

## Service au public dans le service public

Le contrat de gestion confié à la SNCB deux grandes missions de service public: la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'organisation d'une offre de transport en service intérieur.

Il est donc bien vrai que lorsque nous proposons des trains IC, des trains L, des trains P pour une clientèle qui se déplace en Belgique, nous sommes un service public. Autrement dit un service à la disposition de toute la nation, 10 millions de personnes que nous devons aider à organiser au mieux leur mobilité. Dans le cadre de ce service, nous modernisons le réseau intérieur, pour le rendre plus rapide et plus confortable. Dans ce même cadre, nous transformons un matériel roulant âgé de 20 à 40 ans, pour qu'il corresponde mieux à l'attente des voyageurs contemporains. Mieux encore: nous achetons de nouveaux véhicules: des locomotives et des automotrices dotées de caractéristiques adaptées à notre époque: puissance autorisant une vitesse accrue, éventuellement possibilité de rouler sous des tensions électriques différentes, niveau de confort en constante évolution... De même pour le matériel tracté, en termes de confort et de compléments de service comme l'information à bord.

Ce sont des efforts importants, car le matériel roulant, vu l'exigence des normes imposées, pèse lourd dans les budgets d'investissement. A nous d'y ajouter notre apport "humain": une attention permanente à la ponctualité des circulations, aux questions des voyageurs, à la propreté du matériel roulant et des installations, à tous ces plus qui font que le service public est enrichi d'un vrai service au public. L'un ne peut pas aller sans l'autre: un service public bâclé n'attire pas les clients. Au contraire, il les pousse à rechercher des alternatives et à nous abandonner comme si nous ne pouvions pas faire preuve de qualité. Mais le talent ne nous manque pas. Il suffit de l'exercer à tout moment.

## SQAS: La qualité pour le transport chimique

Saturation des routes oblige, nombre de géants de la chimie font abondamment appel au rail pour l'acheminement de leurs produits. De bonnes raisons à cela: le chemin de fer a la réputation d'être tout à la fois rapide, sûr et respectueux de l'environnement, et un wagon-citerne offre une capacité deux à trois fois celle d'un camion (en moyenne 65 tonnes contre 25 tonnes). A titre d'exemple, un seul train complet de mille tonnes libère les routes saturées de quelque 40 camions au chargement dangereux.



Les wagons-citernes suivent régulièrement des recyclages sur les nouveaux produits et les techniques de sécurité.

par l'informatique. Grâce au système GEM, le train est bien identifié: le point de départ, la destination, l'itinéraire suivi, le numéro d'identification des matières dangereuses et leur code RID.

### Matériel spécialement conçu

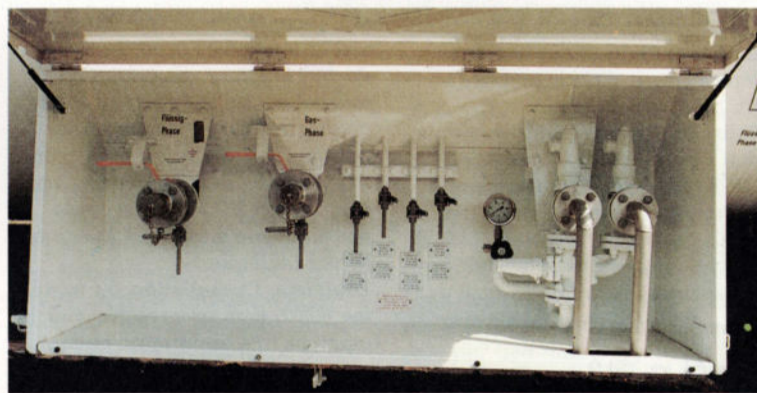
Le matériel est lui aussi conçu pour être de plus en plus sûr. Il est même soumis à des tests supplémentaires par certains de nos grands clients. Lors de la construction des wagons-citernes, fermetures, soudures et épaisseur des métaux font l'objet d'une attention spéciale. L'isolation des citernes empêche les variations de température. Une partie des

autres (comme le système Quality Assessment System). Ce n'est pas, comme on le croit parfois, une nouvelle certification de la qualité, mais bien un audit permettant d'évaluer la sécurité et la qualité des transports de produits chimiques, afin de prévenir tout accident ou incident. Concrètement, le système consiste en un contrôle de la sécurité, du respect de l'environnement et de la qualité, effectué par bureau d'audit accrédité par le CEFIC au moyen d'une liste de 600 questions auxquelles il n'est possible de répondre que par oui ou non. Aucune demi-mesure n'est permise, car la sécurité est à ce prix. A la fin de l'audit le transporteur se voit attribuer un score grâce auquel les clients peuvent déterminer avec précision les niveaux de qualité et de sécurité offerts.

### Un plus pour la SNCB

Pour une entreprise comme la nôtre, ce système permet d'identifier et de remédier aux éventuels points faibles. Avec, au bout du compte, un objectif: déboucher sur un acheminement plus aisé et plus sûr des substances chimiques en trafic international. A terme, le système de qualité pourrait être généralisé au transport de toutes les marchandises dangereuses. Pour B-Cargo, il s'agit donc d'une étape supplé-

Qui plus est, le transport de substances chimiques est, comme celui de toutes les matières dangereuses, soumis aux normes RID, un règlement international pour le transport national ou international de matières dangereuses par rail. Le RID ne se contente pas de répertorier les produits, il contient également des conseils en matière de transport et des règles à suivre en cas d'incident. De plus, la SNCB peut compter sur l'assistance de chi-



mistes en cas de nécessité. Les cheminots impliqués à un stade ou à un autre dans l'acheminement de substances chimi-

engins de traction sont équipés de commandes à distance qui rendent plus sûr le triage. La sécurité est encore renforcée



depuis deux ans au projet. D'autres réseaux européens se montrent également intéressés. Ce système s'appelle SQAS (Safe-

mentaire vers un système de qualité intégré.

## A lire aussi dans cette édition

Euro 2000  
**B-Security sur le terrain**



p. 3

Métier  
**Sous le képi, le chef de gare**



p. 4 et 5

Concours Bruxelles 2000  
**200 entrées à gagner**



p. 6

## Loco série 77: le souci du confort aussi

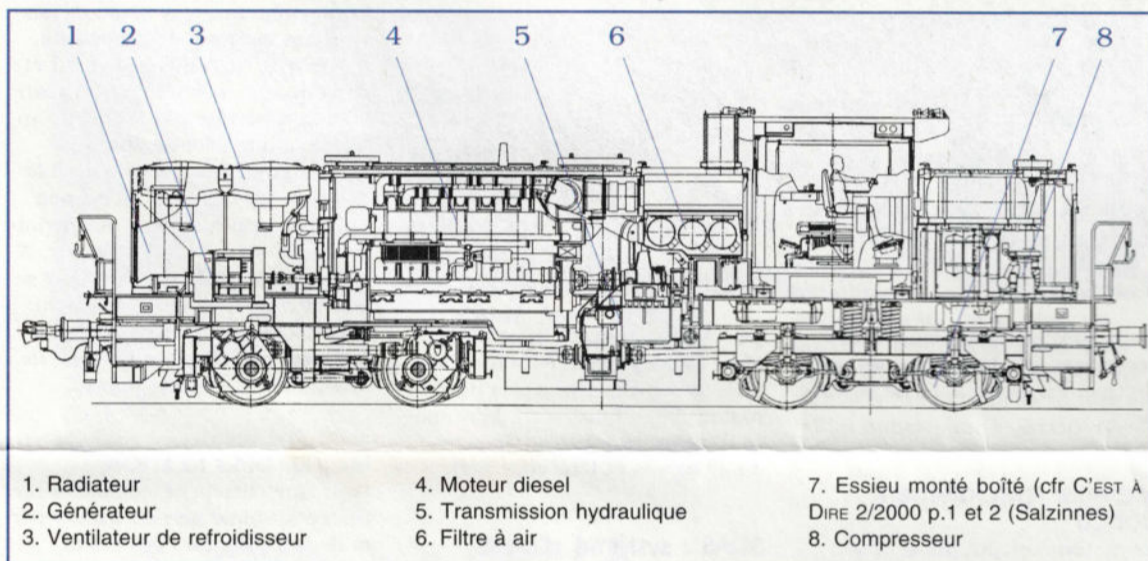
Pour 2010, le parc des locomotives de voie diesel et des locomotives de manœuvre - dont certaines datent encore de 1954 - sera

intégralement remplacé par de nouvelles locomotives de manœuvre à usage mixte. Cette opération se déroulera en trois étapes.

Quelques exemplaires de la première série de 90 locomotives diesel de type 77, construites par Siemens, sont déjà arrivées. Cette

commande sera complètement livrée vers 2002.

