

MAGAZINE DESTINE AU
PERSONNEL DE LA SNCB



De B97 à B98

Avant la mi-novembre, au terme d'un tour des districts, on a achevé toutes les vérifications sur le terrain de la transposition du personnel dans la nouvelle structure. A peu près en même temps était déjà parue la liste de quasi tous les managers des centres d'activités et de services (lire notre article à droite sur cette page).

Les derniers arbitrages et les choix ultimes ont également été faits. Au moment où cette édition vous parvient, on met la dernière main à l'affectation de tous les agents dans la nouvelle structure et à l'édition des organigrammes.

Le travail de préparation entamé en septembre 96 avec le consultant Roland Berger & Partners arrive à son point d'orgue. Chaque agent en activité a une affectation précise dans la nouvelle structure.

Nous entrerons sous peu en phase d'application et nous devons parler de B98, période nouvelle, au cours de laquelle nous mettrons en place dans les plus fins détails la SNCB du prochain siècle. Nous aurons franchi un pas considérable vers notre Objectif 2005.



Managers: valoriser les acquis

Les managers des centres d'activités et des centres de services, comme les responsables des unités centrales et de coordination sont à présent tous connus.

Le schéma que nous avons publié dans notre premier numéro de 97 a été légèrement modifié:

- les "Finances" sont devenues une Unité centrale et de coordination plutôt qu'un centre de services;
- on a créé le centre de services "Télécom", pour lequel une case vierge était d'ailleurs réservée en prévision de l'ouverture du marché des télécommunications, sur lequel la SNCB a certainement des offres logistiques à faire.

Concrètement, Jean-Louis Dermaux continue à diriger ABX, dont il a piloté le redressement depuis trois ans; il est l'un des 16 managers que la SNCB met à la tête de ses centres d'activités et de services.

Citons les 15 autres, en passant en revue les unités qu'ils dirigeront.

CENTRES D'ACTIVITÉS

- Production
- Maintenance de l'infrastructure: Jean Denayer
- Entretien long terme: Michel Squilbin
- Entretien court et moyen termes: Jozef Maes
- Entretien wagons: Daniel Derochette

- Gestion
- Patrimoine: Paul Martens
- Réseau: Alex Migom
- Conducteurs et matériel des trains: Jean-Marie Robette

- Exploitation
- Transport national voyageurs: François Befahy
- Transport international voyageurs: Daniel Desnyder
- Fret (B-Cargo): Paul Struman

CENTRES DE SERVICES

- Administration du personnel: Claude Pagneau
- Informatique: Joseph Surmont
- Facility Management: Leo Cockx
- Achats: Jean Herbauts
- Télécom: Paul De Smet

Quasi tous les managers sont des cadres supérieurs de la SNCB. La plupart d'entre eux sont même aujourd'hui à la tête d'une division ou d'un service qui gère les activités dont ils auront la responsabilité à partir du 1^{er} janvier.

En clair, les dirigeants de la SNCB ont choisi de valoriser les acquis de l'entreprise. Ils ont tablé sur l'expérience dans les différents domaines d'activités ferroviaires et la connaissance de l'esprit qui anime le personnel de la SNCB.

INFORMATION

Notre situation personnelle à partir de 1998

Nous commencerons l'année 98 dans une nouvelle structure. Où serai-je, personnellement? Chacun d'entre nous se pose cette question. L'information utile est en préparation.

Au moment où nous distribuons cette dernière édition de l'année 97, à une dizaine de jours de Noël, la SNCB est

juste à la veille de sa nouvelle époque. Tenant compte des toutes dernières retouches effectuées sur le terrain, les consultants chargés de nous accompagner dans la restructuration vont achever leur mission en faisant deux choses:

- mettre la dernière main au fichier complet du personnel en activité dans la version nouvelle de la SNCB;

□ finaliser les organigrammes des centres d'activités, des centres de services et des unités centrales.

Ce travail achevé, le Président du comité de direction fera envoyer à chaque agent, sur son lieu de travail, une lettre personnelle. Cette lettre lui indiquera son affectation et son adresse administrative dans la nouvelle structure.

En même temps, l'édition

complète des organigrammes de toutes les composantes de l'entreprise devrait être ajoutée aux livres d'ordre dans toute l'entreprise.

Ainsi, chacun, connaissant son numéro d'unité administrative par le courrier personnel, pourra repérer sa place exacte dans l'édifice de la SNCB. Avec, au besoin, l'aide de son chef immédiat, nanti d'informations complémentaires.

Les envois personnels - donc aussi le vôtre - et collectifs devraient parvenir à leurs destinataires aux environs du nouvel an par courrier interne.

Il serait judicieux qu'on veuille à les faire suivre immédiatement si le hasard les mène à une mauvaise adresse ou si le destinataire profite des fêtes de fin d'année pour prendre quelques jours de congé.

