

L'année 2001 verra le septante-cinquième anniversaire de la SNCB, notre entreprise. Mais en 2000, déjà, le chemin de fer a bien plus que cela: de 165 à 175 ans (selon le pays où on le fête). Notre mode de transport, à son âge, a des perspectives d'avenir. Il les prépare depuis le dernier quart du siècle qui s'achève. Dans l'optique d'une internationalisation qui est une authentique révolution pour lui et pour ceux qui le servent.

Les Espagnols, lorsqu'ils préparaient l'expo internationale de Séville, ont décidé de se mettre progressivement au même écartement que nous, pour entrer dans le réseau européen de grande vitesse. Tôt ou tard, les derniers tronçons étant équipés, on filera en TGV de Bruxelles à Madrid et même plus loin sans correspondance et sans changement de bogies.

Le travail sur l'interopérabilité se poursuit d'arrache-pied avec l'appui de l'UIC. Ce n'est pas toujours spectaculaire mais on peut relever que nos trains à grande vitesse quittent la région de Bruxelles puis pénètrent en France sous une tension électrique de 25.000 volt alternatif et que la même tension équipe progressivement d'autres lignes transfrontalières pour que le trafic soit à l'avenir moins handicapé au franchissement des frontières. Certaines locomotives restent il est vrai "polycourant", parce que pour un service optimal et compétitif aux clients, elles doivent circuler de bout en bout sous des tensions différentes. Avec l'internationalisation accrue sur le plan technique - dont le secteur marchandises est aussi très demandeur pour accroître sa compétitivité - nous fêterons en 2001 les 75 ans d'une entreprise plus que jamais en marche vers l'avenir.

Dans nos ateliers: suivre la voie de l'ISO

Fin janvier, l'atelier de Salzinnes a reçu une certification ISO. Après Cuesmes et Malines, c'est le 3e atelier central qui est reconnu pour sa qualité de travail.

L'AC de Salzinnes a reçu la certification ISO 9000 pour son activité "entretien et réparation des essieux-montés-boîtés. Métrologie mécanique".

Qu'est-ce qu'un EMB ?

L'EMB (Essieu-Monté-Boité) est également appelé "train de roues". L'EMB par le rôle qu'il a à jouer se doit d'être particulièrement fiable, et il importe qu'il soit périodiquement visité, car la moindre faiblesse, si elle n'est pas décelée à temps, peut entraîner de graves conséquences.

De ce fait, lorsqu'un EMB a atteint le kilométrage maximal autorisé ou lorsqu'un de ses éléments a atteint la limite d'usure, ou est dégradé au point qu'il ne peut être réparé que par la section spécialisée "Roues" d'un Atelier Central, cet EMB est retiré de son engin et expédié vers l'atelier

spécialisé désigné. La SNCB compte deux Ateliers Centraux ayant une section spécialisée "Roues": les ateliers de Malines et de Salzinnes.

A Salzinnes en particulier

La section spécialisée "Roues" de l'AC Salzinnes est chargée de la révision des EMB de tout le matériel moteur du réseau hormis les EMB d'automotrices, ce qui représente plus d'un millier d'EMB à traiter par an. Depuis peu elle est également chargée du reconditionnement (remplacement des roues) des EMB de wagons.

La révision des EMB

Dans les grandes lignes, les divers contrôles et travaux réalisés sur un EMB en révision se déroulent comme suit: après démontage des boîtes d'essieu ainsi que des éléments que renferment celles-ci, le train de roues subit un nettoyage approfondi suivi éventuellement d'un décapage soigné. Il est ensuite soumis à un contrôle de santé de l'essieu, de sa transmission et de ses roues si celles-ci ne doivent pas être remplacées. Ce contrôle de santé consiste à rechercher par ultrasons

ou par magnétisation d'éventuelles fissures dans les zones sollicitées en service. S'ensuit alors un examen visuel approfondi de toutes les parties visibles, ainsi qu'un relevé dimensionnel de toutes les parties soumises à usure. Au terme de ces contrôles et examens, une fiche de travail est dressée pour le train de roues et commencent alors les travaux de reconditionnement de celui-ci.

Tous les résultats des examens et contrôles ainsi que la liste des travaux réalisés sur l'EMB sont consignés sur des documents officiels gérés par le système qualité mis en place. Chaque EMB a ainsi son dossier propre qui est conservé une dizaine d'années à la section.

Sur le thème de la qualité, lire aussi nos informations en pages 2



Une équipe dans son atelier, avec son certificat ISO

8 février 2000: 70 véhicules en vente publique



C'est dans le domaine de l'ACI Schaarbeek que 70 véhicules ont été mis en vente aux enchères sous la direction du centre de services Achats. Les professionnels ou particuliers, après avoir pu examiner les véhicules la semaine précédente, se sont retrouvés dans le réfectoire de l'atelier pour faire la bonne affaire. Au total, 81 personnes s'étaient inscrites. Un beau chiffre si on en croit les pros de la SNCB habitués de ces ventes. Le prix de départ est fixé pour chaque lot généralement à 15.000

francs pour les voitures et 50.000 francs pour les camions. Commence alors la montée des enchères, par tranches fixées à 1.000 francs. En général pour ne pas dire toujours, il ne reste aucun véhicule invendu en fin de séance.

Le fruit de la vente revient au charroi automobile et les Achats perçoivent un léger pourcentage pour couvrir leurs frais.

Sur le charroi automobile, lire l'article en page 6

A lire aussi dans cette édition

Événement **Bruxelles 2000**

 Ville européenne de la culture 2000
 p. 3

Développement durable **La SNCB s'inscrit**

 p. 4-5

Travaux **Forages sous Anvers-Central**

 p. 6

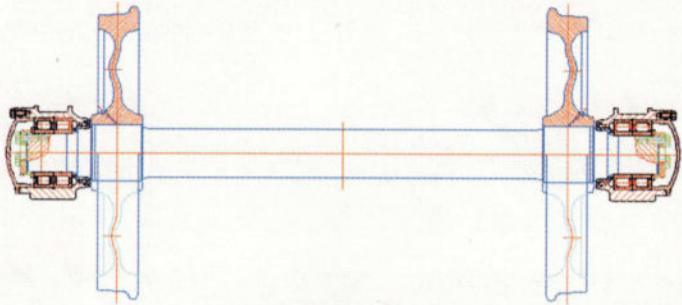
Quelques données techniques sur l'EMB

Un EMB se compose au minimum d'un essieu sur lequel sont calées 2 roues; sa liaison avec le châssis ou le bogie d'un engin se fait via deux boîtes de roulements montées en extrémité d'essieu ou entre les roues si la motorisation de l'engin est assurée par un système bielle-manivelle.

A cette composition minimale, que nous rencontrons généralement sur les EMB de wagons, s'ajoute dans le cas d'EMB moteurs (locomotive, au-

tomotrice,...) des disques de frein calés sur l'essieu ou montés de part et d'autre de la roue ainsi qu'une transmission (engrenage) calée sur l'essieu.

Dans le cas des EMB moteurs des locotracteurs, c'est-à-dire avec boîtes de roulements placées entre les deux roues, la transmission de la motorisation se fait via un bouton de manivelle monté sur chacune des roues.



Encore de la qualité mais d'accueil: les voyageurs ont remarqué que Jurbise s'est coiffée d'une verrière reliftée.

Les clients ne se plaignent jamais... ils zappent !

Le vendredi 14 janvier 2000, le team qualité du centre d'activités Entretien Court Terme a invité ses collaborateurs et ses collègues de la qualité au Centre des Congrès de Gand pour assister à une pièce de théâtre: "Les clients ne se plaignent jamais, ils zappent".

Six comédiens professionnels ont fait vivre des situations tirées de la vie de tous les jours qui montrent ce qu'il faut et surtout ce qu'il ne faut pas faire dans une organisation aux rouages bien huilés. L'accent a été surtout mis sur les contacts avec les clients internes et externes (les collègues, d'autres services, la direction de l'entreprise...). Car au fond, c'est bien de ça qu'il s'agit-

sait: comment nous, agents EC, pouvons-nous collaborer de manière plus fructueuse et plus efficace afin de mieux rencontrer les besoins de nos clients, qu'ils soient internes ou externes ?

