

Persévérer dans la relation

Une relation, ça s'entretient. Surtout si toute une série de difficultés viennent lourdement peser sur elle. Les problèmes doivent être résolus. Mais cela peut demander beaucoup de temps. En attendant, tout nouvel incident compromet doublement la relation.

C'est le cas pour notre relation avec nos clients. Les nombreux travaux de modernisation et d'investissement sont des solutions qui doivent améliorer la relation à l'avenir et nous permettre de mieux travailler. Entre-temps, ils représentent une source de désagréments de toutes sortes.

Le plan IC/IR est un pas en direction du client. Avec 8 % de trains en plus, c'est un bon plan. Mais la consigne de productivité élevée qui pèse sur le matériel (parfois très âgé) et le personnel, les multiples chantiers... rendent la circulation des trains très vulnérable. Et puis, il y a d'autres aléas: pluies grasses, feuilles mortes, inondations, accidents impliquant des personnes... Nous n'avons que peu de prise sur ces problèmes et la relation avec le client devient orageuse.

Les nouveaux recrutements et les nouvelles formations sont en cours. Idem pour les commandes de matériel. Un jour - pour l'heure encore lointain - viendra où les nombreux chantiers seront enfin terminés. D'ici là, il nous reste à tenir bon et à oeuvrer tous ensemble pour éviter la rupture avec le client. Pour entretenir la relation.

Renseignements téléphoniques internationaux: un bon démarrage

Depuis le 27 septembre dernier, il faut former le 0900/10366 pour se renseigner sur les trains internationaux. Les premiers comptages montrent que cette nouvelle solution fonctionne.

Pour une entreprise comme la nôtre, la fourniture de renseignements aux voyageurs est un service essentiel. Le Cintev, qui assume l'information par téléphone, est dédoublé depuis le mois de septembre. Un Cintev Internatio-

nal prend désormais en charge les demandes de renseignements sur les trains circulant hors du territoire belge. Vingt-deux personnes ont été engagées pour cette tâche, ce qui permet aux 29 agents du Cintev national de se consacrer pleinement à l'information aux voyageurs qui circulent à l'intérieur du pays.

Exprimé ainsi, le changement paraît simple, ce qui n'est pas du tout le cas. Passer de un à deux systèmes, dont l'un utilise un

suite page 2

Plus d'espace pour plus de régularité

Durant les premiers mois qui ont suivi le lancement du plan IC/IR 98, il a fallu appliquer maintes mesures et corrections pour guérir ses maladies de jeunesse. La régularité demeure le noeud du problème, sur certains axes plus que d'autres.

Le renfort en matériel et en personnel sont en bonne voie mais pas encore en service. A diffé-

rents endroits, des chantiers importants (29 fin octobre) sont en cours. Cette situation oblige à prendre de nouvelles mesures pour améliorer la régularité du trafic. Elles visent à augmenter l'espace des trains de manière à fluidifier le trafic. En clair: réorganiser les horaires ou, si ce n'est pas possible, diminuer le nombre de trains.



A la jonction Nord-Midi, les retards s'accumulent. Des travaux viendront optimiser les conditions d'exploitation.



LIGNES 25, 36, ...

Les difficultés majeures sont la suite des travaux les plus importants, sur les lignes 25 et surtout 36. Les mesures sont localisées surtout sur ces axes.

Ligne 25: les trains Benelux passent par Anvers-Berchem à partir de mai 99.

Ligne 36:

□ l'horaire de nombreux trains via Liège a été modifié le 1^{er} novembre;

□ l'horaire des trains omnibus entre Bruxelles et Louvain a été réajusté;

□ dans le quadrilatère Louvain - Landen - Hasselt - Aarschot, le croisement des trains IC à Saint-Trond devait affronter l'effet boule de neige des retards; les croisements sont déplacés à Landen et les horaires de beaucoup d'autres trains adaptés;

... ET JONCTION NORD-MIDI

La jonction Nord-Midi a elle aussi connu quelques améliorations. En janvier, une vingtaine d'aiguillages supplémentaires seront mis en activité à Bruxelles-Nord. Ceux-ci serviront principalement à l'exploitation de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi.

Pour avoir une chance de réduire les perturbations dans la jonction Nord-Midi, l'alimentation électrique sera répartie entre des points d'alimentation plus nombreux à Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord.

Evidemment, un certain nombre de clients verront à nouveau leurs habitudes changer. Mais tant que des travaux, à de nombreux endroits, réduisent la capacité et augmentent la vulnérabilité du trafic, il n'existe pas de meilleure solution.



A lire aussi dans cette édition:

MARCHANDISES
10 années de bananes-express

P. 2

PERSONNEL
Accompagnateurs de train

P. 3-4

INFRASTRUCTURE
L'eau monte

P. 5

GRAFITTIS, VANDALISME
Quel fléau!

P. 6-7

CONCOURS DE DESSIN
Voyager au 3^{ème} millénaire

P. 8

10 ans de "Bananes Express" la réussite d'une vedette sur rail



Le 6 octobre dernier, Intercontainer-Interfrigo (ICF) a fêté le dixième anniversaire de son "Bananes Express". Cette offre vedette, taillée sur mesure, a permis à ICF de devenir le premier transporteur de bananes en Europe. Elle a permis, depuis le 29 février 88 (comme le rappelait Louis Devillers, le Belge qui préside ICF), de porter de 3 à 27,5 % la part du rail dans le transport, au départ des ports d'Anvers et Zeebrugge, des bananes destinées aux consommateurs allemands.

Cette réussite a été célébrée à Anvers en présence de hauts dirigeants d'ICF mais aussi des réseaux ferroviaires et du port.

Søren Rasmussen, le directeur général d'Intercontainer-Interfrigo, a souligné que "Le succès du Bananes Express ICF est le résultat d'un partenariat réussi entre les négociants de fruits et les entreprises portuaires d'une part, entre les réseaux et ICF d'autre part".

6.000.000.000...

Le degré de fiabilité du Bananes Express en ce qui concerne la mise à disposition des bananes dans les mûrisseries a toujours dépassé 95 % au cours de ces dernières années. Cela reflète le haut niveau de qualité des prestations fournies par les opérateurs ferroviaires, la SNCB et DB AG.

Le volume des transports de bananes au départ de la Belgique vers l'Allemagne, marché destination le plus important, s'est quasiment multiplié par quinze au cours des dix années écoulées. En 10 ans, le Bananes Express a effectué 58.000 transports vers l'Allemagne et acheminé plus de 1,2 million de tonnes de bananes, soit environ 60 millions de cartons ou 6 milliards de bananes. Cela correspond aussi à 60.000 chargements de poids lourds. Et cela, malgré la réglementation européenne, très controversée, sur les bananes, qui a eu des répercussions négatives sur les importations de ce fruit.

LA RAILS ROYCE DES BANANES

Grâce à l'utilisation de la longueur maximale autorisée pour les wagons de marchandises à deux essieux, le volume de chargement est jusqu'à 33 % supérieur à celui des anciens



Photo Guido Coolens

En dix ans, plus de six milliards de bananes ont pris le train à Anvers ou Zeebrugge pour rejoindre des marchés plus à l'est.



Photo Intercontainer-Interfrigo

wagons, suivant le mode de palettisation. La "Rails Royce" pour bananes - comme on l'appelle dans nos rangs - peut emporter 28 palettes de bananes (100 x 120 cm) pour une charge utile de 28,9 tonnes. Pour protéger le chargement contre les chocs de manoeuvre, les wagons ont été équipés d'amortisseurs à longue course.

Le développement et la construction de 410 unités de ce type correspond pour ICF à un investissement d'environ 32 millions d'Euro (presque 1.300 millions de nos francs).

UNE QUESTION DE FIABILITÉ

Les bananes encore vertes arrivent des tropiques par navires spécialisés, sous une température constante de l'ordre de 13,5° C. La traversée de l'Atlantique dure de 10 à 15 jours. Une cargaison contient jusqu'à 300.000 cartons de 20 kg chacun. Au port de destination, les cartons sont transférés du navire vers les entrepôts climatisés des entreprises de transbordement. Comme sur le bateau, la température doit rester constante lors du transport terrestre vers les "mûrisseries". Les

fruits ne doivent en effet commencer à mûrir qu'arrivés à proximité des centres de consommation.