14 décembre 1997: ouverture de la nouvelle ligne

TRAJET

Gagner 30 à 35 minutes

| | Avant | Après |
|-------------------------------|--------|----------|
| | | le 14/12 |
| Eurostar® (Bruxelles-Londres) | 3 h 15 | 2 h 40 |
| Thalys® (Bruxelles-Paris) | 1 h 58 | 1 h 25 |

Les TGV directs de Bruxelles vers de nombreuses destinations françaises bénéficieront également d'un gain de temps d'une demi-heure à partir du

14/12. Pour certains TGV, cette réduction de la durée du parcours s'ajoute aux améliorations réalisées sur le territoire français.

| | | |
|----------------|--------|--------|
| Bruxelles-Lyon | 4 h 26 | 3 h 27 |
|----------------|--------|--------|

Événement d'exception mérite écart à l'ordinaire. C'EST À DIRE ne vous présente pas seulement en couleurs nos deux types de matériels "grande vitesse". Pour l'occasion, il a viré son bleu traditionnel en rouge Thalys.

Le 10 décembre, un Thalys aux couleurs royales

Le mercredi 10 décembre, Leurs Majestés le Roi Albert II et la Reine Paola inauguraient solennellement la LGV. C'EST À DIRE ouvrira l'année 98 en consacrant un reportage à ce jour important pour le trafic ferroviaire belge et international.

354 km/heure: un record !

Le vendredi 7 novembre, sur la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française, différents trains ont atteint la vitesse de 350 km/h, en réalisant même des pointes à 354 km/h.

Les vitesses-record enregistrées le 7 novembre ont été atteintes lors de parcours d'essai en Thalys et en Eurostar qui précédaient la mise en service définitive de la

nouvelle ligne le 14 décembre.

Sur le plan de la technique ferroviaire, la ligne convient pour des vitesses allant jusqu'à 320 km/h. Pour l'homologation, lors de certains parcours d'essai, la vitesse commerciale devait être dépassée de 10 %.

Une vitesse de 330 km/h était donc suffisante, mais le 350 a pu être atteint. Nos techniciens l'ont voulu pour deux raisons:

□ primo, ils souhaitaient véri-

fier l'influence d'une vitesse de 350 km/h sur le confort de voyage;

□ secundo, ils voulaient procéder à l'essai de trois différents types de caténaires dans les environs de Chièvres. Une sorte d'essai scientifique pour l'équipement d'autres tronçons de LGV qui figurent au programme.

Nous reviendrons plus en détails sur l'homologation de la ligne dans un prochain numéro.



FACILITÉS

TGV et clients FIP: habitudes à prendre



Qu'est-ce qu'un client FIP ? Nous, tout simplement, qui sommes cheminots, ainsi que nos proches, appelés *ayants-droit*.

Nous l'avons constaté depuis la création du service Eurostar: les accords internationaux entre réseaux ne prévoient plus que le voyage soit totalement gratuit (hormis réservations) lorsque nous empruntons des trains à grande vitesse. Il est vrai que nous y bénéficions - comme tous les clients qui en sont ravis - d'un plus grand confort et d'une offre globalement supérieure.

La règle s'applique à l'Eurostar, depuis fin 1995, au Thalys, qu'il aille à Paris, aux Pays-Bas ou vers Cologne, et aux relations directes Bruxelles-France en rames TGV.

Les montants - de 140 à 810 francs selon le niveau de confort et la destination - et le "cadeau" de lancement du Thalys, Fip & Friends, ont été présentés dans Le Rail.

Cela ne signifie pourtant pas que tous nos trajets soient désormais "payants". Pour atteindre Cahors, nous pouvons prendre un train "ordinaire" à Bordeaux, où le TGV direct nous avait déposés la veille, par exemple. Ce sera gratuit si nous sommes en possession d'un billet FIP traditionnel, dont nous daterons alors une souche. Le retour peut être la combinaison d'un trajet gratuit pour Paris (en utilisant une souche encore valable du billet FIP) et du Thalys de Paris à Bruxelles au prix FIP d'un voyage simple.

Mon travail: la grande vitesse

Le matériel est fantastique. Mais il n'existerait pas sans la présence de tous ces gens qui lui don-



Francis CARTESIANI
conducteur de trains Thalys et Eurostar

Je suis conducteur depuis 18 ans. Après avoir été initié à la grande vitesse, je roule sur Eurostar et Thalys. En ce qui me concerne, c'est le plus beau métier du monde. J'aime de pouvoir rouler sur les liaisons Londres ou Paris comme j'ai pu le faire sur le réseau traditionnel. Le changement, c'est l'exaltation de connaître une réglementation plus diversifiée mais surtout la grande vitesse.