Dino Steyaert, l'initiateur de la soirée, et l'organisatrice Nancy Vandermercken travaillent tous deux à l'atelier EC de Merelbeke. "La qualité, expliquent-ils, va de pair avec un changement de mentalité. Les notes de service ne sont pas la meilleure manière d'y arriver. Nous avons plutôt pensé à quelque chose de ludique." Via le Centre de Démarche Qualité à Courtrai, ils ont pris contact avec une troupe de théâtre. "Au début, nous avons songé à une action au niveau local, mais

Frank De Jongh, coordinateur qualité EC, est venu donner le feu vert en vue d'étendre l'initiative à tous les ateliers néerlandophones, et d'inviter également les agents intéressés des autres centres. L'atelier Central de Malines (entretien long terme) par exemple était clairement représenté."

Au total, on a dénombré à Gand quelque 350 spectateurs qui représentaient toute une série de métiers EC. Pour une activité non professionnelle organisée un vendredi soir entre 18.00 et 21.30 h., on peut certainement parler d'un résultat positif. Tout comme d'un vent nouveau qui souffle au sein de notre entreprise et que nous saluons comme il se doit. ■

La parole aux spectateurs

Jacques Vanherreweghe est ajusteur-mécanicien. Le 14 janvier, il s'est rendu à Gand avec une vingtaine de collègues du PET Courtrai (poste d'entretien technique). Et si c'était à recommencer, il le ferait sans hésiter. Il a retenu trois choses principales: "Nous avons pu nous rendre compte qu'en travaillant main dans la main, nous obtenons de meilleurs résultats que chacun dans son petit coin; que nous ne devons pas toujours attendre de recevoir des ordres, mais que nous pouvons également prendre des initiatives et que si un chef veut tout faire à sa façon, il est certain qu'il va se planter, tandis que s'il collabore avec son personnel, sa boutique tournera bien."

Gerd Sels, coordinatrice qualité à Voyageurs National, ne s'est pas fait faute de profiter de l'invitation. "Il s'agit d'un grand nombre de situations reconnaissables, présentées d'une manière simple" trouve-t-elle. "Le consommateur au supermarché par exemple. De quelle manière aimerais-je être traité comme client? Est-ce bien ainsi que je suis traité? Sinon, pourquoi pas? La pièce nous apprend beaucoup sur la relation client/fournisseur. Elle ne se suffit pas à elle-même, mais représente un bon point d'appui si on l'insère dans une politique globale de 'Démarche qualité', comme chez EC".

Jacques Joie, coordinateur qualité Réseau, était lui aussi présent à Gand. Il souligne qu'EC a de cette façon réussi à toucher d'un coup toute une série de gens: ceux qui étaient présents et les absents qui ont eu tort, mais qui le lundi matin voulaient quand même savoir comment ça s'était passé. "Imposer de nouvelles idées, une nouvelle culture d'entreprise, ça prend du temps et ça demande une campagne de sensibilisation de longue haleine. Il est très important que les idées et les concepts soient présentés régulièrement et si possible via différents médias. Une approche ouverte et ludique comme celle-ci, pleine d'humour avec des sketches tirés de la vie de tous les jours, reste gravée dans la mémoire et doit donc sûrement être encouragée." ■

Infos Travaux: affiches personnalisées

Les enquêtes de satisfaction effectuées auprès de notre clientèle le démontrent: les voyageurs souhaitent une meilleure information, notamment en ce qui concerne les travaux susceptibles de perturber le trafic et de retarder les trains.

Une attention toute particulière a, dès lors, été apportée à cette question et a débouché sur le projet Info Travaux

Collaboration CA Réseau et UCC Communication

"Concrètement, chaque mois, l'information sur les chantiers programmés sur le réseau durant les cinq semaines à venir et qui ont des conséquences sur la circulation des trains, est mise à jour par le CA Réseau lors des huit réunions de coordination mensuelles rassemblant, sous la tutelle de mon collègue François Herbiet, tous les services impliqués: Infrastructure, Tuc-Rail, Réseau...", explique Jean-Pierre Delfosse, qui gère la base de données des travaux. "La liste est ensuite trans-

mise aux responsables des relations avec la presse d'UCC Communication."

L'équipe chargée des contacts avec les médias traduit l'information technique en termes facilement compréhensibles par les médias et par les voyageurs.

"Ainsi, il s'agit de parler d'une 'interruption de la circulation' plutôt que d'une 'coupure des voies', de dire 'modernisation de la signalisation' et non 'adaptation des circuits de voie pour la traction triphasée' par exemple", explique Philippe Rigaux, responsable francophone de la cellule de rela-

tion avec la presse. "Le texte est envoyé à tous les médias", continue Leen Uytendaele, responsable néerlandophone de la cellule de presse. "Il est aussi diffusé sur le site Internet de l'entreprise."

Sur l'Intr@web

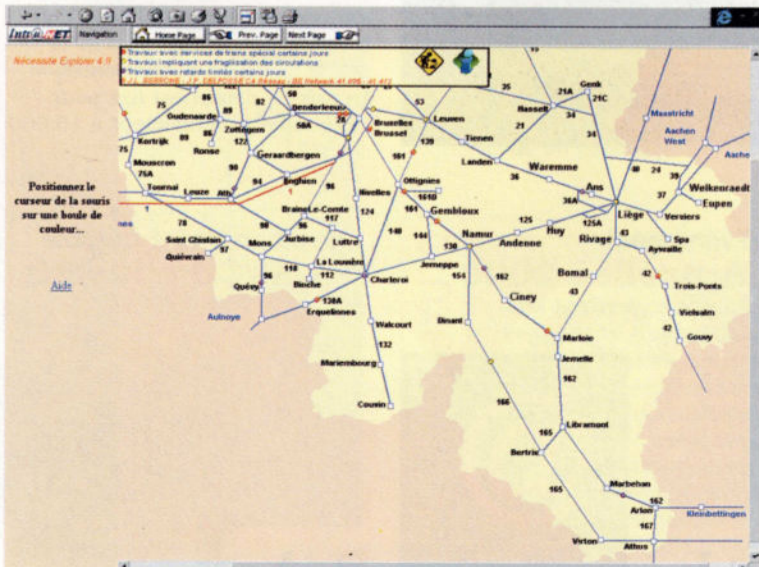
"Le texte rédigé m'est ensuite renvoyé", poursuit Jean-Pierre Delfosse. "Je vérifie que la liste est toujours à jour, autrement dit qu'elle correspond toujours au planning des travaux prévus. Le texte est ensuite installé sur l'Intraweb, sur le site de Réseau". L'emplacement de chaque chantier est repris sur la carte qui y est publiée, à l'aide d'une petite boule clignotante. La couleur varie selon les conséquences sur le trafic: le jaune pour les travaux qui fragilisent les circulations, le violet pour les travaux provoquant des retards limités certains jours et le rouge pour les chantiers entraînant la mise en place de services de trains spéciaux certains jours.

"Grâce à cette diffusion des infos travaux sur l'Intraweb, le personnel des guichets et les agents du Cintev et le personnel d'accompagnement des trains peuvent trouver les renseignements actualisés nécessaires" commente Jean-Pierre Delfosse. ■

Affiches en gares

"De plus, ajoute Jacques Joie, nous mettons à la disposition des gares deux affiches informatisées: l'une mentionne tous les travaux impliquant des modifications du service des trains sur l'entiereté du réseau et l'autre donne, pour chacun de ces chantiers, toutes les informations nécessaires." Ces deux affiches sont disponibles sur le site Réseau de l'Intraweb. Jean-Pierre Delfosse ajoute: "Leur impression et leur affichage dans les gares zones incombent aux Gare-Régions. Chaque gare de région dispose d'une imprimante couleur permettant de sortir des affiches d'1 mètre sur 60 centimètres, affiches qui sont envoyées dans les gares de la région pour l'information des navetteurs". Prochaine étape du projet: en premier lieu, l'unification des données disponibles sur Intranet et sur Internet, ce qui nécessite que certains problèmes techniques soient d'abord résolus: pas question de reprendre telle quelle la carte de l'Intraweb. Elle doit être adaptée pour être compréhensible des cybervoyageurs. En second lieu, la fusion des informations 'Infos Travaux' avec ARI afin d'optimiser l'information du client lors de la recherche d'horaire. ■

"En septembre 1999, l'initiative Infos Travaux est entrée dans sa phase d'application", explique Jacques Joie, coordinateur Qualité au CA Réseau. A l'origine mis en place dans le cadre d'un vaste projet d'assurance Qualité sur la ligne IC Ostende - Cologne, ce système d'information a été étendu à l'ensemble du réseau. Le principe d'"Infos Travaux" est simple: diffuser tant en interne via l'Intraweb que vers le grand public une information régulière et fiable sur les travaux en cours sur le réseau et leurs répercussions éventuelles sur le trafic.