Les exigences spécifiques au transport sous température dirigée vers l'arrière-pays résident également dans le fait que les coûteuses installations de mûrissement doivent fonctionner en continu pour assurer une utilisation optimale de leurs capacités. Cela suppose un respect impératif des horaires de livraison prévus et une fiabilité extrême.

Renseignements internationaux

suite de la page 1

numéro à tarification plus élevée, n'a pas été une décision facile à prendre. L'option retenue a d'ailleurs soulevé de nombreuses questions. Marcel Wauman, manager "Ventes et distribution" du CA Voyageurs International, nous a expliqué ce qui a motivé un tel choix: "Le contrat de gestion impose à la SNCB une mission de service public pour tout ce qui concerne le trafic national. Par contre, le trafic international est une activité commerciale pure pour laquelle la compagnie n'est pas subsidiée. Chaque TGV est une unité d'affaires qui a des objectifs de rentabilité. La SNCB est un des distributeurs de ces produits pour lesquels elle n'est finalement qu'un intermédiaire. Il ne lui est donc pas possible - et elle ne le voudrait d'ailleurs pas - d'utiliser au niveau international des subsides destinés au service public national".

DE PLUS EN PLUS DE DEMANDES

Or, le succès sans cesse croissant du TGV a considérablement développé les demandes d'information. En janvier dernier, 95.000 appels ont été tentés vers le Cintev; 53.000 seulement ont abouti à la première tentative. En mai, il y a eu 220.000 appels pour une part de réussite de 60.000 seulement. Marcel Wauman: "Dans ces conditions, les normes minimales de qualité n'étaient plus atteintes. Et ce n'est pas en augmentant le per-

1 seul billet pour 4 sociétés de transport !

L'année prochaine, quatre entreprises de transports publics lanceront sur le marché ce que des journalistes ont appelé, en septembre, le "ticket unique à Bruxelles". C'est bien sûr d'intégration tarifaire qu'il s'agit entre la SNCB, la STIB, la SRWT et la VVM. Quatre partenaires en zone urbaine bruxelloise et dans une couronne (suburbaine) de communes distantes du centre d'environ 11 kilomètres.

dans les limites des 19 communes bruxelloises. Billet simple, cartes de 10 voyages, cartes pass d'une journée, abonnements divers... les 4 partenaires préparent toute la gamme des formules utiles pour être bien mobiles à Bruxelles et dans sa grande périphérie.

UN TRANSPORT PUBLIC MULTI-FORME

En clair, nous nous dirigeons vers l'utilisation d'un titre de transport commun aux quatre sociétés pour les déplacements dans ce cercle de 415 km². Comme si on avait un unique transport public concrétisé sous plusieurs formes.

En première phase, on se servira de ce qui existe actuellement dans l'une ou l'autre société. Ensuite, un logiciel et un appareil d'émission et de compostage unique seront mis en place, et le titre de transport sera uniformisé.

Prendre le train, le tram, le métro, les bus TEC ou ceux de De Lijn avec en poche un seul titre de transport, c'est la proposition que les trois sociétés régionales de transports publics mettent au point avec nous.

Dans le courant de 99, le ticket de métro deviendra aussi valable dans les trains et les bus de tous genres pour autant qu'on circule



Tram, bus, métro et/ou train: bientôt, un seul ticket suffira pour les emprunter tous dans Bruxelles et sa couronne proche.

doublement est aujourd'hui appliqué. Le Cintev national, dont le nombre d'employés n'a pas diminué, se consacre désormais exclusivement aux renseignements sur le trafic en service intérieur. Au bout de la ligne 0900, vingt-deux spécialistes informent les clients sur les trains internationaux. Et dans les deux cas, cela marche bien ! Au niveau national, près de 80 % des appels aboutissent du premier coup alors qu'il n'y en avait que 34 % pour la même période l'année dernière. Le taux de réussite au premier appel au 0900 est même supérieur. Même si le fait d'utiliser un numéro



Libérée d'un flux de questions qu'elle ne pouvait plus gérer, l'équipe ancienne du CINTEV informe désormais uniquement sur le trafic intérieur

C'EST À DIRE

Magazine des cheminots belges

Service éditeur
UCC Communication
042 Media interne

**Rédaction/illustration/
réalisation/collaborations**

Anne-Catherine
Viviane Craps
Jean-Paul Dumoulin
Leo Goossenaerts
Julie Kermorant
Laurent Leroy
Denis Moinil
Jean-Claude Salemi
Serdu
Jean-Pierre Vantighem
Michel Visart

Production
B-Print: Marc Van
Hoef
Routage: Facility
management

C'EST À DIRE est
imprimé sur papier
recyclé



Envoyez-nous vos
réactions de
préférence par
courrier, fax ou
E-Mail.

Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France
1060 Bruxelles

☎ 02/525 36 35
(911/53635)

Fax: 02/525 95 25
(911/59525)

TeamWare:
16.042: CADWZ

E-Mail:
cadwz@b-rail.be



On aura aussi, entre-temps, résolu quelques problèmes d'infrastructure qui ont actuellement un effet sur la tarification et on aura mis au point une répartition équilibrée des recettes générées par la vente de ces titres de transport communs.

Bientôt, donc, un ticket de tram en poche, on pourra faire Uccle Stalle - Parc du Cinquantenaire en combinant le train jusque Bruxelles-Central puis le métro jusque Schuman ou Mérode.

UN PARCOURS DIFFICILE

Un accord est conclu à l'échelon "politique", entre les décideurs des quatre entreprises. La mise en musique présente - c'est logique - des points d'achoppement. Le parcours du groupe technique qui fixe les conditions réglementaires serait sans doute moins difficile si méthodes de travail et philosophies tarifaires étaient pré-intégrées. Comme des divergences existent, il faut parfois une bonne dose de créativité pour aboutir à une position commune. Et il faut aussi que les accords trouvés soient suivis par les responsables respectifs des sociétés.

Car le défi est simple: on intègre les tarifs pour simplifier la vie aux clients. La leur compliquer, ce serait passer à côté de l'objectif.



"plus cher" suscite des critiques, la pratique montre que les appels sont plus courts et plus directs. Les objectifs sont rencontrés et les premières conclusions sont très positives comme l'explique Marcel Wauman: "Le personnel du Cintev national travaille dans une ambiance plus détendue. Il répond plus efficacement aux demandes des clients et assume ainsi mieux sa mission de service public. Quant aux renseignements internationaux, ils s'inscrivent dans la logique du TGV qui est un produit commercial à 100 %".



Accompagnateurs de train: une approche enthousiaste porte tous ses fruits



Le temps où le chef-garde jouait au "capitaine du navire" est révolu. L'accompagnateur de train version 1998 doit avant tout être un hôte/une hôtesse de choix. Pour ce faire, l'équipe enthousiaste de VN 101 accompagne aussi bien les anciens que les néophytes.

Tony Vanhoutte est dans le secteur depuis 1983, mais souligne que les choses se sont surtout accélérées ces deux dernières années. "Procédure de recrutement, encadrement et accompagnement, promotion, orientation clientèle, équipement... Enormément de choses ont changé en très peu de temps".

PROCÉDURE DE RECRUTEMENT PLUS SOUPLE, FORMATION PLUS COURTE

Tony Vanhoutte, coordinateur de la formation des accompagnateurs de train, se réjouit de la tournure des événements, mais il est également conscient qu'il y a encore du pain sur la planche. "La procédure de recrutement a été considérablement assouplie au début de l'année 1998", explique-t-il, "et les recrutements s'effectuent en fonction de la capacité de formation". La formation de base est un peu plus courte qu'avant: tout est organisé de manière très rationnelle. Les mots-clés de la formation sont: accueil, sécurité, responsabilité, diplomatie, assurance, ponctualité, connaissance du produit, matériel et administration. Tout un programme. C'est pourquoi on travaille en petits groupes: la théorie est donnée par groupes de maximum 24 élèves, la pratique par groupes de 3, chacun étant accompagné par du personnel expérimenté. La formation complète comporte deux cycles et s'appuie sur un programme d'études qui constitue le fil conducteur incontournable tant pour les élèves que pour les instructeurs. Le taux de réussite des participants est de 90 %. Ce résultat est dû en partie à la grande motivation des instructeurs qui tentent de récupérer à temps les élèves qui éprouvent des difficultés ou sont moins zélés."