Le plus gros est destiné à Anvers-Nord et à la zone portuaire. Le reste sera réparti entre Merelbeke, Kinkempois et Monceau.



Les nouvelles locomotives atteignent les 100 km/heure. Elles peuvent être accouplées par série de trois afin - comme deux locomotives de ligne diesel - d'acheminer des charges jusqu'à 2.000 tonnes à 60 km/heure entre Anvers et Montzen par exemple. Le système néerlandais de sécurité ATB sera installé sur 20 locomotives dans le cadre du transport de marchandises entre la Belgique et les Pays-Bas.

28 locomotives sont équipées de la radiocommande: les 8 premières en vue de la commande automatique à partir des cabines de signalisation d'Anvers-Nord pour le triage à la gravité dans les faisceaux de triage B1 et C1. Les 20 suivantes peuvent être commandées par le conducteur grâce à un boîtier qu'il porte sur lui.

Le confort des agents qui doivent travailler dans des locomotives, est en net progrès. La cabine est renforcée et offre donc plus de sécurité au conducteur. Le confort de conduite des 77 est comparable à celui de la série 13. On y trouve une isolation thermique et phonique, l'air conditionné, des sièges ergonomiques, un réfrigérateur, un lavabo avec miroir et une prise de courant de 220 V. Les conducteurs de manœuvre n'ont pas été oubliés: les nuisances dues au bruit ont été réduites, l'embarquement facilité grâce à l'abaissement du marchepied et les plates-formes aux quatre coins du châssis ont été agrandies et équipées de marches grillagées antidérapantes.

### Fiche technique loco 77

#### Généralités

Effectif: (à la construction) 90  
Numérotation: 7701-7790  
Type: B-B  
Masse: entièrement en ordre de marche 87,4 t  
approvisionnements:  
- gasoil 4.200 l  
- eau de refroidissement 600 l  
- sable 600 kg  
Masse max. par essieu: 22,07 t  
Vitesse max.:  
- en ligne 100 km/h  
- manœuvres 60 km/h  
Rayon min. pour courbe: 75 m  
Rayon min. de courbe en plan vert.: 250 m  
Diamètre des roues: 1.000 mm

#### Partie caisse

Constructeur: Siemens-Vossloh à Kiel  
Année de construction: 1999-2002  
Freinage: frein électropneumatique Knorr

#### Moteur Diesel

Constructeur: A.B.C.  
Mode de fonctionnement: 4 temps, suralimenté par turbocompresseur  
Méthode d'injection: directe  
Puissance nominale: 1.150 kW  
Cylindres: 6  
Masse complète: 10,2 t

#### Transmission

Transmission hydraulique Voith  
Dispositions des locomotives:  
- accouplement en traction multiple jusqu'à 3 unités;  
- HL 7701-7708: peuvent circuler en traction multiple avec les HL 7709-7790

## La sécurité du trafic: une priorité pour la SNCB

Dans les dix années à venir, l'entreprise va investir plusieurs milliards de francs dans l'extension des systèmes de sécurité sur le réseau. L'objectif: accroître encore le niveau de sécurité.

Le 28 janvier dernier, quelques jours après le déraillement d'un train de marchandises à Stockem qui avait coûté la vie au conducteur, deux trains de voyageurs entraient en collision frontale à proximité de la gare d'Herentals. Si on n'avait pas déploré de mort, plusieurs dizaines de voyageurs avaient malheureusement été blessés dans l'accident. Les dépassements de signaux ne sont pas fréquents sur notre réseau et ces accidents étaient en réalité parmi les plus sérieux enregistrés par la SNCB depuis 1982, date du dernier grave accident survenu à un train de voyageurs suite à un dépassement de signal.

Car le réseau ferroviaire belge est un des plus sûrs. "La sécurité de la circulation des trains est et reste une des priorités majeures de la SNCB", explique Jean-Luc Ghisbain, responsable de la gestion technique au CA Réseau. "Le

Conseil d'Administration a récemment prévu de consacrer entre 2001 et 2010 une enveloppe de 13,3 milliards de francs au renforcement de la sécurité sur le réseau. A terme, le réseau sera équipé de systèmes de sécurité de nouvelle génération, la TBL2 et l'ETCS, plus performants que les actuels crocodiles et TBL1."

#### Les systèmes actuels

A l'heure actuelle, trois systèmes destinés à garantir la sûreté du trafic existent sur le réseau belge (voir C'EST À DIRE 9/99): le crocodile, la TBL1 (transmission balise locomotive) et la TVM (transmission voie-machine). "Ils sont installés sur les lignes drainant la majeure partie du trafic, où les vitesses sont plus élevées et où circule un matériel roulant apte à être équipé des installations de bord permettant la lecture des informations transmises par la liaison voie-machine."

Le crocodile est installé sur toutes les lignes principales. Il permet le contrôle de la vigilance du conducteur.

La TBL1 équipe quelque 520 km de lignes intérieures et environ 115 engins de traction du service intérieur et les TGV. Le système comporte une fonction STOP,

c'est-à-dire qui entraîne le freinage automatique immédiat lors du dépassement d'un signal "à l'arrêt".

Enfin, le système TVM (transmission voie-machine), hérité de la SNCF, est installé sur la ligne à grande vitesse qui va de la frontière française à Lembeek (LGV1). Ce système permet la surveillance des courbes de freinage.

#### Bientôt la TBL2

Dès octobre prochain, le nouveau système TBL2 fera progressivement son apparition, d'abord sur la ligne 96N (Bruxelles-Hal) et ensuite sur la L.2 (LGV Louvain-Ans). Parallèlement, les fonctions de la TBL2 pourront être activées sur quelque 270 véhicules, dont l'ensemble du matériel grande vitesse, les locomotives série 13 et les automotrices AM96. Comme le système TVM, la TBL2 permettra la surveillance des courbes de freinage.

#### L'avenir est au système ETCS

"A terme, la SNCB déploiera sur le réseau le système européen ETCS ("European Train Control System" ou Système européen de contrôle des trains). Dans sa version niveau 1 déjà, l'ETCS peut assurer

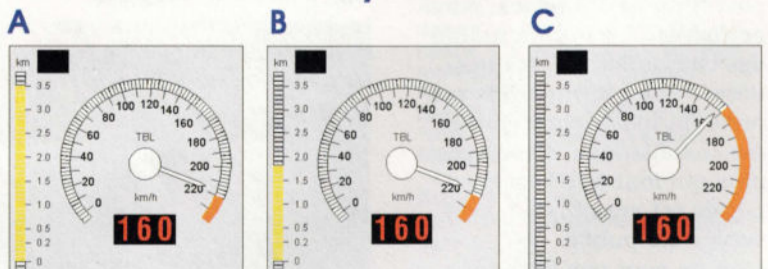
une protection complète, quelle que soit la vitesse du train (en dessous de 160 km/h ou au-delà). Les fonctionnalités permettront la signalisation de cabine (conduite possible aux instruments), le contrôle complet et continu de la vitesse (fonction STOP incluse) et la possibilité de supprimer la signalisation latérale."

Toutefois, l'installation du système ETCS sera progressive. Car le plan est très ambitieux: environ

6.000 signaux et 700 engins existants sont concernés, sans parler bien sûr des engins nouveaux, encore à acquérir, qui seront équipés d'origine.

Le plan d'équipement représente un investissement de 13,3 milliards, à prévoir - selon le vœu du Conseil d'Administration - dans le programme d'investissement 2001-2010. La SNCB espère obtenir des subsides européens à cet effet.

### La TBL2 sous les yeux du conducteur



En A, le train roule à près de 220 km/h. L'indicateur de distance (à gauche, en jaune) annonce une restriction à 160 km/h (indiquée en rouge), effective 3,5 km plus loin. En B, la restriction n'est plus qu'à 1,8 km. En C, le train se trouve dans la zone où la vitesse est limitée à 160 km/h. Il réduit sa vitesse en conséquence. En D, le train est à nouveau dans un tronçon de ligne sans restriction de vitesse. Il accélère jusqu'à 220 km/h, vitesse maximale autorisée.

# Le "G" des cheminots prend un R

La technologie du GSM semble être tout à fait banalisée aujourd'hui. A la SNCB, c'est pourtant un réseau GSM de pointe qui va bientôt être installé sous le nom de GSM-R.

Imaginez un instant un réseau unique de télécommunications couvrant toute l'Europe du rail du nord au sud, d'est en ouest ! Ce réseau n'est plus un rêve, pas encore une réalité mais bien un projet très concret disposant d'un planning bien défini avec des échéances concrètes. La rédaction de C'EST À DIRE a rencontré Jacques Piérard, ingénieur principal, et Gilbert Putman, ingénieur industriel. Ces deux experts de B-Telecom nous ont expliqué en quoi consiste le GSM-R.