Un jour, alors que je n'étais pas encore très expérimenté, je suis allé à Londres et je ne l'ai jamais vue. En sortant du tunnel, il y avait un tel brouillard, plutôt fog, que l'on n'y voyait goutte mais la ligne LGV est tellement sûre que je suis arrivé à destination dans la confiance la plus totale.



Daniel DUBOIS
train manager Thalys et Eurostar

Rouler sur les différents matériels est très intéressant et évite la monotonie. Je suis heureux de pouvoir travailler sur des trains qui sont à mes yeux à la pointe du progrès.

Avant de pouvoir voyager sur la nouvelle ligne, les clients étaient déjà contents de pouvoir circuler avec du nouveau matériel. Maintenant, ils sont de plus en plus intéressés par la vitesse à laquelle on roule. La vitesse attire de plus en plus de gens de tous les niveaux et je rencontre régulièrement des artistes mondialement connus qui apprécient ce mode de déplacement. Quand je vois le nombre grandissant de personnes et la façon dont ils s'intéressent à ce mode de déplacement, j'ai la nette impression que la saturation routière grandissante favorise le train.



Jean-Marie HOLVOET
technicien principal au poste d'entretien TGV de Forest

J'ai suivi une formation théorique chez le constructeur et j'ai appris à dépanner les Eurostar avec le service après-vente. J'interviens également sur les Thalys. C'est agréable de pouvoir exercer son métier dans cet univers.

Il faut savoir que trouver une panne sur une rame de 400 mètres n'est pas simple. Il faut une aide informatique. Cette aide, on la trouve dans la rame même. Ce qui me permet de pouvoir réagir très rapidement. Mais en matière de pannes, on en apprend tous les jours. C'est amusant, si je puis dire !

Etre dépanneur, c'est savoir juger une avarie par rapport à une autre tout en préservant la règle de LA SÉCURITÉ. J'aimerais de plus ajouter que c'est depuis mon entrée à la SNCB que j'ai appris à mettre en pratique toutes les théories apprises "vaguement" à l'école.

Le TGV entre Bruxelles et la frontière française

ENJEU

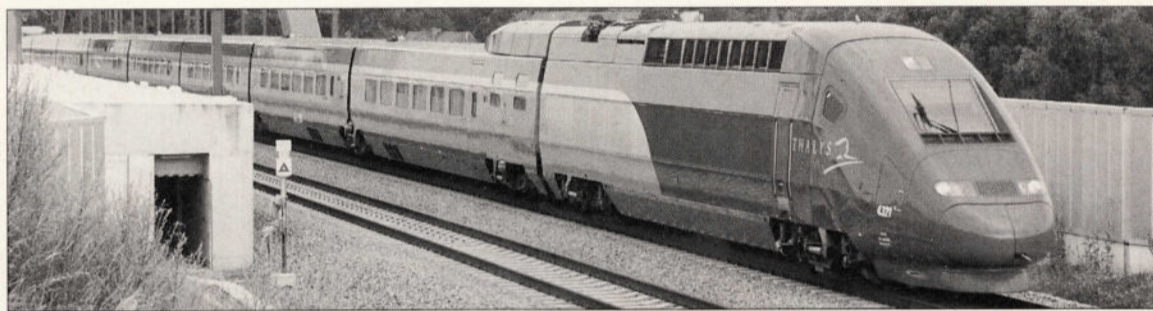
La grande vitesse: atout pour l'avenir

Pour un petit pays comme le nôtre, penser "international", c'est essentiel dans le cadre de l'europanisation. Penser international, c'est aussi développer le petit bout belge dans le futur grand réseau européen de grande vitesse.

La SNCB a, en d'autres mots, un besoin très fort de la grande vitesse pour la croissance de son trafic international. On prévoit que dans un avenir proche les recettes du trafic international représenteront 50 % et plus du total des recettes voyageurs. Le 14 décembre, ouverture de

la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française, est une date capitale.

Entretemps, les nombreuses initiatives en vue de la modernisation et de l'amélioration du trafic ferroviaire sont assidûment poursuivies sur le réseau intérieur.



Bruxelles-Paris: moitié plus vite en 3 ans

2 heures 50

Avant 1995, la durée moyenne du voyage avoisinait 3 heures.

2 heures 15

Les rames TGV font leur apparition à partir de 1995. La durée du voyage passe à 2 heures 15.

2 heures 03

2 juin 1996: il n'y a plus que des trains à grande vitesse sur la ligne et le tronçon de LGV entre Antoining et la frontière française est mis en service.

1 heure 25

14 décembre 1997. La nouvelle ligne à grande vitesse est achevée. Bruxelles ne se trouve plus, ainsi, qu'à 1 heure 25 de Paris, et inversement.