Une fois la formation réussie, on exerce la fonction de chef de train. Il faut attendre d'avoir

Nouvelles possibilités de promotion: pour beaucoup, un important stimulant

La carrière de "chef-garde" se limitait autrefois au grade de chef-garde contrôleur. La situation a changé en 1996. Désormais, un accompagnateur de train peut accéder au grade de premier chef instructeur-accompagnateur de train, un grade de rang 3 équivalent à celui de secrétaire de division. Pour bon nombre de personnes du cadre, cela représente un stimulant considérable. Les possibilités de carrière sont donc les suivantes:

- garde;
- accompagnateur de train;
- premier accompagnateur de train;
- instructeur-accompagnateur de train;
- chef instructeur-accompagnateur de train;
- premier chef instructeur-accompagnateur de train.



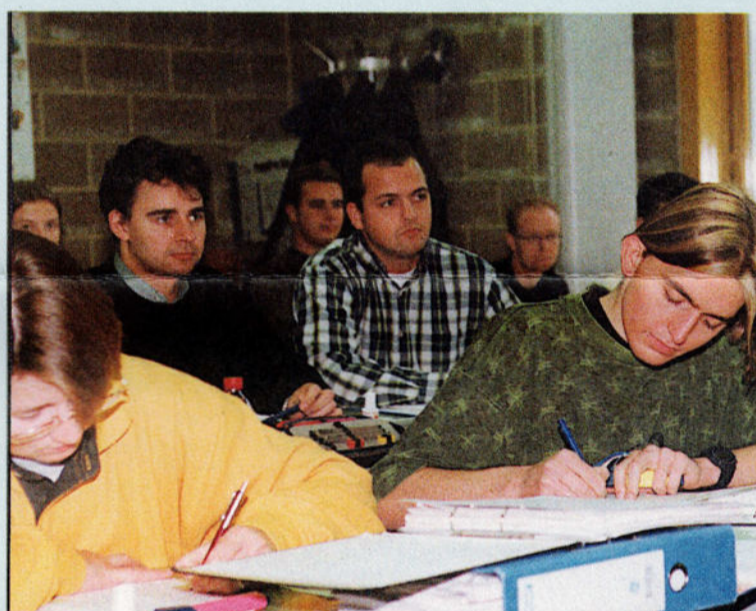
réussi l'examen linguistique (niveau 2) pour devenir accompagnateur de train; entre-temps, on a le grade de garde.

La formation de base compte déjà 17.672 élèves/jours pour l'année 1998. A cet effet, VN a une équipe super motivée d'instructeurs qui transmettent leur enthousiasme aux élèves. Cette approche bien conçue leur permet de se sentir étroitement impliqués.

ORIENTATION CLIENTÈLE: LE FIL D'ARIANE DE LA FORMATION

Tony Vanhoutte esquisse brièvement le succès de l'orientation clientèle dans la formation. "En 1983, un chapitre commercial a été ajouté pour la première fois à la formation". En 1987, l'"orientation clientèle" a été intégrée à la formation de base. Aujourd'hui, nous demandons à chaque instructeur que l'orientation clientèle constitue le fil rouge de la formation, du premier au dernier jour.

Dès 1987, un cours de perfectionnement "orientation clientèle" a été organisé pour les accompagnateurs de train en service. Quelque 1.500 accompagnateurs ont déjà eu la chance d'y participer. Le feed-back a été très positif. En décembre 97, nous avons dû suspendre ces cours provisoirement pour consacrer toute notre énergie au recrutement et à la formation du nouveau personnel. Les cours reprendront dès que nous en aurons la possibilité matérielle".



Alfons Van der Sande est le "pilote" d'une partie de la jeune génération des accompagnateurs de train. Il leur enseigne qu'on fait bien ce qu'on aime faire.



L'encadrement doit capter et lancer des signaux



L'encadrement joue un rôle important pour un suivi de bonne qualité du personnel des trains. Une fois par trimestre, les chefs de dépôt et leurs adjoints suivent une formation d'un jour en vue de la préparation des conférences locales. C'est une façon de créer une plate-forme où l'on peut évoquer ce qui se passe à la base.

Le message est clair: l'encadrement doit être ouvert au vécu de la base et doit servir de soupape pour les problèmes rencontrés.

Voilà les renforts !

Depuis le début de 1998, on a recruté 200 accompagnateurs. On atteindra la score de 400 avant le printemps 2000. Bonne nouvelle pour les dépôts: 80 accompagnateurs entreront encore en service fin de cette année, 70 en avril 99 et 40 supplémentaires en juin 99.

Les problèmes sont connus, et des solutions sont recherchées.

AGRESSIONS

Grâce à la plate-forme, les problèmes de la base sont pris en compte très facilement. Les agressions en font partie. Les accompagnateurs de train y sont confrontés presque tous les jours. C'est pourquoi, en collaboration avec les psychologues d'entreprise, un cours intitulé "faire face aux agressions" sera organisé prochainement.

ANNONCES

L'information via l'installation de sonorisation continue de poser problème à de nombreux agents. Depuis le 24 mai, tous les accompagnateurs de train disposent d'un manuel comportant les annonces dans les deux langues en cas de trafic déréglé. Mais l'équipe de Tony Vanhoutte veut enco-

re aller plus loin: "Ce sont les règles du jeu, mais nous voulons, via l'encadrement local, former les accompagnateurs à informer les voyageurs. Le système Ivette pose aussi pas mal de problèmes et est encore limité dans le domaine de la fourniture d'informations. Il convient d'en tirer les leçons pour le futur".

DES ACCOMPAGNATEURS AU DISPATCHING RÉGIONAL

Voilà du nouveau ! Pour améliorer la circulation de l'information de et vers les accompagnateurs de train, il y aura, dans les cinq dispatchings régionaux, des gens qui peuvent se targuer d'une longue expérience. Les premiers sont déjà sur la brèche. Mais si le planning est respecté, il y aura, à partir de février/mars 1998, deux équipes d'accompagnateurs de train dans les cinq dispatchings, travaillant de 6 à 14 et de 14 à 22 heures.

"Au service de la clientèle", la motivation est grande



Tant le rapport du médiateur que les enquêtes de qualité de VN révèlent que les accompagnateurs de train sont fort bien perçus. C'est normal, dit Tony Vanhoutte, 80 à 85 % de ces agents sont très motivés et font vraiment de leur mieux. Depuis le nouveau plan IC/

IR, leur productivité est de nouveau à la hausse. Croyez-moi: on demande et on attend beaucoup de ces personnes. Par conséquent, nous étudions la possibilité d'incorporer des journées de cours permanents dans les séries.

NOUS, LES TÉMOINS

En travaillant sur le reportage, nous avons pris quelques notes sur les accompagnateurs de train **au service de la clientèle.** Qu'avons-nous vu?

Une destination erronée était affichée sur un quai à Bruxelles.

A quatre reprises, l'accompagnateur de train utilise l'installation de sonorisation pour annoncer la destination et les arrêts précis. En effectuant son contrôle, il vérifie que tout le monde se trouve dans le bon train.

Un voyageur est debout. L'accompagnateur sait qu'il reste une place libre quelque part. Il guide le voyageur jusque là. Voilà comment rendre heureux un voyageur mécontent.

J'achète un sandwich au minibar. L'accompagnateur me souhaite "Bon appétit, smakelijk!" C'est sympa.

La chaîne de télévision VRT tourne une séquence dans le train sur la journée Train-Tram-Bus. L'ambiance est bon enfant et l'accompagnateur n'hésite pas à s'emparer d'une guitare devant les caméras et à entonner un petit air avec les voyageurs. A la joie de tous...