## Une initiative de l'UIC

"Le projet a été initié dans la première moitié des années nonante au sein de l'Union Internationale des Chemins de fer, explique Jacques Piérard, avec comme objectif d'harmoniser le réseau radio au niveau européen. Actuellement, les systèmes utilisés diffèrent d'un pays à l'autre parce que chaque réseau a développé son propre réseau au fil des ans. Les caractéristiques des systèmes sont parfois fort divergentes ce qui ne facilite pas le travail dans les nombreux trains internationaux. Après des études approfondies, il est apparu que la technologie du GSM

constitue la meilleure solution pour harmoniser les différents réseaux en matière de télécommunication".

Bien entendu, le GSM de base ne convient pas. Il doit être adapté aux particularités d'une exploitation ferroviaire par exemple la capacité de fonctionner à grande vitesse, c'est-à-dire jusqu'à 500 km/h alors que le GSM standard est conçu pour fonctionner à une vitesse maximale de 250 km/h.

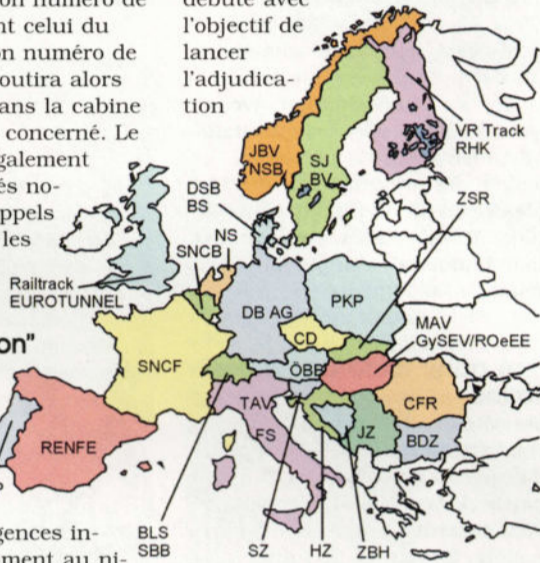
Parmi les autres caractéristiques indispensables, le GSM-R doit également permettre de lancer des appels prioritaires et d'utiliser des adresses fonctionnelles. Pour atteindre, par exemple, un conducteur, il ne sera pas nécessaire de connaître son numéro de GSM mais seulement celui du train concerné et son numéro de fonction. L'appel aboutira alors automatiquement dans la cabine de pilotage du train concerné. Le GSM-R disposera également de boutons dédiés notamment pour les appels de secours ou pour les appels de groupes.

## Un réseau "maison"

Le GSM-R ne peut évidemment pas fonctionner sur le réseau public qui n'est pas en mesure de répondre à toutes les exigences indispensables notamment au niveau de la continuité du service. La sécurité constitue en effet un

aspect primordial dans cette opération. La couverture offerte par l'opérateur public est très loin d'être suffisamment bonne, notamment au niveau des ruptures de transmission. Dans le cas du GSM-R, il est impératif que le réseau fonctionne partout et qu'il n'y ait aucune rupture à aucun moment.

C'est pourquoi une proposition rédigée sous la direction de Philippe Claes, ingénieur principal adjoint, a été présentée au Conseil d'Administration du 28 janvier 2000. Celui-ci a donné son accord pour mettre en place un réseau de télécommunications mobiles propre à l'entreprise. La rédaction du cahier des charges a débuté avec l'objectif de lancer l'adjudication



32 sociétés ferroviaires sur le "G" R dans quelques années.

publique au début de l'année prochaine et de déployer le réseau entre 2002 et 2005. "C'est une opération de grande envergure qui ne concerne pas seulement le réseau de télécommunication, commente Gilbert Putman. Il faudra aussi assurer l'adaptation du matériel, notamment les engins de traction. Nous profiterons des entretiens normaux pour équiper les machines afin que le réseau reste entièrement opérationnel tout au long de cette phase".

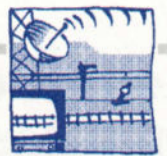
Pendant toute la préparation du réseau, les utilisateurs seront en mesure de donner leur avis et de faire état de leurs besoins via un nouveau groupe de travail qui va tous les réunir.

## De nombreuses possibilités

Si cette adaptation n'est pas simple, l'utilisation de la technologie GSM offre de multiples possibilités. Jacques Piérard: "Le nouveau réseau pourra être utilisé par exemple dans le cadre du projet ETCS (European Train Control System) qui vise à moderniser la signalisation grâce à la technologie GSM-R et à supprimer à terme les infrastructures fixes. A terme, toute la signalisation se fera dans la locomotive. Pour les cheminots,

cette situation sera plus simple. Ils disposeront en effet d'un poste unique pour toutes leurs communications. La transmission de données constitue d'ailleurs un des points forts du GSM-R. Dans l'avenir, il sera possible notamment de situer les convois par GPS (Global Positioning System), de collecter directement les informations des terminaux Ivette ou encore de transmettre en temps réel l'état d'une machine à l'atelier central".

En attendant ces futurs développements, une phase pilote va être lancée sur une ligne en 2001 pour voir comment fonctionne le GSM-R. A propos, avez-vous deviné ce que cache la lettre "R" ? ■



# B-Security: paré pour l'Euro 2000

L'Euro 2000 se rapproche à grandes enjambées. Au sein de la SNCB, toutes les implications de l'événement sont étudiées de très près. C'est notamment le cas de la sécurité.

"Le football est une grande fête pour tout le monde et il doit le rester. Il ne faut pas se focaliser sur les risques. Nous avons pris toutes les mesures qui s'imposent pour éviter les problèmes. L'Euro 2000 est un challenge pour la SNCB, c'est à nous de le relever. Au niveau de B-Security, nous serons prêts !"

## Les problèmes, on connaît !

Hendrik Vanderkimpen, inspecteur du Mouvement, Chef de division ff, sait de quoi il parle. A la tête du tout nouveau service interne de gardiennage B-Security, il est sans cesse confronté à des situations délicates: "Nos hommes interviennent quand il y a un problème. Nous sommes habitués à les gérer. Certes, l'Euro 2000 est un événement de très grande envergure parce qu'il dure longtemps, mais nous avons déjà vécu ce genre de situation".

Tout en parlant, Hendrik Vanderkimpen ne montre aucun signe de nervosité. Ses propos rassurants correspondent vraiment à son état d'esprit à quelques semaines seulement du coup d'envoi du premier match. Ne pensez

pas un instant que le Monsieur Sécurité de notre entreprise soit inconscient. S'il est aussi serein,



c'est tout simplement parce que les travaux préparatoires ont été soigneusement menés et que les semaines qui restent vont être mises à profit pour serrer les boulons là où il le faut encore.

## Une préparation pointue

Au niveau sécurité, la préparation de l'Euro 2000 s'est déroulée en trois grandes phases: □ établissement d'un plan de sécurité SNCB en collaboration avec tous les acteurs concernés; □ mise au point d'une collaboration resserrée avec la nouvelle police des chemins de fer (SPC), avec un accent particulier pour les quatre villes où auront lieu les matchs (Bruxelles, Bruges, Charleroi et Liège); □ préparation de plans particuliers pour quelques villes-clés



dans lesquelles d'importants flux de passagers seront appelés à circuler (Anvers, Namur, Gand, Ostende).

La préparation a également nécessité l'établissement d'une collaboration étroite avec de nombreux acteurs externes qu'il a fallu impliquer étroitement dans le processus de sécurité tant en Belgique (police, gendarmerie, responsables publics, Union Belge de Football, etc.) qu'à l'étranger (sociétés ferroviaires des pays voisins, COLPOFER). Tous ces travaux ont abouti à l'élaboration d'un plan général de sécurité qui sera fin prêt au début du mois d'avril. De là à dire que tous les paramètres sont dès à présent maîtrisés, il y a un pas qu'Hendrik Vanderkimpen refuse de franchir: "La préparation est au point, mais plusieurs inconnues subsistent et subsisteront jusqu'au jour J, c'est-à-dire pour chaque match. Comment les supporters vont-ils voyager? Resteront-ils en Belgique juste le jour du match ou prolongeront-ils leur séjour? Et dans quelle ville? Nous avons eu de nombreux contacts avec les responsables du Mondial 98 en France. Ils reconnaissent aujourd'hui encore qu'ils n'ont pas vraiment de réponse".

Malgré tout, des tentatives de réponses à ces questions ont été ébauchées. A l'intérieur de la SNCB, des experts ont travaillé au sein d'un comité spécial pour dresser un plan de mobilité (nous y reviendrons dans le prochain numéro). L'option haute prévoit

que 30% des supporters utiliseront le train et l'option basse fixe la barre à 10%. C'est sur cette base très ouverte que le plan de sécurité a été établi: "Nous mettrons suffisamment d'hommes sur le terrain pour faire face aux trains réguliers et supplémentaires quel qu'en soit le nombre".