"Ce qui est aussi à dire", vous nous l'avez dit



La rédaction de C'EST À DIRE n'a jamais voulu être seule à concevoir votre magazine, isolée dans un bureau bruxellois. C'est pour cette raison qu'elle vous a laissé la parole en novembre dernier. Le dépouillement des réponses à l'enquête lancée dans le magazine est maintenant achevé. Nous pouvons dresser un bilan de vos avis et de vos attentes. Cette enquête, l'équipe rédactionnelle la voulait constructive: C'EST À DIRE évoluera donc selon vos remarques. Et c'est déjà en cours !

Premières impressions

Le magazine, votre magazine, vous offre bien sûr une ouverture appréciée sur l'entreprise et vous informe de son évolution, en vous permettant aussi de découvrir des services, des métiers et des réalités inconnus des cheminots. Vous êtes d'ailleurs 76 % à vous dire globalement satisfaits. L'un ou l'autre lecteur demandait: pourquoi ne pas publier un seul magazine fusionnant C'EST À DIRE et Le Rail ? Simplement parce que Le Rail, géré paritairement avec les organisations reconnues, est l'organe des oeuvres sociales, l'équivalent du journal de la mutuelle que reçoit tout affilié du régime privé.

Mais le magazine ne rejoint pas toujours totalement vos attentes et vous avez formulé des remarques.

Des remarques générales

Certaines critiques plus générales reviennent parmi vos réponses. Vous considérez que le magazine aborde parfois certaines réalités

d'une manière trop positive. Vous constatez un manque de fraîcheur de certaines informations dû notamment aux retards de diffusion. C'est vrai que des mesures doivent être prises en faveur de la ponctualité. Un petit changement en cours dans l'équipe de rédaction pourrait améliorer l'organisation du travail avant la production. Nous recherchons avec PS et

mise en page, mais certains d'entre vous considèrent que C'EST À DIRE serait plus aisé à lire encore si les articles n'étaient plus coupés entre la première page et les pages intérieures. Quelques-uns voudraient que nous revenions au format A4 plus facile à manipuler. Il suffisait peut-être de le demander: dans cette édition même, nous ne coupons déjà plus les

liens des travaux actuellement en cours sur le réseau. Le matériel roulant, nous en parlerons dans nos prochains numéros. Et nous revoyons notre approche: nous publierons une petite fiche métrique qui peut intéresser certains amateurs de technique. Quant à l'illustration, elle fera la part aux plans. Nouveau, peut-être encore incomplet, mais en bonne voie, non ?

différents métiers, les événements, les informations "PS" parmi lesquelles les recrutements. Mais à côté de ces sujets fréquemment cités, les centres d'intérêt varient très fortement d'une personne à l'autre. Certains d'entre vous avouent d'ailleurs ouvertement privilégier les sujets qui concernent directement leur métier ou leur région.

Tout lecteur de C'EST À DIRE est un informateur potentiel pour la rédaction. Certains articles, certains reportages sont la conséquence d'un courrier que l'un ou l'autre d'entre vous nous a adressé: "parlez donc de tel métier, de telle équipe". Utilisez notre adresse administrative ou e-mail. Ça peut donner du résultat !



IN une méthode de distribution plus performante. Reste aussi que certains ne sont pas, dans le fichier central du personnel, indiqués à la bonne adresse administrative. Qu'ils insistent auprès de leur bureau d'organisation et que celui-ci demande au barèmeur de faire le changement. C'est la bonne piste.

Enfin, vous trouvez l'information parfois trop sommaire, ou au contraire trop fouillée.

Mise en page

Vous appréciez généralement la

articles en page une, mais nous indiquons l'existence dans les pages intérieures de textes qui cadrent dans un même thème.

Vous aimez l'illustration

Toutefois, vous voudriez voir plus de photos des bâtiments (gares, bâtiments centraux, ateliers, etc.) et des ouvrages d'art. Vous avez aussi envie de retrouver dans votre magazine des documents historiques (les gares jadis et aujourd'hui, etc.), des portraits du personnel au travail, des illustrations du matériel roulant ainsi que des clichés régu-



Thalys en 1999: bons résultats

Thalys a transporté 4.980.000 de voyageurs l'année dernière, soit 5,5% de plus qu'en 1998, pour un chiffre d'affaire global de 8,863 milliards de francs.

La relation Paris-Bruxelles représente 53% du trafic. Le reste se répartit ainsi: 17% Paris-Allemagne, 17% Paris-Pays-Bas, 10% Paris-autres gares belges, 2% de et vers Marne-la-Vallée Disneyland.

L'offre de services Thalys s'est étoffée. La fréquence des voyages Paris-Bruxelles a été portée à 21 départs par jour, soit en heures de pointe un départ toutes les demi-heures.

Depuis le 28 novembre, Thalys relie 4 fois par jour Marne-la-Vallée-Chessy et l'Aéroport-Charles de Gaulle TGV. Le renforcement de la desserte vers Disneyland Paris permet de répondre à la demande: Thalys y acheminera les voyageurs tous les jours, et plus seulement le week-end et jours fériés comme auparavant.

Grâce à la liaison vers l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, Thalys ressert les liens entre le rail et l'air. Des accords de partenariat existent d'ailleurs avec plusieurs compagnies aériennes, comme Air France, Lufthansa, United Airlines et American Airlines.



B comme Bruxelles 2000

bruxelles
2000

Le week-end des 25, 26 et 27 février se déroulait le grand "happening" d'ouverture de Bruxelles 2000, placé sous le signe de "la ville". Un avant-goût de l'année culturelle. A l'occasion de ce grand "happening", nous avons pu assister aux manifestations les plus diverses dans l'espace public! A ce titre, les gares, patrimoine vivant de la ville, ont pris part aux festivités. C'est ainsi que, après s'être procuré un "pass" et toutes les informations utiles aux stands d'information de Bruxelles/Brussel 2000, on a fait la fête.

Ca s'est passé dans nos gares

Le samedi dans la Jonction Nord-Midi, 13 danseurs

enflammèrent les couloirs et les quais des gares Central et Midi. Et on entendit, à Bruxelles-Central, chose rare, retentir les accords d'un show de musique électrique.

On pouvait aussi voir - et on le peut encore jusqu'à la mi-avril - des "Portraits d'habitants", une dizaine de photographies du quotidien bruxellois agrandies au format de bâches et d'affiches géantes.

Et aussi dans les environs ...

L'entrée principale de la gare centrale a chanté avec un groupe de musique contemporaine. Dans le couloir du métro, des mots, de courtes phrases - autant de fragments littéraires - sur les panneaux lumineux arrêtaient les nombreux voyageurs. A Bruxelles-Chapelle, un petit train (routier) aux couleurs de Recyclart plongeait les voyageurs dans un parcours-fiction inspiré par le quartier avoisinant.

Et le reste de l'année ...

Ce coup d'envoi de Bruxelles 2000 n'est bien sûr qu'une mise en bouche avant de savourer les plats de résistance servis à volonté tout au long de l'année.

Dans le groupe de 9 villes européennes, notre capitale a concocté un beau menu. Quelques manifestations pour vous mettre en appétit.

En juin, la ville sera envahie par 5 parades ludiques, créatives et métissées, la *Zinneke Parade*. En septembre, les *Journées du Patrimoine* accueilleront les *Métamorphoses*, créations contemporaines artistiques qui feront redécouvrir l'architecture et les anciennes structures urbaines de Bruxelles.

En novembre, *Voici*, une exposition consacrée à l'art du XXe siècle.

Le train y reste associé avec des billets B-Excursions pour: *Indian Summer* qui se tient jusqu'au 26 mars aux Musées Royaux d'Art et d'Histoire *L'âge d'or bruxellois* qui se tiendra du 17 mai au 20 septembre dans la Cathédrale des Saint-Michel et Gudule

Dans une prochaine édition, ne ratez notre concours *Bruxelles 2000* qui vous fera gagner des entrées pour les événements de cette année culturelle.