Thalys: près de 9 millions de clients

Depuis son lancement en juin 1996, pas moins de 7,3 millions de voyageurs sont montés à bord du Thalys. Le véritable boom a eu lieu après le 14 décembre 97, la vitesse maximale étant possible de Bruxelles à Paris.

Le 20 août, on avait compté plus de 3 millions de passagers en 98 et les prévisions s'annoncent des meilleures avec un objectif de 4,5 millions pour l'année. De façon plus détaillée, on notera que le taux moyen d'occupation sur la relation Bruxelles-Paris est passé de 65 % en 96 à 74 % pour les 8 premiers mois de 98. On enregistre un bond de 30 % du trafic sur Bruxelles-Paris par rapport à l'année dernière.

Le Thalys transporte en priorité une clientèle internationale mais est également accessible aux voyageurs du réseau intérieur. Une nouvelle formule d'abonnement est actuellement à l'étude pour répondre à la demande de nombreux navetteurs. Cette nouvelle formule, qui serait introduite sous peu, maintiendrait le principe de réservation obligatoire mais à un prix avantageux.

Quelques modulations de prix vers Paris et les Pays-Bas ...

Le tarif "enfant" sur les relations Paris-Belgique et Belgique-Pays-Bas diminue. On propose désormais un prix identique en confort 1 et en confort 2.

Le tarif "affaires" sur les axes Belgique-Paris/ Belgique-Pays-Bas et retour subit une majoration d'environ 7 %. Par ailleurs, une augmentation moyenne de 4 % des tarifs "mini", "loisirs" et "week-end" est appliquée sur ces mêmes axes. 4 % de plus sur les tarifs "jeune" de l'axe Belgique- Pays-Bas.

Les tarifs Belgique-Allemagne restent, quant à eux, inchangés.

Les séances d'information: la profession de A à Z

Pour rendre la formation fonctionnelle et efficace, la SNCB invite les aspirants-accompagnateurs de train à faire connaissance avec la profession. Lors de ces séances d'information, on explique sans paraphrase ce que le métier implique, quel est le profil recherché par la SNCB, quelles sont les formations et épreuves qui s'en sui-

vent, quand et combien de temps il faut travailler et pour quel traitement. Tout cela en toute liberté et en toute franchise. C'est une expérience positive. Celui qui est convaincu est invité à une interview et ensuite à un examen médical. Si tout est en ordre, on procède au recrutement, et les cours commencent.



Les sessions d'info attirent des candidats déjà très intéressés

Expérience et goût du métier: deux témoins s'expriment



Ce qui me plaît le plus dans le métier, c'est et ce sera toujours le contact avec le voyageur.

Paul Ceuppens travaille pour le dépôt d'Anvers-Central. En 23 ans, il a été successivement garde, chef de train, chef-garde et accompagnateur de train. Il a donc de l'expérience à revendre. Il parle d'une profession très diversifiée, de travail en autonomie. C'est une profession de "nomade", décrit Paul. Le plus agréable, c'est le contact avec le voyageur, bien que les choses aient beaucoup changé en 23 ans. Le voyageur est plus exigeant, il s'exprime davantage, il est parfois carrément agressif; il y a aussi plus de fraudeurs. Par conséquent, une qualité importante que doit avoir l'accompagnateur de train en 98, c'est d'être diplomate. Même les services sont complètement différents. Dans le roulement, il y a des séries matinales, tardives et mixtes. Les anciens choisissent en premier

lieu et peuvent donc déterminer s'ils veulent travailler tout le temps le matin, tout le temps le soir ou le matin et le soir. Les trains fort et peu fréquentés sont assez bien répartis chez nous entre les différents services. Autrefois, il en allait autrement. Depuis l'introduction du plan IC/IR 98, les trains des heures creuses sont plus longs. Cela rend la desserte plus difficile. Parfois, les temps de correspondance sont un peu justes.

Le GSM, c'est une bonne chose. Un jour, à Mortsels, il y avait un voyageur malade. Avant même que nous arrivions à Berchem, l'ambulance nous attendait déjà. C'est pratique également pour signaler qu'il y a, à bord du train, des voyageurs qui doivent prendre une correspondance, tard dans la journée par exemple. Et, croyez-le ou non, à Anvers, nous avons aussi quelques trains "à problèmes". Et avec nos GSM, nous nous sentons un peu plus en sécurité. Le système Ivette nous est d'un grand secours pour la délivrance de billets, pour la comptabilité et l'information aux voyageurs, bien que ce ne soit pas encore parfait. Pour demander des renseignements, nous devons sortir du programme de billets et entrer dans le programme d'information, ce qui prend assez bien de temps. Après quelques heures de travail, l'appareil Ivette devient pesant et glisse facilement de l'épaule.

Lors des séances d'information, nous avons rencontré Chantal Herbiet, garde à Charleroi. Une garde qui aime son job. Et c'est bien ce message qu'elle souhaite faire passer aux aspirants-accompagnateurs de train lors des séances d'information. Les séances d'information, j'y ai participé en tant que candidate. Aujourd'hui, je suis de l'autre côté et je viens pour partager mon expérience. Les dirigeants de la cellule expliquent comment fonctionne un service, une série (prises de service, heures d'intervalle, jours de congé, jours de repos...); moi, j'explique la réalité quotidienne des choses. Ils doivent savoir que nous ne sommes pas des poinçonneurs des lilas, qui font des p'tits trous, toujours des p'tits trous, comme dans la chanson de Gainsbourg.

Chantal a suivi la filière normale de formation. Elle doit maintenant réussir l'examen linguistique pour passer chef-garde. Elle s'y prépare avec d'autant plus de soin qu'à Charleroi, son dépôt, une seule des quatre séries ne couvre que des zones francophones. Le métier, ses horaires irréguliers... elle en parle avec chaleur.

Travailler pendant le week-end, les grandes vacances... c'est vrai que nous avons une vie un peu spéciale. Moi, j'y vois des aspects positifs. Des horaires irréguliers, ça ne me dérange pas, au contraire, je peux vivre autrement. J'ai des tas d'activités que je n'aurais pas si j'occupais un emploi de bureau. Le métier, c'est aussi les voyageurs: des fois, c'est gai, des fois moins.



Je fais un tas de choses qui ne seraient pas possibles si je devais travailler pendant les heures de bureau.



Trafic Thalys

1996 (7 mois):	1,5 million
1997:	3 millions
1998 (au 20/08):	3 millions
(objectif fin d'année: 4,5 millions)	



SOS inondations: toute une équipe les pieds dans l'eau



Ligne 36 entre Tirlemont et Louvain: affaissement de terrain.
Ligne 40 Visé-Maastricht: inondation de la voie principale.
Ligne 53 Londerzeel-Termonde: traverses et passages à niveau sous eau.
Ligne 34 Liers-Glons: voie unique hors service. Poteau de caténaire déstabilisé à cause des infiltrations d'eau.
Ligne 54 Temse-Bornem: affaissement de terrain provoqué par les eaux.
Ligne 12 Kapellen-Essen: les deux voies sont impraticables.
Ligne 27A: affaissement d'une partie du talus du chemin de fer entre Luchtbal et la bifurcation Driehoekstraat.
Ligne 25/27: limitation de la vitesse à 20 km/h à Duffel.
Ligne 52 Boom-Puurs: danger d'inondation.
Ligne 16 entre Begijnendonk et Booischot ...

