départs quotidiens au lieu de 8.



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 donner un avis: C'EST A DIRE - SG 01.413, section 50, Bruxelles.