Pour plus d'informations: Tel.: 070/22 24 21 ou sur le web: www.brussels2000.org



Un port virtuel à Ostende grâce à B-Telecom

Sans pour autant délaisser la navigation maritime, le Port Autonome d'Ostende se tourne aussi vers les autoroutes de l'information. L'objectif: créer un vaste "e-Port" à Ostende. Qu'est-ce qu'un e-Port? Il est aux autoroutes de l'information, ce que le port est aux voies maritimes: un point d'ancrage, un carrefour. Il représentera un point d'accès important aux réseaux de télécommunication,

pour toutes les entreprises qui recourent au port maritime et à l'aéroport.

Le projet doit beaucoup à B-Telecom qui met à la disposition des entreprises situées dans l'arrière-port et près de l'aéroport, le réseau de fibres optiques le long des voies de chemin de fer.

L'e-Port devrait à terme générer au moins 120 emplois.

Recrutements: on récolte ce qu'on a semé

C'est à coup de campagnes publicitaires, de prospection sur le terrain, de séances d'information et de procédures de recrutement accélérées que l'on a attiré de nombreux candidats.

La récolte 99 a été fructueuse. Début 99, on visait à engager 1.300 personnes mais ce sont 2.512 nouveaux agents qui sont entrés en fonction. Des efforts particuliers ont été réalisés en vue d'étoffer l'effectif, principalement des conducteurs et des accompagnateurs de train. Loin de s'endormir sur ses lauriers, la société a pour objectif d'engager encore cette année environ 2.750 personnes. Qu'on se le dise !

L'année 1999 en chiffres

conducteurs de train:	842
technique:	434
accompagnateurs de train:	262
mouvement et signalisation:	191
administratifs:	142
universitaires:	139
personnel de voie:	134
agents d'accueil:	106
agents de triage:	83
personnel de métier:	68
informatique:	63
factage:	30
divers:	16
visiteurs de matériel:	2

Ville européenne de la culture de l'an 2000
Europese cultuurstad van het jaar 2000
www.brussels2000.org



Le développement durable un bout de définition

Dans les années quatre-vingts, les Nations Unies (ONU) ont confié à une commission la mission d'apporter une réponse à de graves problèmes qui se posent à l'échelle mondiale tels que la pollution et le tarissement des ressources naturelles, la surpopulation et la famine, la pauvreté et les inégalités, etc. Au terme de leur travail, les membres de la

commission ont constaté que de véritables réponses ne sont possibles qu'en ayant une vision globale des problèmes posés. Autrement dit, il est impossible de travailler d'un côté sur l'économie, de l'autre sur le social et de l'autre encore sur l'environnement. Tout est dans tout ! Prenons quelques pistes:

- une agriculture économique-ment viable qui produit des aliments sûrs et s'implique dans la protection des paysages et de la nature;
- une politique de mobilité qui travaille à la fois au niveau des embouteillages, de la pollution et de la santé;
- un développement de l'industrie et des technologies qui tiennent compte de l'environnement et de la santé de tous;
- une société qui prend en charge les problèmes d'exclusion sociale et où la vie sociale repose sur le principe de l'égalité entre les hommes et les femmes;
- un espace public où les grands groupes sociaux sont invités à participer à l'élaboration des politiques.

Sans oublier un objectif essentiel: **l'assurance que nos enfants et tous les enfants du monde auront un avenir.**

La Conférence de Rio en 1992

La grande ville brésilienne de Rio de Janeiro restera dans l'histoire comme le lieu clé où les pays du monde entier ont pris conscience de la nécessité absolue de penser le développement de notre planète à long terme. La Conférence de Rio sur le développement durable a incité un nombre de plus importants de pays à intégrer de manière concrète le développement social et économique et la protection de l'environnement. Si les grands principes de base sont communs, il n'y a pas une règle générale à appliquer partout. La politique de développement durable doit être adaptée en fonction des réalités de chaque pays, de chaque région. Les pays qui ont

participé à la Conférence de Rio se sont engagés à appliquer ces notions essentielles.

Le plan fédéral de développement durable

Notre pays a pris ses responsabilités en adoptant la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable. Cette loi prévoit la création de plusieurs instruments dont le principal est le "Plan fédéral de développement durable". Ce plan s'appuie sur cinq principes de base que l'on peut résumer ainsi:

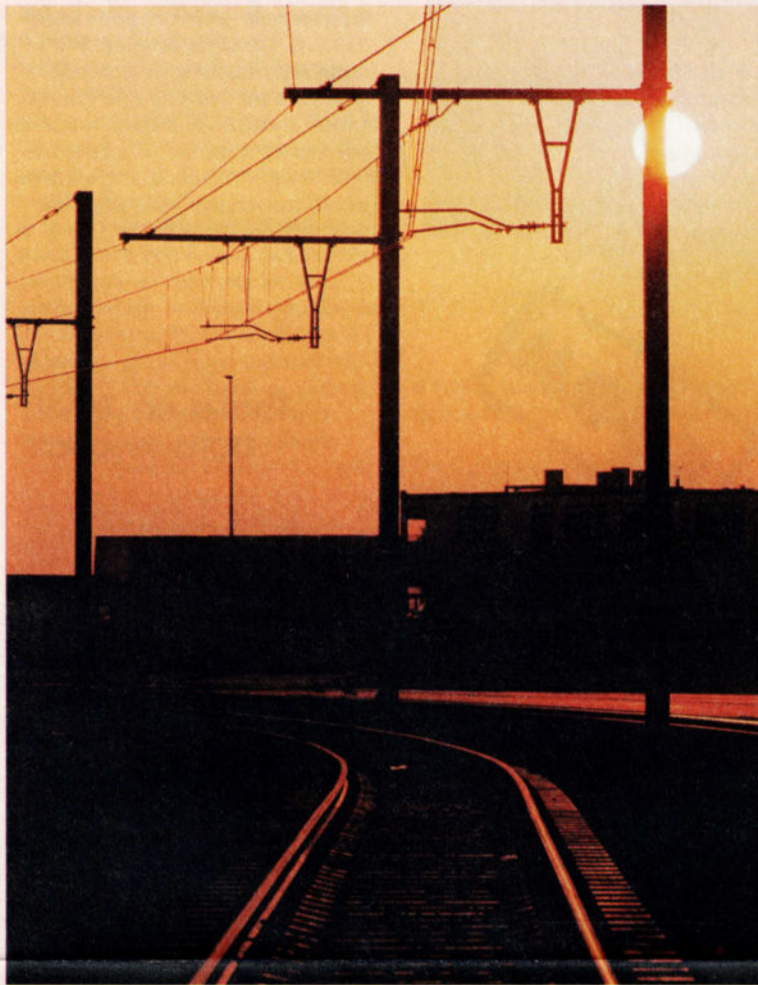
- les pays développés et leurs citoyens doivent réduire les premiers les nuisances élevées que leurs sociétés exercent sur l'environnement commun à toute la planète;
- les préoccupations de politique à court et à long terme doivent se rejoindre au profit des générations d'aujourd'hui et de demain;
- le projet de développement durable doit s'appuyer sur des stratégies qui intègrent les préoccupations sociales, économiques et environnementales;
- si les risques ne peuvent être scientifiquement mesurés, ce n'est pas une raison pour ne pas agir. Les décisions doivent être prises après avoir étudié leur incidence et elles doivent être améliorées pendant leur exécution en évaluant leur impact;
- les citoyens doivent participer à la prise de décision.

Ces cinq principes sont traduits dans le plan fédéral de développement durable par toute une série d'actions ayant comme thème la consommation-production, la

pauvreté et l'exclusion sociale, l'agriculture et la diversité biologique, l'énergie, les transports et la protection de l'atmosphère.

La consultation populaire

Le développement durable, c'est l'affaire de tous ! Jusqu'au 31 mars, vous pouvez consulter l'a-



vant-projet du premier Plan fédéral de développement durable dans votre maison communale ou via Internet (www.cidd.fgov.be). Vous pouvez formuler vos remarques. Avec les autres réactions, elles serviront à adapter le projet.

Les transports et le développement durable

Une partie importante du Plan fédéral de développement durable est consacrée au transport. Pour la SNCB et tous ses agents, elle est évidemment très importante. Voilà les grandes lignes de la politique de promotion d'un développement durable des transports.