## Tout le monde sur le quai !

Les "hommes", voilà la clé de la réussite. Les 158 agents de B-Security seront sur le terrain, ou plutôt sur le quai pendant toute la durée de la compétition, du 2 juin au début juillet. Pas question de prendre un jour de congé ! Dès le mois d'avril, chacun d'entre eux sera individuellement informé du plan de sécurité et il recevra son planning personnel. Au-dessus des hommes du terrain, un centre de coordination local (CCL) sera opérationnel les jours de match dans chaque ville concernée. Au sein de ce centre, il y aura un représentant de B-Security, du SPC, de la direction des Régions ainsi qu'un représentant local de la SNCB. Un cran au-dessus, une centrale d'appel renforcée permettra de coordonner toutes les informations sur les mouvements des supporters en provenance tant du pays que de l'étranger. Cette centrale d'appel sera en connection directe avec le dispatching de la gendarmerie. Quand à Hendrik Vanderkimpen, il vivra tout l'Euro du Centre National de Coordination installé au sein de la gendarmerie. Avec vigilance, mais sans inquiétude ! ■



# Le monde du personnel du mouvement: un métier comme peu d'autres



Le châtelain - qui était souvent le bourgmestre - recevait pour la fête patronale ou la fête nationale. On pouvait voir autour de lui quelques "notabilités" qu'au grand jamais il n'aurait oublié d'inviter: le notaire, le curé, l'instituteur, le chef de gare, le médecin... C'est bien simple: il rassemblait là le patrimoine, la spiritualité, le savoir, la mobilité, la santé, toutes valeurs fédératrices d'un peuple laborieux qui se partageait dans l'agriculture, les formes artisanales, la petite industrie. C'était les années 20...

Quatre cinquièmes de siècle plus tard, le notaire conserve ce mystérieux pouvoir qu'on attache à la terre et à tout ce qu'on y fait pousser, de sève, de brique ou de béton. Le curé habite peut-être un bourg voisin et exerce son ministère un peu en time sharing. L'instituteur, éminent représentant du non-marchand, défend peut-être son préau des regroupements boulimiques de potaches dans ce qui pourrait passer pour des usines scolaires. Le médecin se recycle, explore les thérapies nouvelles et s'efforce de gérer, dans une discrétion de plus en plus problématique, les pathologies dont on ne prononce les noms qu'à demi-bruit. Le chef de gare a sans doute émigré dans la ville voisine, d'où il dirige sa gare et contrôle des "dépendances" désertées par ses employés et peut-être par les clients.

Les temps changent, mais vous voyez: les métiers restent. Etre chef de gare, c'est toujours, comme autrefois, diriger le personnel local aux attributions variées; représenter l'entreprise auprès des édiles, des associations, de la population; s'assurer de la continuité et de la sécurité des mouvements des trains; transmettre le mieux possible une tradition professionnelle comparable à peu d'autres. Des femmes et des hommes modernes dans un métier de tradition, c'est un défi quotidien pour quelques centaines d'entre nous.

CA Réseau assure l'organisation et la gestion des régions, y compris du personnel du Mouvement intervenant dans la circulation des trains. Les régions sont au nombre de 22, avec à leur tête un manager de Région. Dans chacune d'entre elles, le manager est appuyé par trois services, le Bureau du Mouvement, la Surveillance Générale et le Service Général.

Jean-Claude Lemaire est le manager de la région namuroise. Il



nous présente à titre d'exemple l'organisation de sa région. Sa responsabilité porte sur divers aspects dans son aire géographique (+/- 200 km de lignes principales). Il coordonne notamment les ressources humaines (cadre, mutations, temps partiel, mesures administratives), le travail (prévention et protection du travail) et la gestion économique (stocks, économat). Il est également l'un des interlocuteurs, "des visages" de la SNCB pour les voyageurs qui souhaitent régler certaines difficultés rencontrées, par exemple lors de déplacements dans une gare telle que Namur où les travaux perturbent quelque peu les accès aux quais. Il est la personne désignée pour les contacts avec la presse locale en étroite collaboration avec l'UCC Communication ou avec la ville de Namur et bien entendu avec les autorités dirigeantes de notre Société. En tout, ses 528 agents de toutes les catégories coopèrent à la régularité des services, du nettoyage et à la bonne circulation des trains.

CA Réseau assure l'organisation et la gestion des régions, y compris du personnel du Mouvement intervenant dans la circulation des trains. Les régions sont au nombre de 22, avec à leur tête un manager de Région. Dans chacune d'entre elles, le manager est appuyé par trois services, le Bureau du Mouvement, la Surveillance Générale et le Service Général.

## Le Bureau du Mouvement

Sur le terrain, le manager de Région est assisté par un Bureau du Mouvement installé au siège de la Région et dirigé par un inspecteur du Mouvement. Ce bureau établit les extraits journaliers qui énumèrent entre autres des parcours à modifier à la suite par exemple de travaux. De plus, il fixe, en accord avec le CA Réseau, les horaires de la circulation des trains de la Région, gère et organise les travaux. Il doit encore veiller à la tenue et à la mise à jour des consignes de travail des gares. Un inspecteur du Mouvement ou un 1<sup>er</sup> chef de gare adjoint est dès 6h30 - et jusqu'à 18h30 - présent pour toute intervention jugée utile.

## La Surveillance Générale

La région de Namur compte cinq zones dirigées par des chefs de

zone. Sous l'autorité du manager de Région, l'inspecteur du Mouvement, chef de zone de Namur, est dans les faits le chef hiérarchique de tous les autres chefs de zone de la région. Il surveille la régularité du trafic de l'ensemble des installations de sa région et tient compte des travaux programmés par le Bureau du Mouvement afin d'éviter toute paralysie des circulations. Il veille activement à la qualité de la Formation Professionnelle et à la Prévention et Protection du Travail, tâches très importantes pour lesquelles il est assisté par deux chefs de gare adjoints.

## Les Services Généraux

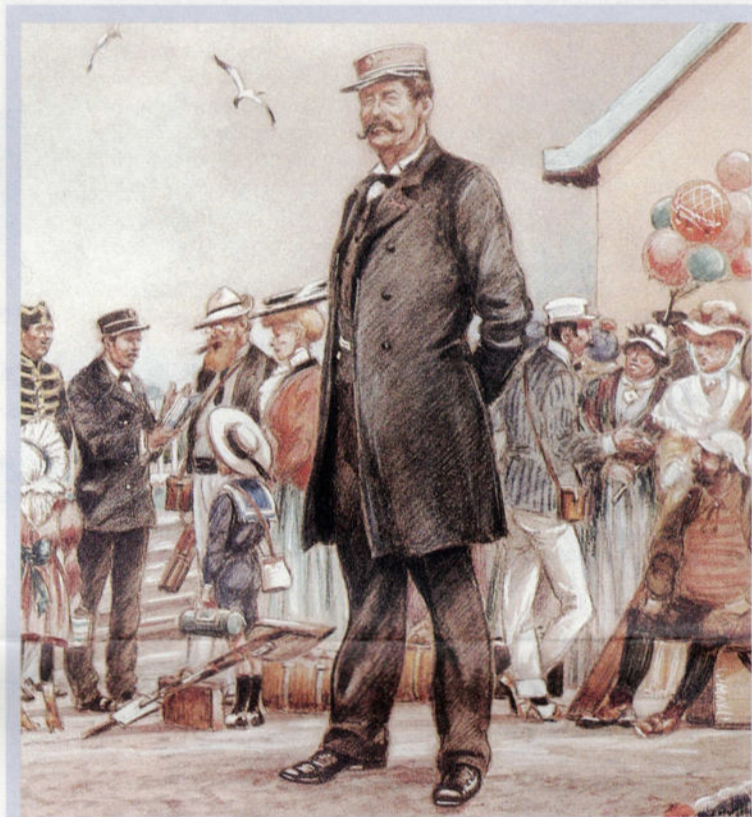
C'est un service que l'on peut qualifier de purement administratif. Il est dirigé à Namur par un secrétaire de division qui, avec ses 15 agents, gère les questions administratives du personnel (calcul des primes, tenue des tableaux de service, dactylographie...), les cellules "voyageurs et marchandises", comptabilité, économat.