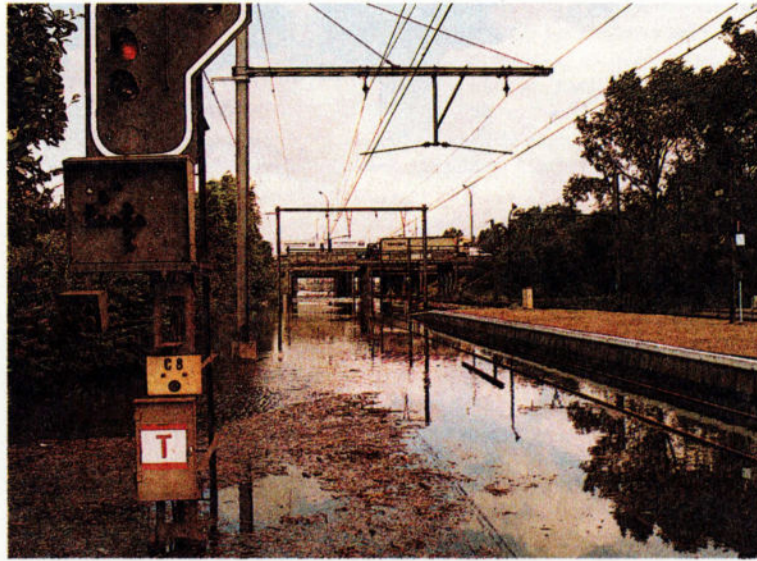


Tu n'arrêtes pas. Il faut tout le temps inspecter. Quel que soit le temps, qu'il fasse sec ou qu'il pleuve, c'est dehors que ça se passe.

jours difficiles pour le personnel de la Maintenance Infrastructure.

A Anvers, ils se sont même retrouvés les pieds dans l'eau. Jan Verwecken en a long à dire sur le sujet.

"La nuit du dimanche, toute l'équipe avait été mobilisée pour effectuer les travaux prévus. Il pleuvait si fort qu'il était pratiquement impossible de travailler. Nous avons été informés de dérangements aux passages à niveau à Kapellen. Il a fallu inspecter les talus. C'était loin d'être du luxe, car on avait déjà constaté des glissements de talus sur la ligne 27A. Avant le lever du jour, l'eau était à



Le premier matin, avant l'aube, le machiniste d'un train de visite a téléphoné ici au dispatching. Il s'était retrouvé de manière inattendue avec de l'eau jusqu'aux genoux. Après le reflux de l'eau, l'équipe de l'Infra a déposé une palette sur le sol boueux.



Elle était bien longue la liste des zones sinistrées en cette semaine bien arrosée du 14 septembre. Et, comme on l'a vu partout, les conséquences étaient sérieuses tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Interruptions de trafic, dévoiements, limitations de vitesse, dérangements aux signaux et aux passages à niveau, autobus de substitution ... Des



Le quai des Noorderdokken mardi matin: l'eau est montée jusqu'à mi-hauteur du parapet. Mais il en faut apparemment plus pour saper le moral.

mi-hauteur du rail sur le passage à niveau près du bloc 8 et le poste de signalisation avait perdu tout contrôle sur les aiguillages en direction du port. Nous avons griffé les aiguillages et décidé de limiter la vitesse à hauteur du passage à niveau.

Le jour levé, nous avons inspecté la ligne 27A et découvert quatre à cinq glissements de talus graves au point qu'il y avait des vides sous les traverses. Entre-temps, l'équipe de Schijnpoort signalait des glissements de talus sur la ligne 12 et la 27A. Un factionnaire y a été placé en permanence afin de suivre l'évolution de près.

Lorsque j'ai pris mon service la nuit suivante, seule une des quatre voies qui partent d'ici vers Berchem était utilisable. Notre mission était simple: remettre le plus vite possible toutes les voies en état. Cette nuit-là, nous avons versé dans un trou du talus de la ligne 12 entre 200 et 250 tonnes de ballast. Nous avons aussi con-

solidé le talus entre Anvers-Dam et Anvers-Luchtbal.

Nous étions déjà mardi matin mais il n'arrêtait pas de pleuvoir. Vers 4 heures, j'ai constaté qu'à certains endroits aux environs du quai d'Anvers-Noorderdokken, l'eau était montée jusqu'à 15 cm au-dessus du rail. Y faire passer des trains était beaucoup trop dangereux parce que les traverses qui servaient de pont sur un ruisseau entre la ligne 12 et la ligne 27A étaient en train de flotter.

Dès l'aube du mardi, notre équipe, relayée ensuite par celle de Schijnpoort, a commencé à réparer la ligne 27A. La voie A fut rétablie vers 15 heures. Il nous a fallu trois grues pour travailler à la voie B qui a été remise en service mercredi matin à 6 heures. Entre-temps, la Protection Civile était entrée en action avec des pompes de gros calibre qui ont permis de chasser l'eau. Pour résoudre tous les problèmes aux talus des lignes 12 et 27A,

nous avons dû verser pas moins de 2.500 tonnes de pierraille." ■

Un train tout cru fait le bonheur du crocodile

A Anvers, l'eau a coulé sous les ponts si bien qu'un crocodile a immergé en surface des voies durant la période des inondations. Un train téméraire s'en approchait.



Evidemment, il s'agissait non pas d'un crocodile de chair et de sang froid, mais de l'appareillage de sécurité auquel on a donné ce nom. Et en regardant la photo, avouez que c'est fort bien trouvé !

Pour Bourg-St-Maurice ... à peine 6 h 19 de trajet !



Comme, nous l'avions évoqué dans notre dernier numéro, la nouveauté la plus remarquable du programme d'hiver est la mise en place de liaisons Thalys vers les stations de ski des Alpes françaises. L'année dernière déjà, des TGV français partaient de Bruxelles pour atteindre ces stations mais en s'arrêtant en chemin. L'innovation ? Des départs depuis une gare hollandaise (Rotterdam) et 5 gares belges pour rallier directement les stations de ski. A partir du 19 décembre et pendant la période hivernale jusqu'au 13 mars, Thalys desservira tous les samedis la vallée de la Tarentaise, à savoir: Chambéry, Albertville, Moutiers, Aime-La-Plagne, Landry et Bourg-St-Maurice. Une vingtaine de stations de ski seront accessibles grâce à des correspondances de bus à l'arrivée en gare (voir tableau). De plus, ce service sera proposé directement au départ d'Anvers-Berchem, d'Ostende, de Bruges, de Gand-St-Pierre et de Bruxelles-Midi, mais aussi depuis toute autre gare belge en correspondance. Embarquez à Bruxelles-Midi à 8 h 06 et 6 h 19 plus tard, vous arpenterez le sol enneigé de Bourg-St-Maurice ! ■

Outre les facilités d'un voyage rapide et confortable, le voyageur Thalys bénéficiera de réductions

sur la location de matériel de ski auprès du partenaire Skiset.



Au départ de toute gare belge en correspondance, vous rejoindrez:

Moutiers
→ Courchevel
→ Mottaret
→ Les Menuires
→ Méribel
→ Pralognan-La-Vanoise
→ Valmorel
→ Val-Thorens
→ La Tania

Aime-La-Plagne
→ La Plagne
→ Belle Côte
→ Belle Plagne
Landry
→ Les Coches
→ Montchavin
→ Pesey Nancroix
→ Plan Pesey

Bourg-St-Maurice
→ Les Arcs
→ La Rosière 1800
→ Tignes
→ Val d'Isère

Augmentation sensible du trafic

Pour les six premiers mois de l'année 98, les différents secteurs affichaient à nouveau une croissance de trafic, comme en témoignent les chiffres:

☐ trafic voyageurs	+ 3,1 %
☐ trafic international	+ 4,1 %
☐ fret	+ 6,8 %

L'endettement de la société s'élève encore à 80,1 milliards de francs soit - 9,4 % par rapport à 1997. Par ailleurs, entre janvier et juin, 20 milliards 168 millions de francs ont été consacrés aux investissements, à savoir 79,4 % pour le réseau intérieur et 20,6 % pour la grande vitesse.

LA SNCB RECRUTE

La SNCB poursuit le recrutement permanent d'accompagnateurs de train. Les candidats doivent être en possession d'un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur.

Les "pros" des tags: un album de 8.500 images

C'est au sein de la SNCB que l'on trouve les meilleurs spécialistes du tagging! Patrick Bauters et Lily Neys, sous-commissaires de surveillance à la Police des chemins de fer, constituent à eux deux la cellule graffiti.

Saviez-vous qu'une bande de trois tagueurs met moins de 20 minutes pour "décorer" un wagon de 30 mètres, que les tagueurs évoluent le plus souvent en bandes organisées avec une véritable hiérarchie ou encore que chaque tagueur a son nom et son "coup de patte" artistique? Tout cela pourrait n'être qu'anecdotique si le tag ne constituait pas un des principaux actes de vandalisme dont souffre la SNCB dans tout le pays.