Le nombre de voitures pour 1.000 habitants est passé en vingt ans de 306 à 443. Chaque année, le nombre de kilomètres parcourus en voiture s'accroît parce que la plupart des gens recherchent le moyen de transport le moins cher et le plus rapide qui est souvent

la voiture sans tenir compte des problèmes de mobilité. Or, tout le monde se plaint des embouteillages et des autres conséquences désagréables comme les accidents et le bruit. Si aucune mesure n'est prise, le trafic va continuer à augmenter, réduisant la mobilité et accroissant la pollution. Les solutions peuvent être trouvées dans trois directions: la maîtrise de la croissance des besoins de déplacements, l'innovation technologique et le transfert vers d'autres modes de déplacement.

Les objectifs du plan d'action

La CIDD (Commission Interdépartementale du Développement

Durable) propose une réduction de 7,5 % des émissions du secteur transport en 2010 par rapport à 1990. Une telle diminution est nécessaire pour que la Belgique respecte ses engagements internationaux. Pour y parvenir, la CIDD suggère que le transfert modal soit la pierre angulaire de l'action fédérale et belge. Il faut inciter les navetteurs à utiliser plus les transports en commun et le vélo et privilégier l'intermodalité du transport des marchandises avec une utilisation accrue du train et du bateau.

Politique et mesures

Au niveau de la demande, le principe de base est simple: **il faut augmenter comparativement le**

coût des transports qui ont l'impact le plus négatif sur le développement durable afin que les trajets en transport en commun, en vélo ou en voiture partagée soient moins chers qu'en voiture "soliste". Parmi les mesures concrètes proposées: augmentation du coût des parkings en ville, révision (à la baisse) des déductions fiscales des voitures et augmentation des déductions pour l'utilisation des autres moyens de transport, relèvement du coût du carburant et du péage routier, réalisation de plans de transport pour les entreprises de plus de 50 personnes, instauration de journées sans voiture et du permis à point. La CIDD propose encore que le gouvernement rende les transports en commun financiè-

rement plus accessibles aux jeunes de moins de 12 ans, aux pensionnés et aux personnes à faible revenu.

Au niveau de l'offre, **il faut rendre plus court le trajet utilisant les moyens de transport compatibles avec le développement durable.** Quelques propositions: réduction en ville de l'espace destiné à la voiture et augmentation de l'espace des transports en commun, réduction du nombre de bandes de circulation et ajout de bandes réservées pour les transports en commun, redéploiement de l'offre des transports en commun, notamment le RER, avec augmentation du confort pour les usagers, etc. Pour les marchandises, il faudrait développer les plates-formes multimodales performantes et accroître les infrastructures par train et bateau.

Au niveau de la technologie, **il faut soutenir les efforts en recherche et développement** dans des directions telles que la réduction des émissions par kilomètre parcouru, les véhicules hybrides et les véhicules électriques, l'amélioration des performances des transports en commun, etc. Parallèlement, il faut promouvoir les carburants moins polluants, la réduction des émissions des véhicules diesel ou encore l'amélioration du contrôle technique des véhicules, principalement l'efficacité du pot catalytique.



La SNCB et le développement durable



Petit à petit, la notion de développement durable fait son chemin tant dans la tête des citoyens que dans la stratégie des entreprises. Elles sont de plus en plus nombreuses à mettre en avant une "image verte" témoignant de leur respect réel de l'environnement au sens large. D'autre part, le Plan fédéral de développement

l'environnement soit connu et partagé non seulement par tous les collaborateurs directs, mais également par les entrepreneurs, les fournisseurs et éventuellement d'autres personnes ou institutions concernées d'une manière ou d'une autre par son fonctionnement;



durable est très clair: le transport en commun doit être privilégié parce qu'il est clairement écologique. Voilà deux raisons essentielles pour lesquelles la SNCB a un rôle important à jouer dans la perspective du développement durable.

La SNCB en a bien conscience. Elle l'a prouvé lorsque son Conseil d'administration a, en décembre dernier, officialisé une déclaration de politique environnementale soumise préalablement aux divers organes de gestion. Selon ce texte fondamental, la SNCB, ses organes de gestion et ses collaborateurs s'engagent à appliquer les cinq principes que voici:

- le souci de l'environnement implique bien évidemment le respect de la législation actuelle et future en la matière;

- la SNCB prendra les initiatives nécessaires pour que le souci de

- la SNCB soutiendra au maximum sa recherche et ses efforts visant une utilisation plus économique de l'énergie et des matières premières;

- la SNCB limitera le plus possible les émissions nuisibles à l'environnement en respectant les normes légales en la matière;

- bien que le train soit déjà un moyen de transport extrêmement sûr - aussi pour l'acheminement de matières dangereuses - les travaux de recherche et, si nécessaire, l'élaboration de mesures nouvelles seront poursuivis afin de réduire davantage les risques pour l'être humain et l'environnement.

Dans le prochain numéro de C'EST À DIRE, nous développerons la stratégie de notre entreprise pour le développement durable ainsi que son impact sur notre travail au quotidien. ■

Budget d'investissements 2000 En franc ou en euro ?



46,7 milliards, c'est plus impressionnant que 1.157,74 millions ! Pourtant c'est exactement la même somme, la première étant en franc et la seconde en euro.

Que ce soit en franc ou en euro, une entreprise qui investit assure à la fois son développement et son avenir. Le budget 2000 a été établi dans le cadre du plan Objectif 2005 et du plan décennal d'investissements 1996-2005. En voilà les grandes lignes.

Meuse et de la ligne 147 Fleurus-Auvélais.

Les travaux TGV

Les travaux en cours sont poursuivis et intensifiés dans les gares d'Anvers-Central et Liège-Guillemins ainsi que sur les lignes Bruxelles-Louvain et Louvain-Liège. Un nouveau chantier a débuté au début de cette année sur la rive droite de la Meuse à Liège.

Le matériel roulant

Locomotives électriques et diesel de manœuvre, voitures et automotrices, voitures à deux niveaux, autorail, les commandes

des dernières années seront menées à bien dans le cadre des investissements 2000. Le matériel existant n'est pas oublié notamment la rénovation et la modernisation des automotrices. Les investissements porteront également sur l'achat de wagons pour le transport de produits sidérurgiques et de conteneurs.

La restructuration

L'effort porte cette année sur la modernisation des outils de production de notre entreprise. Les investissements sont axés sur les ateliers d'entretien du matériel roulant, les ateliers de production de l'infrastructure et le développement de l'informatisation. ■

Le réseau intérieur

Le réseau intérieur VOYAGEURS et MARCHANDISES est évidemment prioritaire. Le montant total des investissements consacrés à la maintenance et à la modernisation de l'infrastructure existante atteint 12,7 milliards de francs, soit 314,82 millions d'euros. L'amélioration de la régularité des trains du trafic intérieur étant un objectif essentiel, 420 millions de francs ou 10,41 millions d'euros y seront consacrés. Ces investissements portent également sur l'extension de la capacité, la poursuite des électrifications en cours et la modernisation des installations de plusieurs grandes gares. Nos clients particuliers ne sont pas oubliés. Les investissements d'accueil font partie des priorités essentielles pour notre entreprise, ce qui justifie qu'un montant de 3,4 milliards de francs y soit consacré.

Au niveau des marchandises, deux orientations essentielles se dégagent. La première concerne le développement des installations ferroviaires desservant les trois grands ports de mer. Pour le port d'Anvers notamment, les investissements sont dégagés avant tout pour l'achèvement de la deuxième phase de la modernisation de la gare du Nord et pour la construction d'un nouveau terminal multimodal à côté de la gare. La deuxième orientation porte sur l'électrification de l'axe Athus-



Thalys en 2000: offre étendue

Cette année, Thalys étendra son réseau en Europe. Dès le 28 mai, un Thalys partira quotidiennement de Bruxelles-Midi à destination de Bourg en Bresse, Bellegarde et Genève. Du 24 juin au 28 août, Thalys offrira une nouvelle desserte Amsterdam-Bruxelles-Lyon-Valence. Un Thalys Paris-Bruxelles-Cologne ira chaque samedi jusqu'à Hanovre à l'occasion de l'Expo 2000 qui ouvrira ses

portes du 1er juin au 31 octobre. Entre Paris et Bruxelles, un train supplémentaire permettra à partir de juin d'arriver à Paris ou à Bruxelles dès 8 heures du matin. Toutes ces améliorations devraient accroître le trafic à 5,3 millions de voyageurs et augmenter le taux de satisfaction des clients qui, en 1999, était de 83,2%, tant auprès de la clientèle "Affaires" (35% des clients) que "Loisirs" (65% de la clientèle).