En moins de 3 ans, les chemins de fer sont donc parvenus à gagner 50 % du temps de voyage entre les deux métropoles européennes. Il sera même possible de gagner quelques minutes lorsque les travaux à l'entrée de Bruxelles-Midi seront terminés.

ment vie. Les collaborateurs du Telesales, du terminal, les conducteurs, le personnel d'accompagne-

ment des trains, du catering, de l'entretien... A la veille du 14 décembre, la parole devait être

donnée à tous ceux et celles qui contribuent à façonner les produits Eurostar et Thalys. Leur

avis est unanime: ils ont fourni des efforts, ils ont beaucoup appris - dans le domaine des langues, de

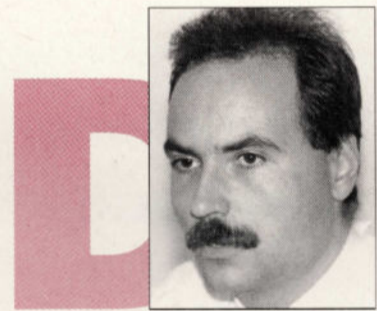
la technique et de la réglementation. Surtout, ils aiment leur produit, leur travail et ils en sont fiers.



Nicolas FEYAERTS

terminal manager Eurostar en gare de Bruxelles-Midi

Après un bref passage au département Voyageurs, j'ai accepté la fonction de terminal manager. Cela me faisait peur. Mais avec l'expérience, c'est une très bonne surprise. La fonction de terminal manager est avant tout une fonction administrative de gestion de l'ensemble du terminal, de rédaction de consignes, elle n'est pas issue du mouvement. C'est, si vous voulez, un boulot de coordination entre la gare de Bruxelles-Midi, le département Voyageurs et les gens du terrain. J'ai peu de contact avec la clientèle. Par contre, je crois que nous devons mener une politique davantage basée sur l'attente des clients. Notre succès, c'est le client !



Chris COMMERE

duty manager au terminal Eurostar de Bruxelles-Midi

En acceptant la fonction de duty manager, j'ai découvert une autre façon de travailler. C'est organiser le bon déroulement du passage des clients dans le terminal. J'organise l'accueil aux voyageurs et j'interviens en cas de litige. Je veille à ce que les trains partent à l'heure. Dès lors, je suis en relation avec l'atelier de Forest, le block et le mouvement. J'effectue aussi les annonces en collaboration avec la gare. Avant chaque départ, je rencontre le personnel d'accompagnement pour l'avertir de toute situation imprévue. De plus, je supervise le transport des colis Eurodoc. Et en cas de retard de train, je mets tout en oeuvre pour satisfaire les besoins de la clientèle (correspondances, réservation d'hôtel, appel d'un taxi...). C'est réellement un travail très varié.



Jean-François VAN AELST

catering manager

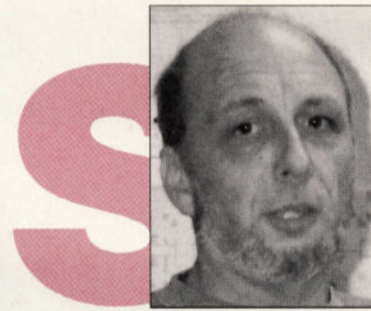
Nos deux chevaux de bataille de la grande vitesse, c'est l'Eurostar et le Thalys. Et notre objectif, c'est de servir dans les meilleures conditions les repas à bord du train. Sans entrer dans les détails, nous travaillons avec différents partenaires. Nous avons des stewards qui s'occupent du service à bord du train. Ils ont un contact direct avec la clientèle et peuvent ainsi refléter les désirs de celle-ci. En première classe, nous attachons une grande importance au service à la place et en deuxième, c'est offrir un service bar qui répond aux besoins de la clientèle (en cas de grande affluence, un mini-bar se déplace d'ailleurs). Il existe un document de commentaire qui permet au client d'émettre son avis. Je peux vous l'assurer, je suis étonné de constater le bien que l'on pense du service. La Reine Fabiola se trouve régulièrement à bord de nos trains. A vous de juger !



Sabrina DEWILDE

agent d'accueil au telesales

090010177, c'est le numéro de téléphone que les gens forment pour obtenir des renseignements au sujet de Thalys, Eurostar et les TGV Bruxelles-France. J'ai alors un contact avec le client à qui je fournis soit les horaires, les réservations souhaitées, les possibilités de paiement et les conditions du service après vente. Le client ne peut retirer sa réservation qu'auprès des gares équipées du système SABIN ou au guichet Railtour installé dans la gare de Bruxelles-Midi. Le service s'occupe également des réservations pour les agences de voyages et celles par Internet. Nous rencontrons des situations où les clients sont pressés, sympas, moins faciles... et cela sans contact visuel, ce qui n'est pas toujours chose évidente. Mais, le travail est vraiment chouette car il faut pouvoir faire face à toutes les situations et connaître à la perfection les produits que nous vendons afin de satisfaire au mieux les souhaits des voyageurs.