## Une gare: toute une organisation

Du côté des cantons de l'est Rudi Ossemann est chef de zone d'Eupen et de Welkenraedt. Il fait partie de la région de Verviers. Welkenraedt est une zone à part entière. Le volume de trains à l'arrivée et au départ y est important. Eupen compte plusieurs dépendances: la gare de Sourbrodt, à vocation militaire, la gare de Weywertz, gare de bifurcation entre des lignes à caractère "marchandises", "militaire" ou "touristique", et la gare de Bullange qui traite principalement du bois en provenance de Russie. Une particularité de la région est le train de la "Vennbahn", bien connu des touristes. "Eupen est une gare très touristique", insiste Rudi Ossemann. "Nous développons à l'heure actuelle des relations train - bus durant les week-ends entre la gare d'Eupen et la ville de Monjoie. Depuis la dernière restructuration, je suis l'intermédiaire entre le manager de Région et le terrain. Cela implique des contacts avec les agents de Réseau, VI, VN, Train, Infrastructure... mais également avec la clientèle et les autorités régionales. Nous entretenons de très bons contacts avec une clientèle allemande qui prend de préférence le train en gare d'Eupen (seule gare "voyageurs" en région germanophone) à destination des grandes villes touristiques belges et du littoral. Tout le personnel du mouvement de la gare d'Eupen est bilingue allemand-français. C'est entre Eupen et Welkenraedt que j'organise mon travail de surveillance et veille ainsi à la bonne marche des trains" conclut Rudi Ossemann.



Rudi Ossemann devant la table de signalisation de la gare d'Eupen, à une tâche qui a été jadis la sienne. Aujourd'hui, chef de zone, il supervise plusieurs gares, et peut s'appuyer sur une réelle expérience.



Ci-dessus: un chef de gare vu par Thiriart dans les années 1900.

Un siècle plus tard, les moyens et les procédures de travail ont évolué. Mais à travers les âges, son rôle est resté identique: il doit gérer le trafic voyageurs et marchandises de sa zone.

Parfois dans des circonstances toutes particulières, ici le Travelling Day, il revêt sa veste de maître de maison et joue le guide pour une assemblée averse d'explications. (photo ci-dessous)



## La psychologie: un must dans ce métier



Herman Van Den Bogaert est cheminot depuis 30 ans et voilà



10 ans qu'il travaille à Gand-Saint-Pierre, d'abord comme chef de gare adjoint et, après la formation des

Régions, comme inspecteur du Mouvement, chef du secteur Surveillance Générale dans la région de Gand.

Il est chef de gare de la gare-région de Gand-Saint-Pierre et chef de la Surveillance Générale de la zone de Gand-Saint-Pierre. Ajoutons qu'il est en même temps le chef immédiat de 3 autres chefs de zone de la région de Gand. La région gantoise se compose de 4 zones: Gand-Saint-Pierre, Aalter, Deinze et Merelbeke. *"Je suis responsable de la gestion en temps réel de la gare, pour les tâches d'exécution du service Mouvement."* En appui, son personnel, à savoir des sous-chefs de quai, des signaleurs, des agents du triage et du personnel de surveillance du block.

### Casque et chaussures de sécurité

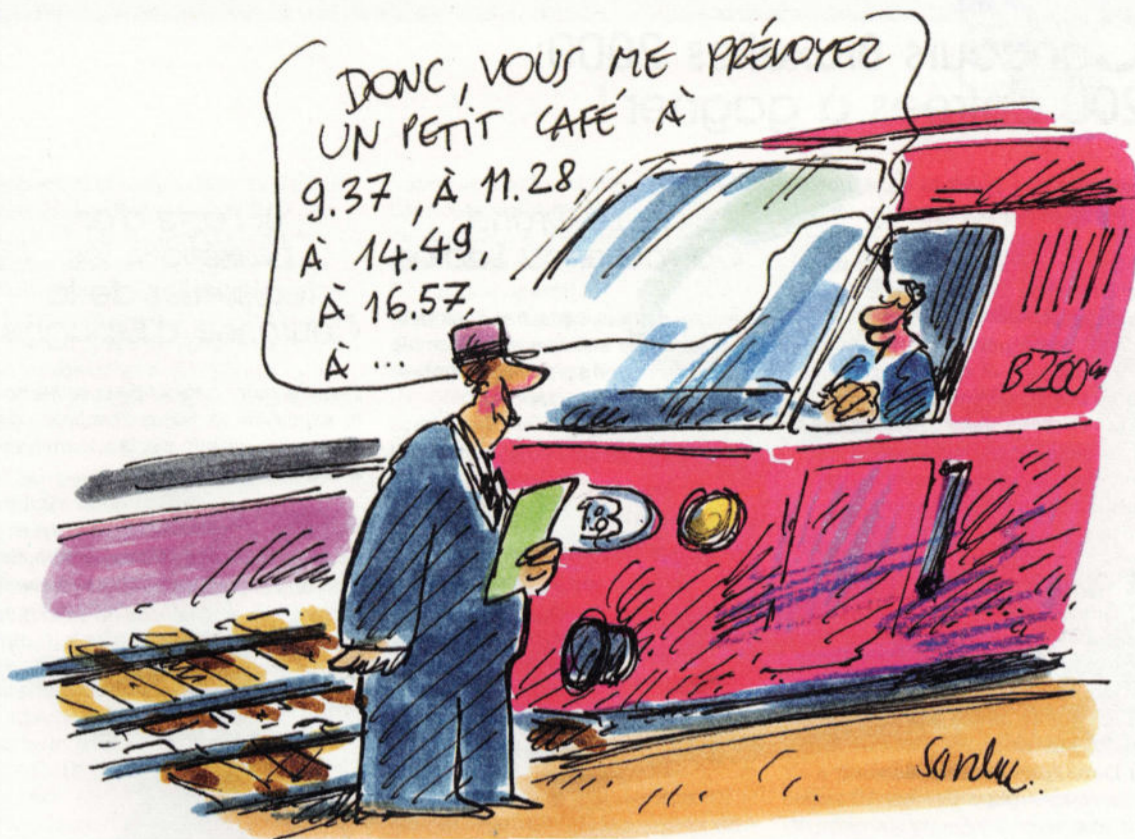
Il contrôle la formation locale et permanente du personnel de la région. Il encadre les nouveaux

membres du personnel et lors des conférences de formation permanente, il traite de thèmes spécifiques à la Région ou à la gare de Gand.

Il collabore au sein de la PPT (Prévention et Protection au Travail), qui analyse les causes des accidents afin d'en éviter la répétition, par exemple en adoptant une bonne manière de travailler et en portant à tout moment un casque et des chaussures de sécurité. Le livret de sécurité joue un rôle essentiel à cet égard. *"Aussi bizarres que certaines mesures préconisées dans ce livret puissent paraître, il a bien fallu un jour ou l'autre qu'un accident se produise pour adopter ces règles. C'est pourquoi le contrôle et la surveillance de l'application des règles de sécurité est indispensable."*

### Entre 2 chaises

Régulièrement, on voit Herman Van Den Bogaert sur les quais prendre la température au sein de son équipe et dialoguer avec les voyageurs. *"Je suis parfois pris entre 2 chaises: d'un côté, satisfaire un voyageur qui veut partir à l'heure, et d'un autre, un voyageur qui veut sa correspondance et pour lequel nous retardons un peu le départ du train. Favoriser les relations humaines, avec les clients et le personnel, et montrer beaucoup de psychologie sont des atouts dans ce métier. La confiance doit régner mais la confiance se construit pas à pas."* ■



## Informé et motivé

Kris Van Kriekingen était chef de zone à Aarschot depuis le 1<sup>er</sup> octobre 97 (il est parti depuis à Bruxelles-Nord).



La zone d'Aarschot appartient à la région de Louvain. Kris Van Kriekingen est le chef de gare d'Aarschot et le supérieur

des chefs locaux de sa zone. Des chefs de zone sont en place dans les gares voyageurs de Diest, Heist-Op-Den-Berg et Testelt et dans la gare marchandises de Tessenderloo.

### Sécurité, régularité et information

Le chef de zone est responsable de la sécurité et de la régularité du trafic ferroviaire. Il contrôle quotidiennement le travail de son personnel pour l'améliorer dans le futur. C'est aussi lui qui descend sur les lieux pour les premières constatations en cas d'accident. *"Pas moins de 130 accidents dans la zone d'Aarschot en 1999. Mais attention: une vitre cassée, c'est aussi un accident."* Bien informer les voyageurs est

une priorité. Les annonces par haut-parleurs en représentent un aspect. *"En été, il m'arrive d'écouter les annonces depuis mon bureau pour contrôler si elles donnent bien tous les renseignements requis. En cas de retard, il faut en annoncer les causes, l'ampleur, les alternatives ainsi que les mots d'excuses ou l'appel à la compréhension du public."*

Les panneaux d'affichage "Information à la clientèle" implantés à chaque accès de gare annoncent des changements de service des trains, par exemple un service de bus navettes à la suite d'un incident. *"10 minutes après que nous ayons obtenu l'information, l'avis est déjà affiché. Bien avant d'entamer son voyage, le voyageur dispose de toutes les informations utiles."*

### Correspondant local

Le chef de gare est un "correspondant local". C'est chez lui que viennent les voyageurs pour obtenir des informations ou pour formuler une plainte. Pour les firmes de marchandises, le chef de zone est le premier interlocuteur qui les met en rapport avec les services compétents. Le personnel s'adresse aussi à lui puisque les services généraux sont situés à la gare-région de Louvain.