La gare de Silly bientôt rouverte

Début mars, les travaux de réparation de la gare de Silly seront achevés. Les locaux ont en effet subi d'importants dégâts suite à des actes de vandalisme en décembre dernier, qui auront nécessité l'installation de grilles devant les baies vitrées, la porte d'entrée et la fenêtre des guichets. On a également dû poser une porte blindée.

Depuis la mi-janvier, la salle d'attente est rouverte au public, mais les guichets demeurent fermés jusqu'à la fin des travaux. Des rondes de surveillance, essentiellement nocturnes, sont désormais assurées par le Service Interne de Gardiennage en collaboration avec les services locaux de police et de gendarmerie.

presse - presse - presse - presse - presse - presse - presse - presse - presse

Dans "Het Nieuwsblad" du 26 janvier 2000

Flashé à 119 km/h !

La police s'était embusquée hier à la Warandelaan à Wetteren pour flasher les démons de l'excès de vitesse. Pendant les trois heures qu'a duré le contrôle à cet endroit où la vitesse est limitée à 50 km/h, 70 véhicules "trop rapides" ont été photographiés.

tissu urbain à une vitesse vertigineuse. Le radar avait en fait déclenché la photo à chaque fois que sur

la ligne ferroviaire voisine, un train dépassait le 50 à l'heure. L'un d'entre eux fut même surpris à 119 !



HA HA HA!! ON EN TIENT UN AUTRE...

Le froid souffle à Liège

La société Terminal ECE qui gère la plate-forme multimodale de Bressoux-Renory vient d'ouvrir à Liège une plate-forme qui permettra le respect total de la chaîne du froid. Ce respect de la chaîne du froid est essentiel: entre l'usine de production et les magasins, les produits réfrigérés ne peuvent jamais se retrouver à température ambiante. Concrètement, la plate-forme dispose d'un hall frigorifique de 6.000 m², où les wagons arrivent directement pour y être

déchargés sous basse température.

Agrexco, producteur de fruits et légumes en Israël, utilise aujourd'hui Liège comme point central de sa distribution dans le Benelux et en Allemagne. Un train hebdomadaire de 22 wagons part désormais du port de Marseille pour Liège où la marchandise est déchargée, stockée et chargée en camions dans des délais très courts. D'autres producteurs de produits frais se montrent également intéressés.



Forages sous Anvers-Central

Dès 2005, les trains circuleront sous la gare d'Anvers-Central et l'agglomération anversoise via un tunnel situé au niveau -2. Dès la mi-février, un bouclier de forage percera à partir de la Place Astrid des conduits pour la toiture du tunnel vers le puits de réception situé dans le hall de la gare.

Les forages ont été précédés d'une série de mesures destinées à préserver le quartier et le bâtiment classé de la gare centrale. Les ingénieurs ont posé une centaine de points de mesure dans le bâtiment. Un ordinateur enregistre via ceux-ci les mouvements de terrain éventuels.

Afin de prévenir tout affaissement, on a percé sous la gare un fin réseau de conduits de telle sorte que les fondations puissent, si nécessaire, être consolidées localement grâce à un mélange de ciment. Cette méthode de pointe a été mise en œuvre lors de la construction du métro sous la gare de Waterloo Station. Le hall d'entrée est surplombé d'un plafond protecteur en bois qui est aussi utilisé en vue de la restauration de la coupole.

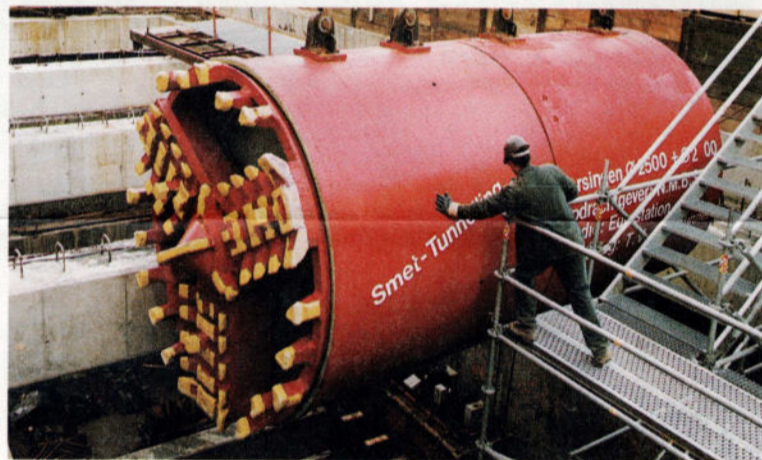
Une installation de pompage dans le hall de gare a pour fonction de maintenir sous contrôle le niveau des eaux souterraines. Un système d'adduction d'eau permet



d'éviter que les plantations du Zoo subissent des dommages.

D'un puits ouvert Place Reine Astrid, un bouclier de forage percera quatre grands (diamètre 2,96 mètres) et quatre petits (diamètre 2,30 mètres) conduits horizontaux vers le puits ouvert dans le hall de la gare. Les huit conduits totalisant 640 mètres de long constituent l'amorce du plafond du tunnel ferroviaire. Lorsque le

forage sera achevé, les ouvriers creuseront sous la Place Astrid des parois descendant jusqu'à une profondeur de 24 m. Ce sera alors au tour des fondations souterraines. Le tunnel devra être suffisamment large pour accueillir les quatre voies d'échange au niveau -2 d'Anvers-Central en 2005. Ce chantier, ce n'est pas une sinécure!



Huit conduits horizontaux de 80 mètres de long sont actuellement creusés sous la gare d'Anvers-Central. Ces conduits constituent les amorces du plafond du futur tunnel ferroviaire.

La SNCB nominée au "Fleet Owner de l'Année"

La SNCB a été nominée avec Telindus et Proximus au "Fleet Owner de l'Année" soit, en traduction littérale au "Gestionnaire de flotte automobile de l'année". Cette distinction lui vient de sociétés privées sur la base d'un rapport détaillant la gestion du parc automobile et d'une interview de Claude Laurant, premier chef de secteur technique à Facility Management, chargé du charroi automobile.



La bonne gestion du charroi automobile effectuée au sein de FM par l'équipe de Claude Laurant a permis à la SNCB d'être récompensée.

Un travail d'équipe

Anciennement au Département Matériel, c'est en 1998 que le charroi automobile est passé à Facility Management comme, entre autres, les restaurants d'entreprise et l'imprimerie centrale. Actuellement, 7 personnes gèrent l'ensemble du parc automobile. Sous la supervision de Claude Laurant, l'équipe se compose de deux sous-chefs de secteur technique chargés de tâches à caractère technique et administratif, de trois rédacteurs chargés du suivi des accidents, du travail informatique ainsi que de la facturation, et d'un technicien mécanicien au help desk. Cette petite équipe gère 1.600 véhicules moteurs, 600 remorques et roulottes. Sans oublier 250 véhicules à réceptionner et à livrer chaque année, 3 millions de litres de carburant consommés par an et 6.000 factures à traiter annuellement. Bon an mal an nos collègues échangent 8.300 coups de téléphone avec les utilisateurs pour délivrer des numéros d'autorisation (pour aller à l'entretien, changer les pneus, remplacer des accessoires défaillants...). En 99,

ils ont traité également 131 contraventions et 250 cas d'accidents. Le service roule à une vitesse soutenue... mais réglementaire.

Un parc automobile en progression

En 2 ans, le parc automobile de la SNCB est passé de 1.200 à 1.600 véhicules moteurs. La raison en est simple. Quand les affaires tournent, certains services sont amenés à se déplacer fréquemment. C'est le cas particulièrement de Maintenance Infrastructure bien sûr mais également de Telecom. A côté de ces 1.600 véhicules, le charroi automobile gère également 600 remorques et roulottes de chantier. Au total, l'entreprise dispose de 45 catégories de véhicules différents, de la petite voiture au tracteur semi-remorque en passant par des camionnettes en tous genres, voire des bus.

Le temps du renouvellement

Le parc automobile doit être régulièrement renouvelé. En règle gé-

nérale, plus ou moins 250 véhicules sont remplacés chaque année. En fonction des données

relatives à l'utilisation de chaque unité, les gestionnaires du charroi font le choix des remplace-

1.600 clients

Dirk Troch est technicien-mécanicien chez Facility Management. Ses clients sont les utilisateurs des 1.600 véhicules du parc automobile de la SNCB.