Pierre GERARD

sous-chef de gare de 1ère

classe au block 12 de la LGV. Je travaille au block 12 qui régle le trafic de la LGV entre Lembeek et la frontière française. Je suis chargé de mettre les repères (anciennement appelés signaux) au passage afin de permettre la circulation des trains à grande vitesse et de réguler le trafic en cas d'incidents. J'exerce les fonctions de signaleur, de sous-chef et de dispatcher. On utilise le matériel de la dernière génération appelé EBP (poste à commande électronique). Les commandes s'effectuent au moyen d'un clavier de PC. Nous visualisons à l'écran tout le système de sécurité. Le passage en site nouveau ne change pas tellement le travail, mais il faudra être encore plus vigilant puisque les trains évoluent plus rapidement. Mais le fait d'utiliser l'EBP engendre une sécurité accrue dans la tâche de surveillance. C'est vraiment très sécurisant de travailler avec ce matériel.

L'infrastructure marchandises du port d'Anvers: vivre avec son temps

La SNCB joue aussi un rôle important dans la garantie d'une "mobilité" durable en ce qui concerne le trafic de marchandises. Le plan d'investissements 1996-2005 prévoit de consacrer plus de 23 milliards rien qu'au trafic de marchandises. Une grande partie de cette somme ira à l'infrastructure portuaire. Quelque 8,4 milliards vont au port d'Anvers qui évolue fortement.

Plus d'un tiers de notre trafic de marchandises transite par le port d'Anvers. Il va dès lors de soi que la SNCB veuille participer aux développements en cours et procède à des investissements: 8,4 milliards répartis sur 10 ans.

ANVERS-NORD

Après l'adaptation des faisceaux C pour le trafic en direction du port, les faisceaux B pour l'arrière-pays seront modernisés. Dans le faisceau de formation B2, cinq fois 8 voies seront alors posées et un système automatique de triage et de freinage installé. La technologie EBP ayant fait son entrée, dès 2001, Anvers-Nord sera une gare de formation moderne pour les trafics croissants en transport diffus.

TERMINAL DE LA MER DU NORD

Le terminal, exploité par Schelde Container Terminal Noord, une entreprise groupant Noord Natie (67 %) et la SNCB (33 %), a été inauguré officiellement le 13 juin 1997. Il est équipé de 4 voies de manutention, ainsi que d'une voie de contournement. Dans le prolongement, un faisceau d'arrivée et de départ de huit voies sera posé. La liaison avec Anvers Nord et l'arrière-pays passe par la ligne 11 et le pont fixe Noordland sur la jonction Escaut-Rhin.

RIVE GAUCHE: NOUVEAUX TERMINAUX CONTENEURS

Le trafic augmente considérablement sur la rive gauche. Par conséquent, la ligne ferrée existante entre la bifurcation de Zwijndrecht-Fort (ligne 59 Anvers-Gand) et le faisceau Sud sera portée à double voie et électrifiée. Le faisceau Sud passera de 12 à 22 voies.

Une nouvelle darse à conteneurs est prévue sur la rive gauche pour l'an 2000. Le projet définitif prévoit trois nouveaux terminaux. Pour pouvoir les desservir, la SNCB doit aménager une boucle ferroviaire complète à partir de la bifurcation Steenland sur la ligne 208, avec de nouvelles voies le long de la darse à conteneurs et autour des darses Doel et Verrebroek en direction du faisceau Sud.

ANVERS - SCHIJNPOORT

Le faisceau Q, insuffisant même pour des trains de 600 m, est porté à 750 m. En même temps, un nouveau bâtiment de service doit être érigé à côté du faisceau. En 1998, le

terminal TRW sera encore agrandi. Les zones de chargement A et B et les rails-guides pour grues correspondants, ainsi que la zone C, seront allongés.

TERMINAL CIRKELDYCK

Interferry gère deux terminaux dans le port d'Anvers: le premier au Zomerweg et le Cirkeldyck, ouvert en mai 96 sur une aire de 53.000 m². Actuellement, le terminal ne dispose que d'une grue-portique qui enjambe les 4 voies de 600 m. L'équipement sera renforcé par une deuxième grue-portique et les cavaliers transporteurs nécessaires. ■



LA CROISSANCE CONTINUE

Déjà, les résultats de la SNCB au premier semestre 97 s'avéraient positifs.

Aujourd'hui, les chiffres sont connus pour une période de 9 mois. Ils confirment les résultats des 6 premiers mois.