Les moyens classiques de lutte contre le vandalisme ne sont pas vraiment adaptés pour combattre les tagueurs. Il faut connaître leurs méthodes, leurs usages et leurs styles pour espérer diminuer le nombre de faits de tagging.

Depuis quelques années déjà, la SNCB se penche de près sur le problème. C'est en 1992 en effet qu'une première cellule "graffiti" a été créée à Hasselt en partie en collaboration avec les voisins néerlandais également confrontés au phénomène. Malgré des moyens plutôt limités, le travail effectué dans le Limbourg attirera progressivement l'attention du Parquet qui souhaite que la cellule soit transférée à Bruxelles afin que sa position soit plus centrale. En novembre 1997, la cellule graffiti s'installe au siège de l'entreprise. Elle occupe désor-

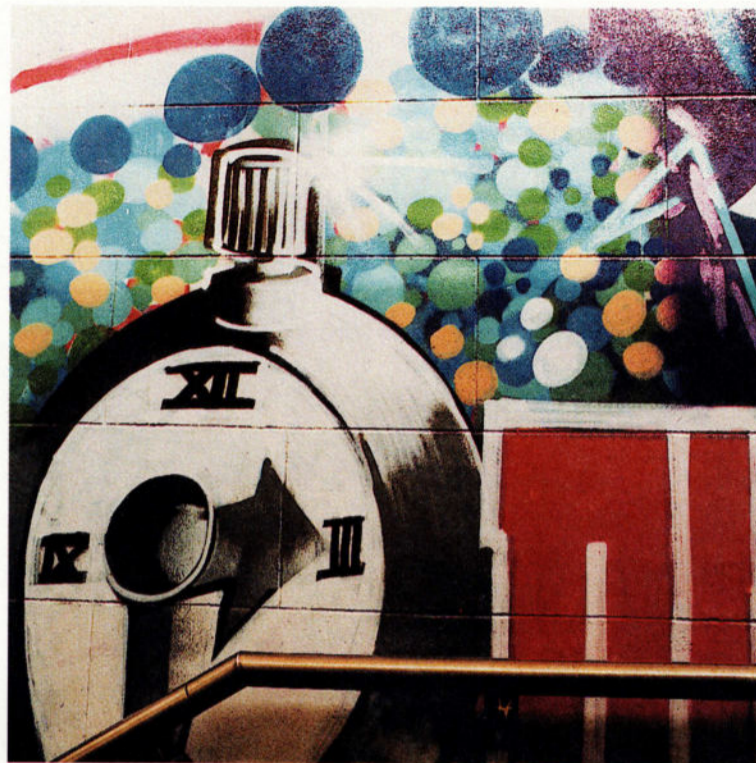
mais deux personnes à temps plein.

TRÉSOR DE GUERRE

Imaginez un énorme album où toutes les photos seraient exclusivement consacrées aux tags! C'est le précieux "trésor de guerre" de Patrick Bauters qui explique comment cette fabuleuse documentation s'est progressivement constituée: *Dès qu'un tag est repéré, la police des chemins de fer dresse un procès-verbal et prend des photos avec un appareil digital. Dans un délai très court, le PV et les photos sont envoyés à la cellule. Les données sont encodées et les photos rejoignent nos albums. Quelque 8.500 tags sont répertoriés dans notre banque de données.*

L'objectif de cette procédure est de travailler par recoupement. Comme chaque tagueur a son nom de tagging et son propre style, il est possible de repérer des constantes. Par exemple, tel type de tag se retrouve le plus souvent dans les environs de la gare d'Ostende le week-end. A partir de là, il devient possible d'exercer des opérations de surveillance plus pointues. Si les flagrants délits sont rares, plus de 750 auteurs de tags sont aujourd'hui connus. Patrick Bauters explique qu'il s'agit d'un travail à long terme: *Notre but est de resserrer les mailles du filet. Les bandes nous connaissent de plus en plus et elles savent que les données dont nous disposons augmentent sans cesse. Petit à petit, c'est une action préventive que nous menons.*

La prévention n'empêche en aucun cas les poursuites quand un tagueur est identifié. Pol Steen, Conseiller juridique principal: *Nous avons une bonne collaboration avec le Parquet. De plus en plus de PV remontent jusqu'au tribunal et les tagueurs identifiés*



sont condamnés. Il n'y a pas énormément de dossiers qui aboutissent mais l'objectif premier reste de démotiver les autres tagueurs.

COLLABORATION

Les tags ne sont pas un fléau que pour la SNCB. C'est pourquoi la cellule graffiti de la Police des chemins de fer collabore avec les autres polices, notamment à Bruxelles-Ville, et avec la gendarmerie. Elle participe également à des réunions au niveau européen. Si nos voisins des Pays-Bas sont également bien avancés dans la lutte contre les tagueurs, d'autres pays sont beaucoup moins loin. Or, le phénomène dépasse largement les frontières. A côté des "petits" tagueurs nationaux, des bandes sont organisées au niveau

international. Pour arriver à de meilleurs résultats, une collaboration s'impose.

C'est de l'art!

On peut combattre les tagueurs et admirer leurs œuvres. Contrairement à ce que certains pensent, le tag n'est pas un simple graffiti mais un vrai tableau où les lettres deviennent des sujets de peinture. L'album de photo de la cellule graffiti de la Police des chemins de fer recèle quelques merveilles. Patrick Bauters en est tellement convaincu qu'un des plus beaux tags orne désormais le fond de son écran.



Un projet ambitieux à Anvers-Central

Le week-end des 17 et 18 octobre, une nouvelle étape dans l'aménagement de la gare d'Anvers-central a été franchie. Concrètement, les voies provisoires 1-3 ont été mises en service. L'espace auparavant occupé par les voies 5-10 est maintenant en chantier.

Les travaux en cours ont pour objectif de conférer un tout autre aspect à la gare. D'ici 7 ans, sa capacité passera à 14 voies.

EX-GARE TÊTE DE LIGNE

En 2005, Anvers-Central accueillera les trains sur 3 niveaux. La nouveauté: un trafic ferroviaire ininterrompu rendu possible par

des voies situées au niveau - 2 et par 2 tunnels à voie unique qui rejoindront la ligne 12. Les voies de garage existantes resteront à l'ancien niveau des quais (+ 1) et il y en aura également aux nouveaux niveaux - 1 et - 2.

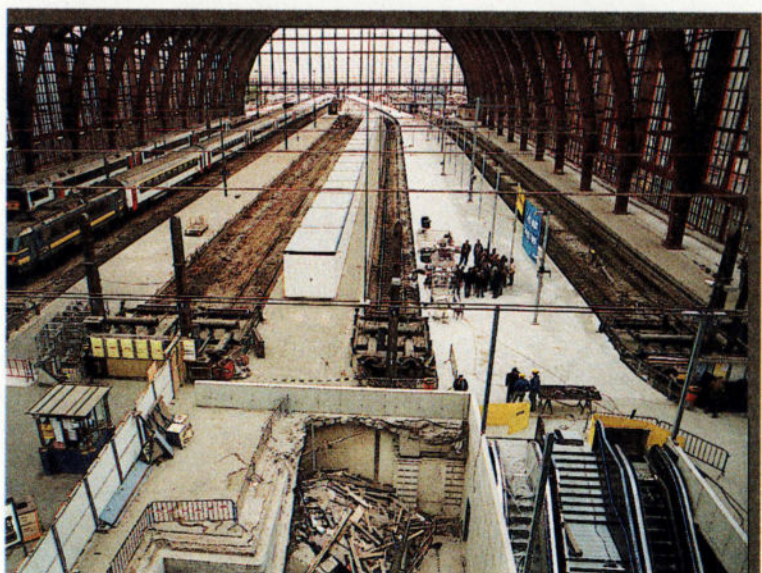
TRAVAUX SOUS LA COUPOLE ...

Les travaux ont commencé le 26 octobre dernier. Durant 2 ans, on travaillera aux fondations et à la construction de 2 nouvelles voies et des quais au niveau +1.