Les clients doivent lui demander une autorisation préalable pour effectuer les réparations. "De cette manière, je dispose d'un dossier détaillé de l'état de chaque véhicule du parc automobile." A chaque nouveau véhicule correspond un contrat d'entretien et de réparation par la marque elle-même. A la fin de ce contrat, on garde les meilleurs véhicules pour le parc de réserve, où le client peut venir louer un véhicule à long ou à court terme. Les autres engins amortis sont vendus, comme c'était le cas à Schaerbeek le 8 février dernier. A l'achat d'un nouveau véhicule, on établit un cahier de

charges dans lequel sont reprises toutes les caractéristiques auxquelles la livraison devra correspondre. "Même le client peut formuler des suggestions en fonction du rôle que le véhicule devra remplir." A la réception, on contrôle minutieusement tous les éléments indiqués.

Une autre tâche consiste à vérifier les devis des réparations, principalement sur base de rapports et de photos. Parfois un devis semble trop élevé, une déclaration d'accident confuse, des dégâts déclarés trop importants. "Dans de tels cas, on se rend sur place. On peut ainsi constater par nous-mêmes les dégâts au véhicule et évaluer plus précisément les frais de réparation. Ce qui nous permet d'éviter de grosses dépenses." Malheureusement, le vandalisme et le vol font aussi partie de notre lot quotidien. "Dernièrement, une de nos voitures volées a réapparu en Italie sans aucun dommage majeur. Et elle roule à nouveau en Belgique."



Voyageurs à mobilité réduite Un accueil de plus en plus sur mesure



Avec André Latruwe, Etienne De Ganck a été désigné par le Comité de Direction en tant que contact officiel entre la SNCB et les organisations représentant les personnes à mobilité réduite. Ensemble, ils assurent au sein de la SNCB la coordination au point de vue matériel roulant, installations fixes, personnel des gares et des trains et politique tarifaire. Avec enthousiasme, Etienne De Ganck raconte comment notre entreprise est devenue très sensible à cette problématique. "Il y a déjà plus d'une quinzaine d'années que des initiatives ponctuelles ont été prises pour l'adaptation du matériel" explique Etienne De Ganck qui les détaille: "Le problème initial que certains ont essayé de résoudre était le transport des personnes en chaise roulante. Une des premières réalisations a été d'installer des barres amovibles dans les voitures pour que les chaises puissent y pénétrer. En même temps, des pictogrammes ont été placés pour que les voyageurs puissent identifier clairement les voitures accessibles. Parallèlement, quelques rampes mobiles ont été disposées sur les quais pour permettre de monter plus facilement dans les trains". Ces dispositions étaient déjà très utiles mais largement insuffisantes. Très vite, il est apparu qu'il

était plus efficace d'envisager la problématique des personnes à mobilité réduite dès la conception du matériel roulant. Les automotrices AM86 (Sprinters) ont été les premières voitures conçues dès le départ pour permettre l'accès des chaises roulantes dans certains compartiments. En 1988, un groupe de travail mixte est installé. Il regroupe des agents de la SNCB et des représentants des diverses associations d'handicapés. Ce premier partenariat débouche sur des résultats très concrets à savoir un manuel destiné à l'infrastructure, qui constitue en quelque sorte un cahier des charges des adaptations nécessaires à l'accueil des moins-valides, et le développement d'une nouvelle rampe mobile pour accéder au train. Etienne De Ganck: "L'atelier de Malines a construit une nouvelle rampe mobile installée parallèlement aux voitures et dont la partie supérieure en courbe facilite l'accès à l'intérieur du train. Quant aux anciens modèles, ils s'installaient perpendiculairement et face à la porte d'accès. Ils nécessitaient donc un encombrement du quai plus conséquent. Les quais hauts de quelque 25 gares pouvaient ainsi être desservis. Au début des années nonante, nous avons fait appel à une société privée



pour mettre au point une rampe mobile destinée aux quais bas. Environ 45 exemplaires de ce modèle ont également été livrés".

Tournant stratégique

Le milieu des années nonante marque un tournant important dans la stratégie de la SNCB en faveur des personnes à mobilité réduite. André Latruwe et Etienne De Ganck sont officiellement choisis comme responsables: "Nous nous étions rendus compte qu'il était difficile de collaborer efficacement avec toute une série de petits groupements représentant les personnes handicapées. Nous nous sommes adressés au Conseil Supérieur National des Handicapés qui dépend du Ministère des affaires sociales, de la santé publique et de l'environnement. Avec le Conseil, nous avons créé un comité permanent qui travaille sur des thèmes précis afin d'aboutir à des solutions concrètes". Le comité a tout d'abord étudié l'accessibilité du matériel pour les voyageurs à mobilité réduite. Les AM96, i11, Thalys et Eurostar sont tous conçus dès le départ pour être accessibles à ces voyageurs. La nouvelle M6 actuelle-

ment en construction apportera une vraie nouveauté. Il s'agira de la toute première voiture équipée d'une entrée spéciale abaissée au niveau des quais et d'une plateforme intégrée ce qui est évidemment beaucoup plus fonctionnel que les plates-formes placées sur les quais. Le comité s'est également penché sur les infrastructures, avec plusieurs descentes sur le terrain. Il a également donné son avis sur le premier "Guide du voyageur à mobilité réduite" publié en 1999. La SNCB offrait déjà antérieurement des informations aux personnes handicapées mais sous forme succincte au moyen d'un dépliant. Le guide explique les avantages tarifaires (carte accompagnateur gratuit, carte spéciale de priorité pour l'occupation d'une place assise, carte nationale de réduction pour les transports en commun, carte de réduction VIPO, etc) et détaille l'accueil adapté dans les gares et dans les trains.

VZW Toegankelijkheidsbureau s'est livré pour le "Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap" à une étude approfondie de 18 gares du nord du pays dans lesquelles sont prévus d'importants travaux à moyen et à long terme. Ce travail a servi à établir un dossier complet concernant l'accessibilité des gares. Ce dossier a été remis au Conseil Supérieur National des Handicapés pour avis. Nous avons également des contacts avec l'ASBL GAMAH, une association semblable à la VZW Toegankelijkheidsbureau. L'objectif est d'aboutir à un guide détaillé et admis par tous pour l'adaptation des gares". Ce document va constituer la partie technique du tout nouveau projet conçu par le CA Réseau et qui porte sur l'adaptation maximale de 80 gares environ aux besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. La liste des gares choisies est soumise au CA Patrimoine qui fera une étude de faisabilité. "Il serait prématuré de détailler ce plan" conclut Etienne De Ganck, "mais nous pouvons vraiment dire qu'à présent la problématique des voyageurs à mobilité réduite est prise en compte à tous les niveaux de l'entreprise".

Une étape supplémentaire

Une autre démarche entreprise parallèlement dès 1998 allait ouvrir de nouveaux horizons comme l'explique Etienne De Ganck: "En collaboration avec la SNCB, le

D'autres initiatives

Outre les réalisations et les projets décrits dans l'article, sans oublier les avantages tarifaires, d'autres initiatives ont été menées parallèlement. Depuis 1997, la Ligue Braille a donné des cours aux accompagnateurs et sous-chefs de gare nouvellement recrutés pour expliquer comment guider les aveugles et mal-voyants. A terme cette formation sera également incluse dans la formation permanente. L'arrêt non gardé de Kwatrecht a été intégralement aménagé parce qu'un institut pour moins-valides est installé dans son voisinage. Des pentes ont

été construites pour l'accès aux quais qui ont été dotés d'une rampe mobile. Quand il n'y a pas de personnel sur place, les responsables du centre disposent d'une clé pour utiliser les rampes. Pour la même raison, lors du renouvellement de la gare de Landegem, celle-ci a été dotée d'ascenseurs, d'une rampe mobile, de quais hauts, etc. Enfin, une initiative est en cours au niveau de l'UIC (Eurogares) et de la Commission européenne (Cost 335) pour définir des normes communes d'accessibilité aux handicapés dans les pays européens.



ments. Un appel d'offre public est alors lancé, assorti d'un cahier de charges, et sur base des offres, les nouveaux véhicules sont achetés. Mais que faire de ceux qu'on remplace? C'est simple: tous les ans, le centre de services Achats organise une, voire deux ventes aux enchères des véhicules usagés. Ainsi, une centaine de véhicules

ont été mis en vente le 8 février dernier à Schaerbeek (voir article page 1). Les prix varient en général entre 20.000 et 150.000 francs. Au vu des statistiques des années antérieures, 80 % des véhicules sont acquis par des exportateurs de ce genre de matériel. Plus ou moins 20 % de particuliers trouvent donc leur bonheur dans de telles ventes.