Les recettes connaissent une augmentation globale de 4,8 % par rapport à l'année 96. Le trafic intérieur voyageurs (+ 6,7 %) et les envois d'ABX (+ 13,3 %) en sont les principaux responsables.

En marchandises, la diminution des transports de charbon et d'acier est compensée par une hausse importante du transport combiné, plus de 15 %, et une bonne tenue du trafic diffus.

Le trafic international des voyageurs évolue favorablement. Et on compte sur une augmentation sensible de ses recettes dès la mise en service de la ligne à grande vitesse le 14 décembre: le voyage en Thalys et Eurostar, accéléré de 35 minutes, sera encore plus attrayant.

INFRASTRUCTURE

Rivage-Gouvy: 25.000 volts en 1999

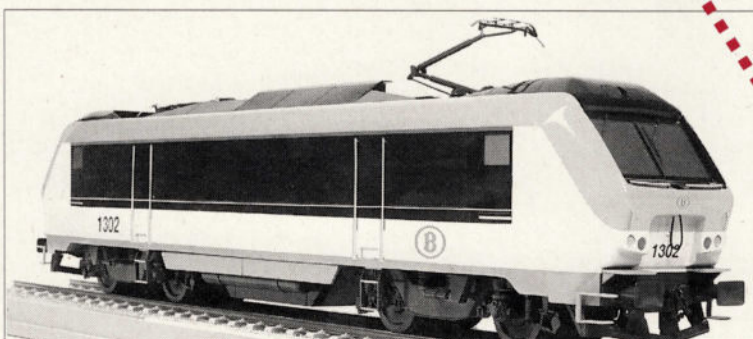
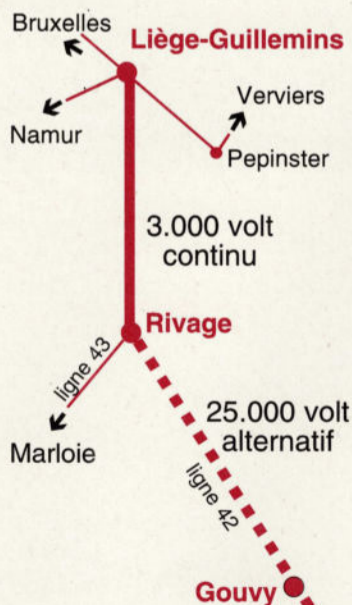
L'électrification de Rivage-Gouvy a débuté le mois de septembre dernier et se poursuivra jusqu'en mai 1999. La modernisation de cette ligne s'inscrit directement parmi les objectifs du plan STAR 21 de la SNCB, le plan de modernisation du réseau intérieur.

La dernière phase de la modernisation de l'axe Liège-Luxembourg a débuté entre Rivage et Gouvy. Les travaux d'électrification sont estimés à 850 millions. Le Grand-Duché de Luxembourg et l'Union Européenne y participent pour 550 millions. Le projet a un double objectif. D'une part, améliorer les conditions d'exploitation de la ligne, augmenter la qualité du service et la fréquence des circulations. Le passage à la traction électrique permettra aux trains de circuler à une vitesse de 100km/h à certains en-

droits. Les nouvelles locomotives bitension type 13 y amélioreront encore les performances des relations. D'autre part, les voyageurs grands-ducaux accéderont via Liège au réseau européen de trains à grande vitesse Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne.

L'HEURE DES TRAVAUX

L'électrification de la ligne en 25.000 volts alternatif concerne 58 km de ligne dont 24 à double voie. Les trains entre Liège et Gouvy seront tractés par du matériel bicourant, sous 3.000 volts continu entre Liège et Rivage et sous



25.000 volts alternatif de Rivage à Gouvy et au-delà. A ce jour, la plupart des travaux de voie sont terminés. Treize ponts devraient être adaptés pour dégager le nouveau gabarit requis pour les installations caténaires. Huit ont déjà été remplacés. De même, neuf tunnels ont subi ou subiront une cure de rajeunissement. Les autres travaux de modernisation concernent les aménagements à la voie, la suppression de passages à niveaux et la modernisation de la signalisation. Au printemps 98, une nouvelle cabine de signalisation de type "tout relais" sera mise en service en gare de Trois-Ponts. A plus long terme, l'ensemble de la ligne sera télécommandé d'une cabine électronique située à Rivage. La ligne sera également équipée de câbles à fibres optiques comme l'ensemble du réseau (voir "Voie et télécommunications" dans C'EST A DIRE 4/97).