### Entretien des relations

Entretien de bonnes relations avec les autorités locales, comme le bourgmestre, la police ou la gendarmerie, est une démarche qui s'est déjà révélée utile. C'est ainsi qu'on a lancé en collaboration avec la gendarmerie un plan de prévention du vol de vélos à Testelt et prochainement, il sera mis en place à Aarschot. *"Pour soigner mes contacts, je me rends de temps en temps au bal du bourgmestre. Car, même en dehors des heures de service, vous restez un représentant de la SNCB."*

### Motivation du personnel

*"Des gens qui se rendent au boulot dans de bonnes dispositions, travaillent mieux et tombent moins souvent malades."* C'est ainsi que Kris Van Kriekingen conçoit sa politique du personnel, centrée sur la motivation de ses agents. Ces maîtres-mots: la délégation des pouvoirs et l'encouragement des initiatives. *"Une tape sur l'épaule de temps en temps représente une bonne manière de motiver le personnel."* Il organise aussi des activités après les heures, comme la fête annuelle du personnel. *"Cela a un effet positif sur l'ambiance au travail."* ■



Le métier reste, les uniformes changent

(De gauche à droite)  
un très ancien képi de 1<sup>re</sup> classe  
un 2<sup>e</sup> classe à penne carrée  
un 4<sup>e</sup> classe  
un 2<sup>e</sup> classe  
un 3<sup>e</sup> classe  
un 1<sup>re</sup> classe  
un chef de gare principal  
le nouvel uniforme

## Qui est qui et où?

Qu'on se le dise avant tout: la classification des gares est fonction de l'importance de l'activité qui y est développée dans la zone d'action concernée. C'est ainsi qu'elles sont classées de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> classe, les autres installations étant reprises sous le terme "dépendance".

Il faut dès le départ faire la distinction entre fonction exercée et grade dévolu. A chaque fonction correspondent des grades à détenir en principe. Le manager de Région est soit 1<sup>er</sup> chef de gare adjoint (chef de gare de 1<sup>ère</sup> classe), soit inspecteur du Mouvement (chef de gare principal), soit inspecteur principal adjoint. Le chef de zone d'une gare de 1<sup>ère</sup> classe est issu du grade de 1<sup>er</sup> chef de gare adjoint (chef de gare de 1<sup>ère</sup> classe). Le chef de gare de 2<sup>ème</sup> classe est issu du grade de chef de gare adjoint (chef de gare de 2<sup>ème</sup> classe).

Le chef local (gare de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> classe) est en principe un sous-chef de gare, dans le premier cas (sous-chef de gare de 1<sup>ère</sup> classe), soit un sous-chef de gare adjoint, dans le deuxième cas (sous-chef de gare de 2<sup>ème</sup> classe).

En règle générale, l'exécution proprement dite des activités relatives au "Mouvement" est assurée par les agents détenant les grades de chef de gare adjoint, sous-chef de gare et sous-chef de gare adjoint. Exemple: la gare d'Ottignies est une gare de 1<sup>ère</sup> classe. Son dirigeant exerce la fonction de chef de zone. Il a comme grade 1<sup>er</sup> chef de gare adjoint. Il a sous ses ordres un staff de chefs de gare adjoints, de sous-chefs de gare et sous-chefs de gare adjoints qui ont pour mission de desservir les postes de si-

gnalisation de la zone, de surveiller les installations (gare, quais...), les mouvements des trains et d'informer la clientèle. Souci principal de tout ce personnel: faire circuler les trains en toute sécurité, en mettant l'accent sur la régularité du trafic et l'accueil aux clients.

Concours  
Bruxelles 2000  
(compléter au verso  
et découper)

# Concours Bruxelles 2000: 200 entrées à gagner !

Comme vous l'avez lu dans notre précédente édition, nous vous avons proposé de gagner des places pour certaines manifestations de Bruxelles 2000, l'Année Culturelle.

Il suffit de répondre correctement à 3 questions et de nous renvoyer votre bulletin d'inscription. Nous tirerons les 50 gagnants au sort parmi les bonnes réponses. Les gagnants seront avertis personnellement le jour même du tirage.

## LE QUIZ

- 1) Quelles sont les villes qui, comme Bruxelles, ont reçu le titre de "Ville européenne de la culture" en 2000 ?
- 2) En quelle année fêterons-nous les 75 ans de la SNCB ?
- 3) Dans quel numéro de C'EST À DIRE, avons-nous fêté les 10 ans du magazine ?



## LES PRIX A GAGNER

Nous vous offrons des places pour 4 manifestations, que nous avons choisies pour vous. Le nombre de places étant restreint, nous vous demandons de les classer par ordre de préférence:

**1** = mon choix préféré; **2** = mon second choix; **3** = mon troisième choix; **4** = mon quatrième choix. (exemple: 1/C, 2/B, 3/D, 4/A)

Lors du tirage au sort, nous essaierons, dans la mesure du possible, de vous donner les entrées au spectacle qui vous intéresse le plus.

## BONUS, le 27 mai

Si vous choisissez de venir le 27 mai, pour deux de ces activités, vous aurez la chance d'assister gratuitement à la *Zinneke Parade* qui déambulera dans les rues de Bruxelles. Cette parade métissée et ludique se veut symbole de la diversité culturelle et du cosmopolitisme de Bruxelles.

### A: Le Grand Carrousel du Sablon

*Inspiré des jeux équestres baroques, ce spectacle en plein air rassemble cavaliers, jongleurs, acrobates, fauconniers et échassiers.*

VALEUR DE L'ENTRÉE: 1.750 BEF  
ACCÈS: les 1er, 2, 3, 6, 7, 8, 9 juin, à 21h30 (ATTENTION: ce spectacle se terminera vers 23h15 et possibilités de reports en cas d'intempéries)  
ADRESSE: Caserne Prince Albert, 26 rue des Petits Carmes 1000 Bruxelles  
RENSEIGNEMENTS: 070/222 007

### LES CONDITIONS A REMPLIR

Envoyez un seul bulletin d'inscription par participant ! Pour avoir une chance de gagner, votre bulletin de participation (soit à découper au coin de cette page, soit à remplir sur notre site intranet) doit nous parvenir **avant le 10 mai 2000**

### B: L'âge d'or bruxellois: les tapisseries de la Couronne d'Espagne

*Dans le cadre original de la cathédrale, exposition de pièces d'exception de tapisseries du XVIe siècle appartenant à la Couronne d'Espagne.*

VALEUR DE L'ENTRÉE: 300 BEF  
ACCÈS: du 17 mai au 20 septembre, du lundi au vendredi de 10 à 18 h, samedi à 10h à 16h et dimanche de 14 à 19 h  
ADRESSE: Cathédrale des Saints-Michel-et-Gudule, près de la gare Centrale  
RENSEIGNEMENTS: 02/279 43 70

à l'adresse suivante:  
**Concours Bruxelles 2000  
UCC-Communication Co.042  
section 50  
rue de France 85  
1060 Bruxelles**

Règlement détaillé disponible sur l'intranet ou sur demande. ■

### C: L'Exposition sur l'Opéra

*Promenade à travers l'histoire de l'opéra, ses réserves de costumes, de décors et d'accessoires. Ce parcours est ponctué d'œuvres de plasticiens contemporains.*

VALEUR DE L'ENTRÉE: 250 BEF  
ACCÈS: du 14 janvier au 30 juin de mardi à dimanche, de midi à 18 h, avec nocturne jusqu'à 20 h les jeudis  
ADRESSE: Ateliers de la Monnaie, 23 rue Léopold à 1000 Bruxelles  
RENSEIGNEMENTS: 070/233 939

### D: Borderline

*Exposition d'anciens textiles berbères. Réflexion sur la culture traditionnelle des femmes d'Afrique du nord, sur l'art abstrait et l'art féminin.*

VALEUR DE L'ENTRÉE: 250 BEF  
ACCÈS: du 26 février au 21 mai, du mardi au dimanche de 10 à 18 h, le vendredi jusqu'à 20 h  
ADRESSE: Palais des Beaux-Arts, 23 rue Ravenstein à 1000 Bruxelles  
RENSEIGNEMENTS: 02/507 84 80