Jusqu'en octobre 2000, les trains entreront en gare via les voies provisoires 1-3. La voie 3 remplace l'ancienne voie 4. Un quai très large rattache les voies 2 et 3.

... ET DANS LE GRAND HALL

La salle des guichets va aussi faire peau neuve. D'ici 2 ans, la gare s'ouvrira des guichets complètement rénovés et des balises d'information. Entre-temps, les voyageurs pourront retirer leur titre de transport aux guichets aménagés temporairement dans l'ancienne taverne côté Keyserlei.



AUJOURD'HUI LES NUISANCES... DEMAIN, UN SERVICE À LA CLIENTÈLE PERFORMANT

Les nuisances provoquées par les travaux seront réduites au minimum en tenant compte de l'adaptation des roulements. Les horaires ont dû être uniquement adaptés le week-end des 17 et 18 octobre. L'accès Pelikaanstraat vers les quais est réouvert au public depuis ce même week-end. Deux

escalators et un vaste escalier en permettent l'accès. Les personnes en chaise roulante disposent d'un ascenseur les transportant du piétonnier à l'entrée Pelikaanstraat.

L'an 2000 verra l'ouverture des nouveaux guichets et fin 2003, l'ensemble du rez-de-chaussée sera transformé en zones de détente et de commerce.

Pont provisoire 100% orientation clientèle

En raison des travaux en gare d'Anvers-Central, de nombreux voyageurs prennent une correspondance à Anvers-Berchem. Conséquence: davantage de voyageurs empruntent l'unique passage sous voie à l'extrémité du quai. Pour résorber les files qui s'y forment, la SNCB a construit un pont pour les voyageurs entre les voies 7/8 et 9/10. Cette construction

profite principalement aux passagers en correspondance de la ligne 15 vers la ligne 25, mais aussi à ceux qui utilisent les trains-L en provenance de Bruxelles et de la ligne 59. Le pont enjambe deux voies. Les escaliers comme la passerelle sont couverts et pourvus de parois latérales, d'éclairage et d'aération.



Le vandalisme: un fléau à combattre



La SNCB n'est pas la seule visée mais l'étendue de son réseau la place au premier front pour subir les méfaits du vandalisme. Face à ces agressions, il n'est pas question de rester les bras croisés.

Un tag sur un wagon, un siège défoncé, une vitre brisée, un panneau indicateur tordu... les actes de vandalisme font malheureusement partie du quotidien de notre entreprise. Non seulement ils coûtent cher mais en plus ils provoquent de multiples désagréments pour les clients comme pour les cheminots. En 1997, plus de 12.000 infractions ont été constatées sur le domaine de la SNCB. Si les vols constituent une des principales sources de PV, les dégradations, actes de malveillance et autres sabotages sont également bien placés dans la liste des infractions. Rien que les dégradations coûtent une trentaine de millions de francs chaque année alors que 300.000 F seulement sont récupérés à titre de dédommagements.

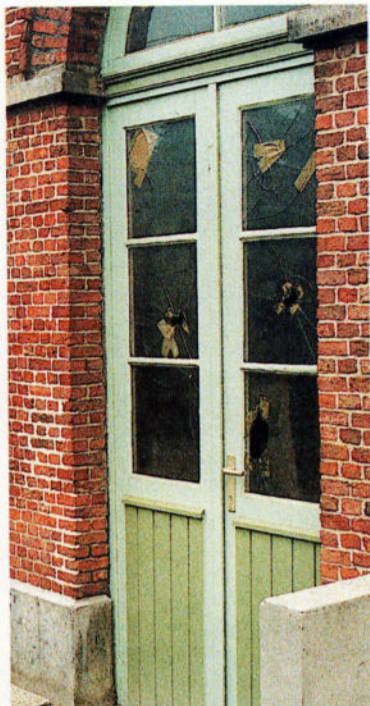
LA PRÉVENTION AVANT TOUT

Il est donc important d'agir préventivement. Dans un premier temps la police ferroviaire est chargée de surveiller toutes les installations avec des patrouilles régulières. A certaines occasions, des opérations spéciales sont menées pour tenter de coincer les vandales en flagrant délit.

La surveillance des sites est assurée avec des moyens humains et des systèmes d'alarme électroniques. La taille parfois gigantesque de certains dépôts, notamment à Malines, ne facilite pas toujours la surveillance.

Il existe une autre stratégie – plus psychologique – qui consiste à remettre immédiatement le matériel en état, non seulement pour détruire "l'œuvre" du tagueur, mais également pour ne pas en inciter d'autres à suivre le mauvais exemple.

Les bonnes relations de voisinage avec les gens habitant à proximité des dépôts sont également importantes. A Malines par exemple, des voisins ont récemment averti la SNCB que des vandales



étaient à l'œuvre. A Anvers-Schijnpoort, la SNCB a organisé des portes ouvertes pour sensibiliser la population mais aussi pour améliorer les relations avec les comités de quartier.

IDÉES NOUVELLES

Une nouvelle méthode de prévention vient aussi de voir le jour, concernant surtout les graffitis dans les tunnels pour voyageurs. Il s'agit d'occuper l'espace à risque par des fresques murales réalisées par des vrais artistes. Ce genre d'expérience semble réussir car les tagueurs respectent les œuvres d'autrui.

Tous ces moyens de lutte contre les dégradations volontaires sont essentiels. Le vandalisme nuit à l'image de marque de la SNCB et porte atteinte au cadre de travail. Or, chacun apprécie de travailler dans un environnement propre et agréable. Le combat contre le vandalisme est l'affaire de tous. ■

Schijnpoort: c'est ici qu'on nettoie!



Le vandalisme à la SNCB, c'est principalement les graffitis ou tags, les bris de vitres, les dégâts aux fauteuils et aussi le vol d'objets. Même les petits marteaux de sécurité disparaissent régulièrement! Comme le principe est de remettre le matériel en circulation le plus vite possible, il faut aller très vite pour nettoyer ou réparer.

Nous avons visité le centre d'entretien de Schijnpoort à Anvers, un des plus importants du district Nord-Est, avec M. Coosemans, ingénieur industriel. Des dizaines de trains aboutissent ici chaque jour pour leur entretien, leur contrôle technique et un passage au car wash. Ils viennent également pour y être réparés suite à des actes de vandalisme. Avant d'arriver ici, il faut d'abord constater les dégâts, ce qui est fait par le chef ou le sous-chef de gare. On établit ensuite un rapport d'incident particulier qui suivra la voie administrative. Chaque voiture endommagée va immédiatement être retirée de la

circulation et envoyée à Schijnpoort où elle sera réparée et/ou nettoyée dans les plus brefs délais.

Un budget particulier est consacré à ces activités qui requièrent énormément d'heures de travail. Il est bon de savoir que, selon les calculs, pour les graffitis, chaque mètre carré nettoyé coûte en moyenne 1.628 francs à la SNCB.

Des actes de vandalisme se produisent parfois à Schijnpoort même, ce qui induit des problèmes de ponctualité. En effet, les week-ends sont consacrés à la préparation du matériel pour la semaine. S'il arrive que des vandales sévisent la nuit du dimanche au lundi, les dégâts ne sont constatés que tôt le matin, au moment où les trains vont être acheminés vers leur lieu de départ. Il faut alors retirer le matériel endommagé, ce qui peut retarder la mise à disposition du matériel. La SNCB est pénalisée de même que ses clients voyageurs! ■



Qu'est-ce qu'on sait faire avec un tel train. C'est ça que notre collègue de Schijnpoort nous semble demander.

Le train, au coeur des événements ...



Récemment, deux trains hors de l'ordinaire, l'Opéra-Mobile (voir photo) et le Helmut Lotti Express, ont sillonné la Belgique. Des manifestations totalement différentes pour lesquelles les organisateurs ont choisi le train pour cibler leur message.

Le train a plus d'une corde à son arc. Une excursion pour le personnel d'une société, un circuit promotionnel où les invités peuvent aller et venir à leur guise, une association qui rassemble ses membres au départ de différentes régions pour une destination précise, autant de raisons d'opter pour un train "à la carte". Si le client le souhaite des animations à bord sont organisées: de la musique d'ambiance jusqu'à l'organisation complète d'une réception.