LIFTING DES GARES

A partir de mars prochain, pour faciliter et accélérer les travaux, certains trains seront remplacés temporairement par des bus entre 9 et 15 h. Les navetteurs, les étudiants et les voyageurs du week-end ne verront pas de différence. Ce qu'ils verront, par contre, ce sont les travaux de réaménagement menés dans les gares pour les accueillir toujours mieux. Les gares de Gouvy et Trois-Ponts ont été rénovées récemment. Aywaille a déjà bénéficié d'une cure de rafraîchissement et Vielsalm va s'offrir un nouveau bâtiment. Quant au point d'arrêt de Coö, il sera déplacé pour que le quai soit plus proche du centre de la localité. L'entreprise veut toujours être plus près et à l'écoute de la clientèle. Cela se voit entre Rivage et Gouvy. ■

Le "1.1.00" sera-t-il le 1^{er} janvier 1900 ?

En 1900, tous les trains étaient à vapeur. Nous vivrons un flash-back sur cette "belle époque" si l'ordinateur nous ramène 100 ans en arrière le 1^{er} janvier 2000.

Les médias prédisent souvent une catastrophe informatique pour l'an 2000. Aucune opération automatisée ne sera désormais plus exécutée, ou alors pas au bon moment. Nous coucherons-nous le vendredi 31 décembre 1999 pour nous réveiller le lundi 1^{er} janvier 1900 ?

UNE ÉCONOMIE DE DEUX CARACTÈRES

Les mégabytes de mémoire et les gigabytes de capacité de stockage des ordinateurs actuels nous ont vite fait oublier les limites des premiers ordinateurs.

Au temps où les programmeurs devaient user de toute leur inventivité pour utiliser au maximum la capacité de mémoire disponible, toute économie de positions de mémoire était on ne peut mieux accueillie. Il était donc

tentant, dans la date, de limiter l'année aux deux derniers caractères; les deux premiers (19) étaient supposés connus lors de l'interprétation des données, mais n'étaient pas introduits dans l'ordinateur.

Jusqu'à présent les grands systèmes informatiques comme les mini-ordinateurs et PC travaillent couramment sans les chiffres du siècle et utilisent toujours des programmes basés sur ce principe.

Le problème de l'an 2000 se pose pour des applications qui gèrent des événements ou dans lesquelles la date joue un rôle important. A défaut d'intervention, l'ordinateur interprétera l'année 00 comme l'an 1900.

Supposons que l'ordinateur considère le dimanche 2 janvier 2000 comme le mardi 2 janvier 1900, il exécutera les programmes à démarrage automatique prévus pour un jour ouvrable. Il ne considérera plus personne comme ayant droit à une pension, puisqu'en 1900, le centenaire de l'an 2000 était encore au biberon. Les travailleurs perdront leur droit au salaire: en

Y2K sur Intranet

Vous en saurez plus en consultant la page "Intraweb/Y2K" sur notre réseau Intranet

1900, ils n'étaient même pas encore nés. Jolis problèmes...

LA SNCB A PREPARE SON REMÈDE

Les agents de la SNCB recevront bien entendu leur salaire au 31 janvier 2000. Car le matériel et les logiciels auront été adaptés. Dans les milieux informatiques, on se prépare à "réaliser la compatibilité de l'an 2000". Ce travail est appelé succinctement "conversion Y2K" (Y pour year, 2K pour 2000). A la SNCB, on estime le coût de cette adaptation à 300 millions, exclusivement pour les systèmes gérés par SG 07.

En concertation avec les fournisseurs, les collaborateurs du projet Y2K vérifieront les systèmes des ordinateurs centraux et des ordinateurs gérés par SG 07.

Les PC qui ne sont pas sous la gestion de SG 07 doivent être adaptés par les utilisateurs. Idem pour les programmes, les macros, les tableaux, les documents (ce qui demande une certaine programmation) mis au point par les utilisateurs eux-mêmes, sur leur PC ou via TSO.

Place aux enfants... à la gare

Quelques dizaines de milliers d'enfants, dans tout l'espace francophone belge, ont vécu intensément l'opération "Place aux enfants" le 18 octobre. Invités à visiter en petits groupes des endroits où l'on travaille, les 8 à 12 ont vécu ce samedi-là, accompagnés par le soleil, une journée sans doute inoubliable. Quelques unes de nos gares accueilleraient des groupes. Celle de Schaerbeek, par exemple, où la petite troupe

que CAD a croisée terminait une journée partagée entre une bibliothèque publique, la section locale de la Croix Rouge et une chocolaterie. Parmi les échantillons rassemblés, l'un d'eux a exhibé, tenez-vous bien, une praline à l'effigie d'Eurostar. Le sous-chef, un authentique habitant de la gare même, leur a montré la face cachée du chemin de fer. Entre autres ce graphique dont il leur a dévoilé le mystère.



Un geste pour notre clientèle...