## Le "Bulletin bleu" du centre de documentation disponible sur l'intr@web

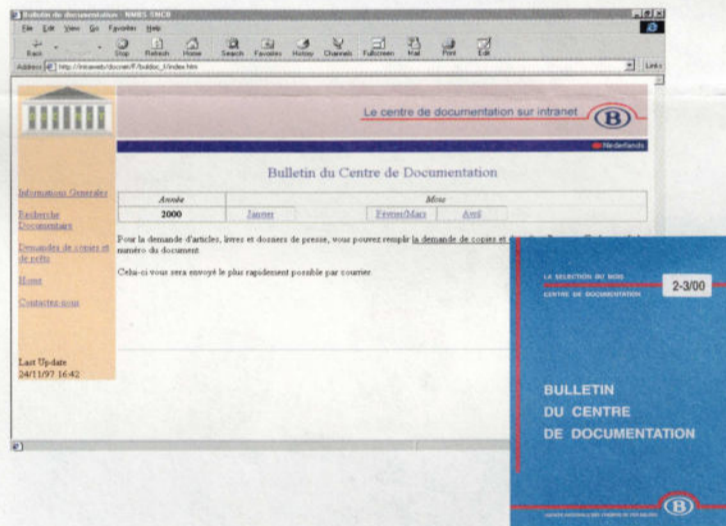
Onze fois par an, le Centre de Documentation édite et distribue dans tous les services de la SNCB un Bulletin indiquant les nouveautés parues. Depuis quelques jours, le "Bulletin bleu" est également disponible sur l'intranet. L'intranet n'est en effet pas seulement une source d'information sur l'entreprise, c'est aussi un instrument de travail.

Tous les articles du Bulletin peuvent être téléchargés sur l'ordinateur et consultés à l'écran. Les livres, eux, doivent être commandés. La commande peut se faire par ordinateur, puisque le formulaire de commande

peut s'afficher sur l'écran. Ce nouveau service offert par le Centre de Documentation permet donc d'accéder plus rapidement aux nouveautés parues et renseignées par le Bulletin.

Cette présence sur l'intranet n'entraînera bien sûr pas la disparition du Bulletin mensuel sur papier qui génère à lui seul quelque 300 demandes par mois (ce qui par exemple a représenté quelque 11.000 copies réalisées en janvier!); l'information doit être accessible à tous.

L'adresse du site : [http://intranet/docnet/F/buldoc\\_f/index.htm](http://intranet/docnet/F/buldoc_f/index.htm)



## EFQM pour coordinateurs qualité EC

Du 24 au 26 janvier 2000, neuf responsables d'atelier du CA Entretien Court terme ont suivi à Ottignies, en compagnie de leur General Manager Jozef Maes et de ses collaborateurs immédiats, une journée de formation EFQM (European Foundation for Quality Management) étalée sur trois jours. Ils y ont été encadrés par Yves Van Nuland, professeur au département Démarche Qualité du Centre Universitaire du Limbourg.

Le but du système de qualité EFQM est d'atteindre, pour tous les aspects d'une entreprise/d'une organisation, un niveau d'excellence sur base d'un processus d'autoévaluation. L'autoévaluation permet de localiser les points forts

et les points faibles d'une organisation. A partir de là, on peut élaborer les actions appropriées et apporter les améliorations qui s'imposent.

Un autre objectif de la formation visait la négociation du plan d'action sécurité et environnement pour 2000 et les années à venir.

Cette nouvelle démarche a fait forte impression sur les participants. Donnons la parole à deux d'entre eux: Erik Van Meensel, le responsable de l'atelier de traction (AT) Schaerbeek et François Glise, responsable de l'AT Kin-kempois.

### Positif sur toute la ligne

Pour François Glise, "Après une présentation par un expert des objectifs, de la structure et des avantages du système EFQM pour la "Qualité au CA Entretien Court

Terme", chaque critère du modèle EFQM a été examiné dans le cadre des activités de nos ateliers. Sur base de ce travail d'autoévaluation, nous avons décidé, tous ensemble, des actions à entreprendre et des priorités à accorder. Le plan d'action ainsi élaboré, sera évalué une première fois en mai 2000. Rien de négatif à dire sur ces trois journées très positives".

### Teambuilding

"Si quelque chose de semblable devait encore être organisé, il ne faudrait pas me le demander deux fois: Van Meensel est partant." Un point de vue on ne peut plus clair. "EC a opté pour la qualité totale. Ce type de séminaire représente un grand pas en avant". D'après Erik Van Meensel, le séminaire s'est distingué par une bonne organisation, une formation bien orchestrée par M. Van

Nuland qui, en 5 sessions, a enseigné les 9 fondements de EFQM. On a aussi salué la présence du General Manager Jozef Maes qui a participé au séminaire "comme l'un des nôtres" et qui a donné à chacun la possibilité d'exposer ses propres idées.

Erik Van Meensel met également l'accent sur les atouts pour l'avenir. "Les discussions nous ont permis d'avoir une vision claire de nos activités. Chacun a avancé ses priorités. Il en est résulté un consensus sur un certain nombre d'actions à mener. Un tel séminaire, poursuit-il, est une manière idéale d'aborder le 'teambuilding'. On a travaillé d'arrache-pied à Ottignies, on a beaucoup parlé, des liens se sont noués qui permettront certainement de mieux collaborer à l'avenir. A l'issue du séminaire, la motivation était plus forte que jamais." ■



**BULLETIN DE PARTICIPATION** (à remplir lisiblement !)

NOM ..... PRÉNOM .....

N° D'IDENTIFICATION ..... GRADE .....

ADRESSE (LIEU DE TRAVAIL) .....  
TEL (LIEU DE TRAVAIL) .....  
CHOIX DU PRIX: 1/ ..... 2/ ..... 3/ ..... 4/ .....

MES RÉPONSES: 1) ..... 2) ..... 3) .....

## Liège-Guillemins: un journal pour les Liégeois et pour le personnel SNCB



Dans le cadre de la construction de la nouvelle gare de Liège-Guillemins, un journal d'information sera publié dans le courant du mois de mai à l'initiative de la SNCB et d'Euro Liège TGV.

Afin d'informer d'une part, les usagers du train, les riverains concernés directement par les transformations et de la métamorphose de la gare des Guillemins, d'autre part, le personnel de la SNCB de la région de Liège, un journal périodique sera édité dès le mois de mai. Il sera tiré à 115.000 exemplaires pour le public et un supplément en pages intérieures à 4.500 exemplaires pour les cheminots. La version destinée au public sera distribuée toutes boîtes ainsi qu'en gare des Guillemins. Pour le personnel, il le sera de la même manière que le magazine C'EST À DIRE.

### Une gare naît, un journal apparaît

Tel est l'intitulé de l'édito réservé aux voyageurs et toutes les personnes du grand Liège concernées par ces travaux. Le lecteur découvrira tout au long des 12 pages du journal outre les explications relatives

à l'avenir du quartier des Guillemins et de ses alentours, des explications sur la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière allemande et sur l'étroite complémentarité entre le réseau intérieur et la grande vitesse. Un coin d'informations pratiques est réservé à l'évolution des temps de parcours au départ de Liège vers les destinations "grande vitesse" (d'aujourd'hui à l'horizon 2002 et 2005).

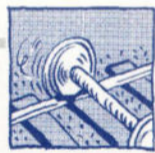
### Entre nous

"Entre nous" est le supplément destiné au personnel SNCB de la région liégeoise (quelque 3.000 agents). Son but est d'informer en

direct et de communiquer en premier des informations détaillées sur le futur environnement de travail des agents concernés. Le premier numéro de ce supplément présente les phases successives des travaux pour la construction de la nouvelle gare. "Entre nous" détaille l'accès aux quais de la nouvelle gare pendant les travaux. Il décrit le futur bâtiment administratif de la gare, la nouvelle cabine de signalisation et donne un aperçu chronologique du transfert en technologie EBP/PLP. Enfin pour couronner le tout, les cheminots destinataires recevront en affiche un dessin de la façade de la nouvelle gare (SNCB et Euro Liège TGV). ■



## Un nouveau wagon pour le transport de zinc



Pour le transport de minerais de zinc, B-Cargo a commandé de nouveaux wagons spéciaux permettant un transport plus respectueux pour l'environnement.

A l'heure actuelle, B-Cargo gère les acheminements de minerais de zinc d'Anvers à Balen pour l'usine d'Union Minière et à Budel, aux Pays-Bas, pour l'entreprise Budelco. Ces trafics représentent chacun un train lourd (2.500 tonnes brutes) de 25 wagons par jour et par client, soit au total 400.000 tonnes annuellement transportées par client. Les 55 nouveaux wagons, des

Talns (wagons couverts) remplaceront à terme les 77 Fals (wagons ouverts) utilisés jusqu'ici qui, trop vétustes, ne répondent plus aux exigences environnementales actuelles.

La livraison des nouveaux wagons a déjà commencé, le dernier devant être livré cet été.