L'organisation de tels trajets revient à une petite équipe du CA Voyageurs International. Ne vous laissez pas tromper par le nom, ils s'occupent aussi de trains qui

ne quittent pas notre territoire. Parmi leur clients, on compte des entreprises, des institutions, des asbl et des organisations socio-culturelles. Voyageurs International propose, aux clients qui n'ont pas besoin d'un train entier, un espace sur mesure pour l'entre-

prise et ses invités. Dans les projets internationaux, il s'agit essentiellement de renforcement de trains classiques ou de réservation de voitures entières de Thalys et Eurostar. Et là aussi des animations sont possibles. ■



Une scène animée sur les planches du train Opéra-Mobile. Le thème du spectacle était la guerre et la déportation. Les organisateurs avaient demandé au public de n'applaudir qu'à la fin.

Le problème du millénaire

Après avoir reçu notre annonce du concours de dessins d'enfants, un collègue de la région liégeoise nous appelle un beau matin. Vous dites qu'on enverra bientôt des voeux pour la dernière fois de ce millénaire. Moi je croyais que le millénaire suivant commençait le 1^{er} janvier 2001....

manière de compter assez logique. Troisième hypothèse: le jour exact pris pour référence dans le calcul de la date est-il le 1^{er} janvier de l'an 0 ou le 1^{er} janvier de l'an 1? Il y a là une autre logique, à prendre en compte dans le débat.

Merci à ce cheminot d'avoir attiré notre attention sur ce qui est peut-être fautif. Mais qui par ailleurs n'est peut-être pas! C'est vrai que les avis sont partagés sur ce problème. Le bug informatique du premier jour de l'an 2000 pourrait donner une indication. Mais serait-elle valable?

C'est dans l'édition du 15 septembre du magazine *interMédiaire* que nous avons trouvé un semblant de réponse. Le journaliste évoque des perspectives bibliques (le Livre de l'Apocalypse) et cite Stephen Jay Gould, auteur d'un livre récent sur le sujet.

Autre piste: le jour où vous fêtez vos 40 ans, vous entrez en réalité dans votre 41^{ème} année. C'est bien sûr une

Nous vous livrons un petit extrait de cet article. A toutes fins utiles... Mais nous n'en tirerons aucune conclusion définitive.

DANS LA PRESSE - DANS LA PRESSE - DANS LA PRESSE -

La recherche frénétique de la vraie date du millénaire...

"Le point de vue de la logique veut que le vingt et unième siècle débute le 1 janvier 2001" poursuit Stephen Jay Gould, "et ce point de vue de la logique a surtout reçu l'appui des érudits, de ceux qui détiennent le pouvoir (journalistes et hommes d'affaires surtout) et qui "font" la civilisation. La conception relevant du simple bon sens, et qui veut que le changement de siècle s'opère entre l'an '99 et l'an '00, a toujours eu les faveurs du bon peuple (...)."

A noter toutefois qu'il y a toujours eu des exceptions intelligentes: des gens comme Sigmund Freud et Lord Kelvin se rangeaient à ce propos du

côté de monsieur-tout-le-monde, ce brave type qui ne croit plus à une chose à partir du moment où celle-ci lui paraît trop complexe. Quant à Gould – qui n'est pas vraiment le premier venu – il répond en ricanant: "La vieille garde de Greenwich peut faire la moue autant qu'elle le veut, la fête éclatera le 1 janvier 2000".

"Et c'est très bien ainsi car les grands débats concernant des problèmes insolubles ne sont en fait qu'une perte de temps, ils sont néfastes à l'humeur et représentent une dépense d'énergie que nous ferions mieux de consacrer à des choses vraiment importantes."

Le troisième millénaire, Ce sera quelque chose !



C'était notre concours de l'année. Pour les 6 à 13 ans. Dessine-moi un voyage au troisième millénaire. Pas facile, hein ? Le Thalys, on le connaît bien: c'est sans doute le train qui évoque le mieux l'avenir. Mais il n'y a pas que lui !

Et bien ils s'y sont mis à plus de 600 jeunes dessinateurs. Un beau score, selon notre collègue du Rail/Het Spoor qui a le souvenir d'un concours du même genre, dans le passé.

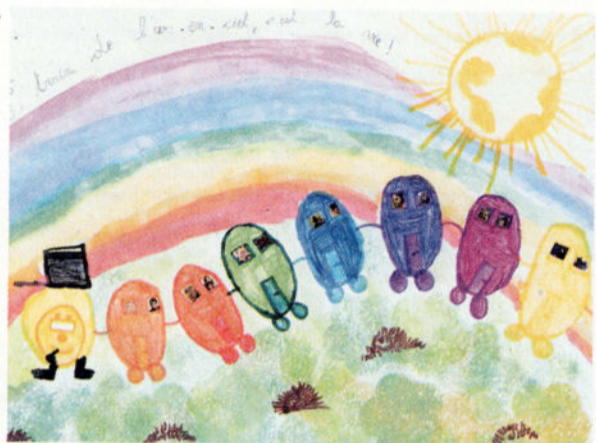
Le jury a sélectionné les 50 meilleurs (le nombre convenu) et parmi eux les 10 qui illustreront les cartes de voeux de la SNCB en cette fin d'année.



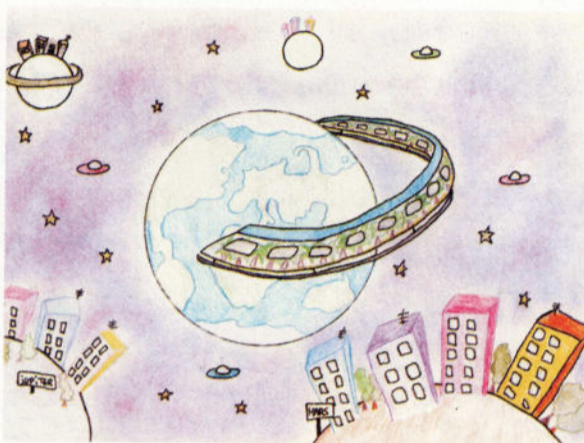
Aurélie Clémur, 12 ans, Aye



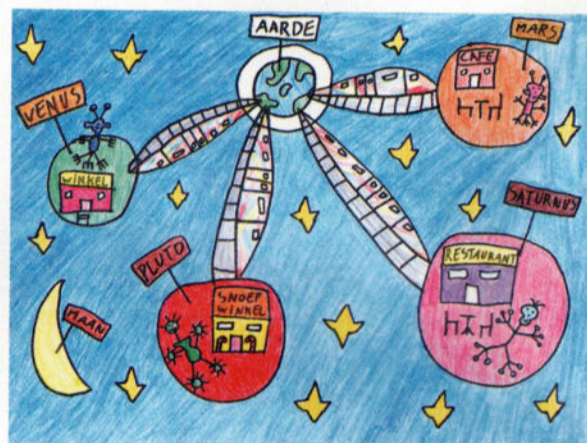
Eline Cleeren, 12 ans, Houthalen-Helchteren



Caroline Delaby, 6 ans, Braine le Comte



Kim Dal-Zilio, 13 ans, Seraing



Leen Costermans, 12 ans, Essen



Gaston Das, 13 ans, Ramillies



Floris Noyelle, 7 ans, Gand



Michael Huyghens, 10 ans, Ternat



Nathalie Vanhaelst, 13 ans, Ostende



Caroline Peeters, 12 ans, Wépion

Le jury au travail pour choisir les 10 images reproduites ici



A vendre et à commander ! Les dix cartes (au format 10 x 20 cm) seront proposées à partir de décembre dans une pochette contenant aussi les enveloppes. Le tout pour 150 francs. Réservez votre

(vos) pochette(s) en complétant et en déposant à la banque un virement comme celui que nous donnons ici pour modèle.

compte du donneur d'ordre	150
	montant
nom et adresse du donneur d'ordre	210-0000466-33
	SNCB SA / CO.009 / S. 50
	rue de France 85

N'oubliez surtout pas d'indiquer clairement vos nom et adresse, pour que l'envoi vous parvienne vite et bien.