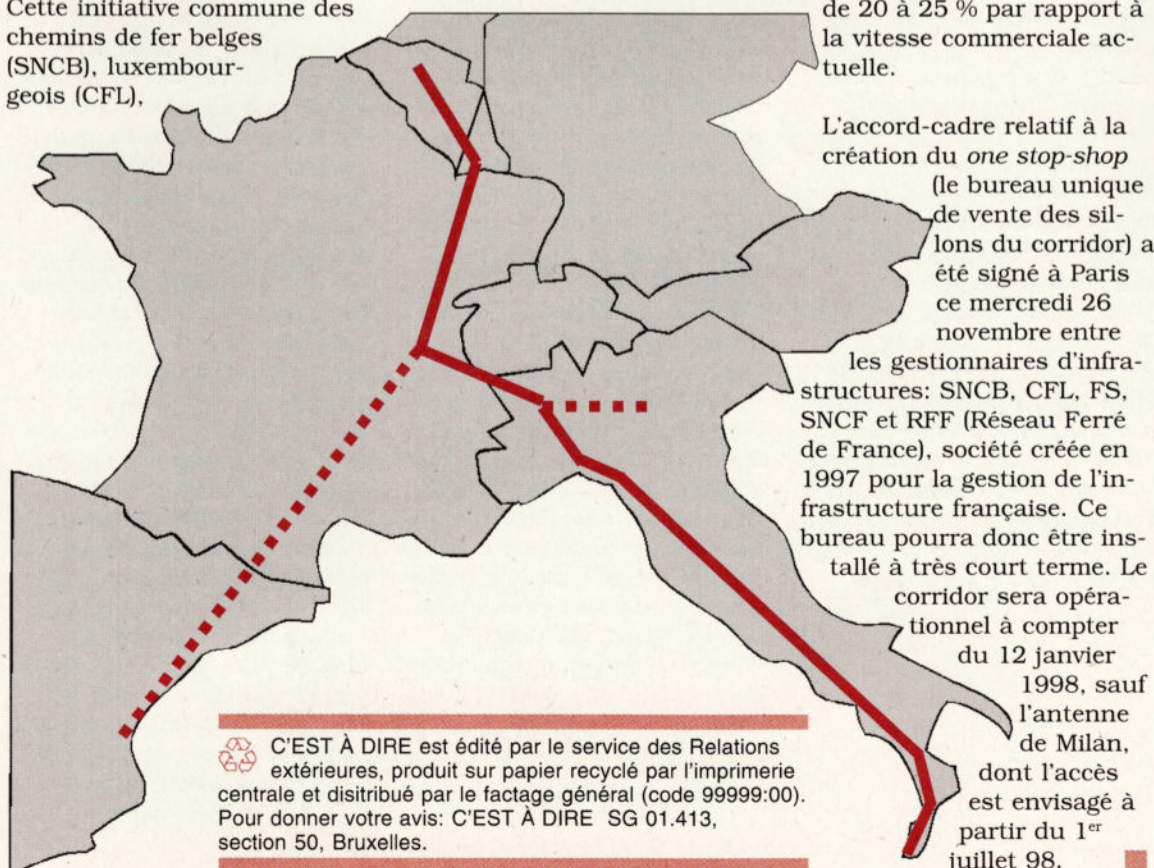
Parlez-en autour de vous

Feu vert pour le premier freightway européen en Belgique

Le freightway (corridor de fret) Muizen-Bettembourg-Sibelin/Vénissieux-Milan/Gênes/La Spezia/Gioia Tauro sera progressivement mis en oeuvre à partir de la mi-janvier 1998. Cette initiative commune des chemins de fer belges (SNCB), luxembourgeois (CFL),

français (SNCF) et italiens (FS) se traduit notamment par une amélioration de la vitesse commerciale et un gain de capacité de 2 millions de

tonnes par an sur un axe porteur. La vitesse moyenne sera de l'ordre de 55 à 65 km/h, selon le type de train, ce qui représente un gain de temps de 20 à 25 % par rapport à la vitesse commerciale actuelle.



L'accord-cadre relatif à la création du *one stop-shop* (le bureau unique de vente des sillons du corridor) a été signé à Paris ce mercredi 26 novembre entre les gestionnaires d'infrastructures: SNCB, CFL, FS, SNCF et RFF (Réseau Ferré de France), société créée en 1997 pour la gestion de l'infrastructure française. Ce bureau pourra donc être installé à très court terme. Le corridor sera opérationnel à compter du 12 janvier 1998, sauf l'antenne de Milan, dont l'accès est envisagé à partir du 1^{er} juillet 98.

C'EST À 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 donner votre avis: C'EST À DIRE SG 01.413, section 50, Bruxelles.



Dès le 14 décembre 1997, grande vitesse

de Bruxelles à Calais (et retour) ↑

et entre Bruxelles et Paris ↓