Site Internet: succès croissant

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le site Internet de la SNCB connaît le succès: plus d'un million de visiteurs ont ensemble parcouru 10 millions de pages en 1999. Cela représente plus de 26.000 pages consultées chaque jour par 3.150 internautes.

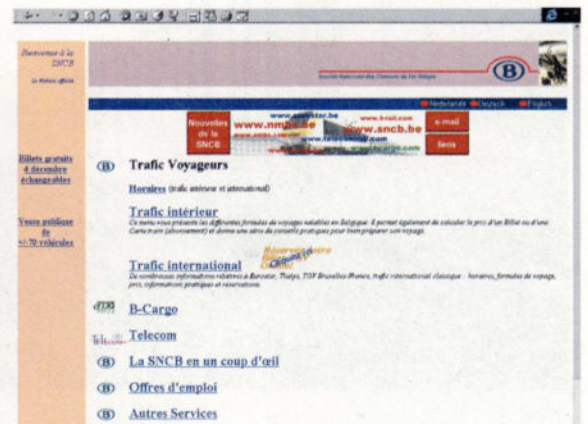
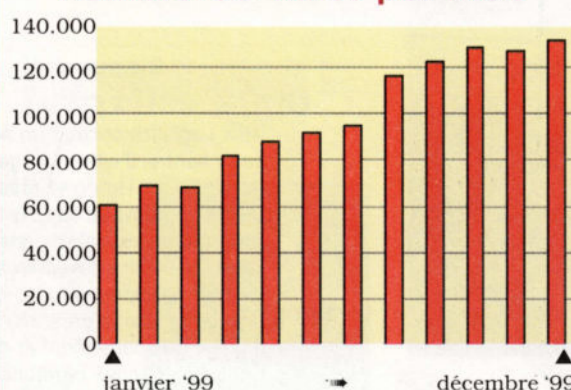
Plus spectaculaire, la progression au fil des mois: 60.000 visites en

janvier 1999, 131.000 visites en décembre 1999. Une progression qui se poursuit en 2000, puisque le site a comptabilisé 143.599 visites en janvier dernier.

Ces chiffres valent pour le serveur Internet "b-rail.be". Pour connaître les chiffres totaux, il faut donc leur ajouter les résultats obtenus par les informations ARIdisc, installées sur un autre

serveur. Et là aussi les chiffres sont excellents: plus de 5 millions de demandes d'horaires, avec là encore une progression au cours de l'année. A titre d'exemple, les visiteurs ont demandé près de 167.000 horaires en janvier 1999, 600.000 en décembre. Avec un pic en septembre (669.167 demandes), et plus particulièrement le 27 septembre (32.791 consultations).

Nombre de visites par mois



Cinq clichés du concours photos (3)



Patrick Knockaert



Marie-Claire Schoumaker



Pierre Coppens



Guy Dubreucq



Hugo Eloit

Matin grisaille, un parapluie d'appoint sur les quais 2 et 3. Une petite balade à travers le plat pays qui est le nôtre. Ah que le temps file quand on s'amuse, il est déjà 11h19 en gare de Namur ! Nous aussi, on file. Ce petit château que nous apercevons, c'est la gare d'Alost.

Quel est ce train-fantôme que l'on croise à la Louvière-Sud ? Terminus, tout le monde descend. Et oui, le voyage est fini. Mais pour nous donner l'espoir qu'on recommencera, c'est le soleil qui vient montrer ces rayons chatoyants avant de se coucher !

Dunkerque-Adinkerke ouverte au trafic



Du 7 décembre au 19 janvier derniers, la ligne Dunkerque-Adinkerke a été rouverte à un trafic de marchandises. Un trafic un peu spécial: de la fonte liquide produite à Dunkerque, chez SOLLAC-Atlantique, et acheminée par rail vers COCKERILL SAMBRE Charleroi, pour y être transformée en acier.

L'approvisionnement de l'usine de Marcinelle (Charleroi) est en effet réalisé par des wagons torpilles, spécialement adaptés à ce type de transport, un transport que la SNCB assure fréquemment.

"Ce trafic de fonte liquide au départ de Dunkerque, via Adinkerke, constitue un premier test", explique Noël Crijns, responsable de l'Industrie lourde chez B-Cargo. "En fait, le haut-fourneau de Marcinelle ne fournit pas suffisamment de fonte pour la production locale d'acier. La quantité de fonte manquante vient actuellement de Liège. Or, les deux hauts-four-

neaux liégeois seront bientôt en réfection et, d'ici la fin de l'année, Liège aura besoin de toute sa production de fonte pour alimenter la nouvelle coulée continue. Celle-ci est en cours de construction et dès qu'elle sera opérationnelle, Liège ne pourra plus fournir de fonte à Marcinelle. Charleroi devra donc s'approvisionner ailleurs, en l'occurrence à Dunkerque."

Au terme du trafic d'essai, le 19 janvier dernier, ce sont quelque 7.000 t de fonte qui ont été livrées, ce qui représente 48 mouvements de wagons torpilles. A la suite de cette période de test, les expéditions ont été temporairement interrompues et l'essai est en cours d'évaluation.

"Une deuxième période de test aura vraisemblablement lieu de juin à août. Le trafic pourrait ensuite être pleinement opérationnel à l'automne prochain, lorsque la deuxième coulée continue de Liège sera ouverte." On prévoit un trafic de 250.000 t en 2001, et jusqu'à 500.000 t dans les années suivantes. ■



Intercontainer-Interfrigo: cap sur le XXIème siècle

Dans un contexte général morose, du fait notamment de la crise économique qui touche les pays de la CEI, ICF affiche un bilan plutôt positif en 1999. L'opérateur pan-européen pour le transport combiné et les transports frigo redresse résolument la barre après quelques années difficiles. Le bénéfice net pourrait atteindre 210 millions de francs en 1999.

En 2000, ICF, qui se positionne comme un opérateur combiné rail/route longs parcours, escompte un volume transporté en baisse, mais sur de plus longues distances.

Dans le secteur frigo, la demande en prestation de transport

s'est fortement accrue, après avoir baissé en raison de la situation économique précaire à l'Est. Les efforts de rationalisation dans la gestion et le suivi porteront leurs fruits en 2000, puisque ICF va prochainement mettre au point un système permettant de devenir interlocuteur unique de ses clients. Une amélioration du service clientèle qui fait suite à l'introduction du système électronique de réservation et de suivi des envois.

Par ailleurs, ICF va demander une licence ferroviaire et s'engager dans une série de partenariats du secteur ferroviaire. L'objectif final: mieux répondre aux attentes des clients par un service global.

ABX Logistics investit

ABX Logistics construit un nouveau centre d'entrepôt et de tri à Grâce-Hollogne, près de Liège. Le nouveau site destiné à remplacer les installations de Liège-Guillemins devenues trop exiguës, comprendra une surface de stockage de 5.000 m², 8 quais de chargement et d'un parking pour 50 camions. Il

s'agit d'un investissement de 120 millions de francs. Ce nouveau site est le cinquième nouveau site construit par ABX Logistics, après Merelbeke (Gand), Houdeng-Goegnies (Charleroi), Bruxelles Petite-Île, et Heusden-Zolder (Lummen). L'an prochain, un sixième centre de tri sera érigé à Malines.

Merci pour Marie

Il y a quelques semaines, deux cheminots de Tournai lançaient un appel à leurs collègues en faveur de Marie, une fille de cheminots âgée de 9 ans et gravement malade. Les résultats de l'initiative ont dépassé les attentes de ses auteurs. Ils souhaitent ici remercier encore les collègues qui ont apporté leur soutien.

C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Medias internes

avec
Anne-Catherine, Viviane Craps, Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts, Els Houbrechts, Julie Kermorant, Laurent Leroy, Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil, Jean-Claude Salemi, Wim Schuddinck, Serdu, Jean-Pierre Vantighem, Michel Visart

Production
Impression et distribution: Facility management

Correspondance
C'EST À DIRE
CO.042 / Section 50
85 rue de France 1060 Bruxelles
☎ 02/526 37 80 - (911/63780)
Fax: 02/526 37 86 - (911/63786)
TeamWare: 16.042: CADWZ
E-Mail: cadwz@b-rail.be

Le papier de C'EST À DIRE respecte l'environnement