"Ces wagons permettront d'améliorer la rentabilité du transport. Car là où nous avons besoin de 77 Fals, il ne nous faudra plus que 55 Talns pour acheminer un tonnage identique", explique Tanguy de Ghellinck, chef de marché 'Minéraux-Matériaux de construction-Non-ferreux' chez B-Cargo. Jusque dans le courant de l'année 2001, les rames Talns circuleront avec un chargement limité à 62 tonnes nettes, et non pas

71,5 t. Sur les trajets empruntés, le réseau n'est en effet pas partout adapté au passage de wagons d'une charge maximale de 25 tonnes par essieu. Quelques ouvrages d'art doivent être adaptés. Ensuite seulement, ces trains ne seront plus considérés comme des convois exceptionnels.

"Ces trafics représentent une synergie parfaite entre les composantes fret du groupe SNCB", ajoute Tanguy de Ghellinck. "La traction est assurée par la SNCB. L'exploitation des deux transports - commande, mise à disposition et suivi des wagons - est effectuée par IFB. Le parc de wagons sera géré par Sea-Rail." ■



### Caractéristiques techniques

Tare: 28,5 t

Charge utile:

A 100 km/h, 61,5t  
A 80 km/h, 71,5 t

Poids total en charge: 100 t

Charge maximale: 25 t/essieu

Volume: 62,5 m<sup>3</sup>

Chargement du wagon: par le toit du wagon. Ouverture hydraulique de la toiture

Déchargement du wagon: par les 4 portes latérales actionnées par un système hydraulique

## Eurostar: bilan positif et nouveaux services



En 1999, le revenu pour l'ensemble de l'activité Eurostar a augmenté de 8,6%, passant de 22,147 à 24,067 milliards de francs belges. Le trafic s'est accru de 4%, le nombre de billets vendus passant de 6.744 millions en 1998 à 7.046 millions en 1999.

Malgré ces résultats en progrès, Eurostar est encore déficitaire, en raison de la forte concurrence des compagnies aériennes à bas prix implantées sur le marché britannique, du coût du tunnel sous la Manche et du poids de la Livre par rapport à l'Euro.

Une part importante des progrès réalisés résulte des campagnes de tarifs promotionnels mises en place par Eurostar Groupe, aussi bien en France, au Royaume-Uni et en Belgique. Le trafic a en effet augmenté de 8% au second semestre 1999, contre seulement 1% au premier.

Eurostar est leader du marché sur les relations Bruxelles-Londres et Paris-Londres. Une bonne performance à mettre sans doute en relation avec la ponctualité supérieure des trains Eurostar. 89% d'entre eux sont arrivés à l'heure ou avec un retard inférieur à 15 minutes, contre seulement 64% pour les avions, toutes compagnies aériennes confondues.

Comme en 1999, Eurostar Groupe continuera à proposer des tarifs promotionnels attractifs pour les voyages de loisirs, et à améliorer son offre de service pour les clients affaires.

En 2003, grâce à l'achèvement de la première section de ligne à grande vitesse en Grande-Bretagne, le temps de parcours sera ramené à 2 h 20 entre Bruxelles et Londres, contre 2 h 40 actuellement.

## B-Cargo News fait peau neuve

Depuis les années soixante, B-Cargo envoie à ses nombreux clients un périodique, B-Cargo News (mais qui a porté d'autres titres), destiné à les informer des multiples services que le Centre d'activités est à même d'offrir.

Depuis février dernier, B-Cargo News adopte un nouveau look. La lettre d'information paraît désormais tous les mois, sur 6 pages repliées en trois volets, ce qui permet une lecture plus aisée.

Mais plus que d'un simple changement d'apparence, c'est d'un grand changement de cap qu'il s'agit. Les responsables marketing de B-Cargo disposent désormais d'un moyen de communication plus performant, d'un véritable auxiliaire de vente.

Plus proche de l'actualité, plus fréquente dans les boîtes aux lettres, plus centrée sur les préoccupations des clients en matière de solutions logistiques, B-Cargo News présente l'ensemble des produits et solutions logistiques que le groupe cargo SNCB est à même de leur proposer, notamment avec la collaboration de ses partenaires principaux IFB et ABX Logistics.

## Libramont : une gare, une histoire

La ville de Libramont doit beaucoup au rail et à sa gare. En 1858, la gare de cette bourgade fut inaugurée. Grâce au développement de la ligne vers le Luxembourg, c'est le 1<sup>er</sup> janvier 1900 que Libramont devint indépendante de sa voisine, la commune de Saint-Pierre.

Du 11 au 14 mai 2000, un siècle après la création de cette jeune commune, les habitants de la région vont fêter leur gare pour ses loyaux services.

Sont prévues au programme des activités variées dont une exposition à quai du tout nouveau matériel: les locos série 13, des AM 96 et AR 44; et une visite de la cabine de signalisation.

En marge, le centre culturel de la ville met également le chemin de fer à l'honneur: il offre, en plus d'une rétrospective en images sur Libramont, une présentation des projets de la SNCB.

## C'EST À DIRE: un site très fréquenté sur l'intr@web

Créé sur l'intraweb en mai 1999, le site de C'EST À DIRE s'est progressivement étoffé. En sept mois d'existence, le site a compté 29.629 visites.

Le site héberge tous les numéros de C'EST À DIRE, ainsi que, lorsqu'elle paraît, la lettre B-Flash envoyée aux cheminots. Toutes les pages ont été consultées, mais le numéro 8 du magazine du personnel a connu un pic de fréquentation, avec 8.657 consultations.

Depuis le début de l'année 2000, le site s'est enrichi puisque le magazine du personnel est automatiquement mis en ligne lors de sa parution. De plus, le site "C'EST À DIRE e-media" a été créé en février dernier pour vous apporter une information actualisée et complémentaire au magazine imprimé sur papier.

# Auto-trains: ça change fort dès le 28 mai



La formule auto-train continue à connaître un réel succès sur les destinations mises en place depuis un bon moment. On y observera cette année, à partir du 28 mai, quelques modifications assez fondamentales.

Première nouveauté, spectaculaire dans la formule auto-train: le terminal de Schaerbeek ferme. Son trafic sera délocalisé à Denderleeuw, qui était déjà la porte belge vers l'Allemagne et l'Autriche. Avec trois voies côté ville et une côté banlieue, l'installation à Schaerbeek présente des problèmes de manoeuvre. La configuration du faisceau de Denderleeuw donne davantage de souplesse dans ce domaine. Par ailleurs, Schaerbeek va être en travaux -

l'exploitation du trafic auto-train n'y aurait de ce fait pas été facilitée. De son côté, Bressoux bénéficiera d'améliorations à la fois de l'infrastructure et de l'offre (des trains supplémentaires, notamment vers l'Italie).

**Trains complets fusionnables**  
C'en est fini du partenariat avec nos voisins hollandais. Dans des trains partis de 's Hertogenbosch, des places n'étaient occupées que lors de l'arrêt dans un terminal belge. Manque à gagner pour les NS. Ce ne sera donc plus le cas. Nous formerons des trains complets, "départ Belgique". Ces rames seront peut-être plus courtes à l'origine, mais elles pourront être fusionnées en route (par exemple à Jemelle pour les trains quittant le territoire par Sterpenich). Le service y gagnera sans doute pour la clientèle belge.

## Prix de marché

Vers la France et l'Autriche, la SNCB assumera désormais la totalité du risque commercial. Autrement dit, il n'y aura plus de partage de recette comme jusqu'au 27 mai. Nous paierons une redevance de passage aux réseaux voisins (un prix par train-km) et nous encaisserons la totalité de la recette. Aux clients, nous proposerons des PRIX DE MARCHÉ, des prix complets pour un compartiment et le service annexe, de la même manière qu'on achète une ou plusieurs nuits dans une chambre d'hôtel. Et cela en fonction de la zone de destination (selon la distance à parcourir) et de la date du voyage, JOUR DE BASE OU DE POINTE. La formule sera valable aussi pour les PIÉTONS (voyageurs sans voiture).

## Les cheminots aussi

Un exemple pour y voir plus clair. Un couple désire partir pour Avignon en T2. Naguère, il lui fallait 2 billets + 2 suppléments confort de nuit + 1 ticket pour la baignoire, soit 5 documents. A présent, il ne paie plus que 2 titres de transport: la réservation "auto" et le prix global pour le compartiment, qui couvre 2 voyages, 2 lits, 2 drinks d'accueil et 2 petits déjeuners. Pour les cheminots, la démarche est la même. Plus besoin de permis FIP: on choisit sa destination et on paie pour le véhicule et un compartiment. Ainsi, pour un couple, Bressoux-Avignon (zone B) en T2, un jour de base, coûtera 8.400 francs pour la voiture et 5.250 francs pour le service hôtelier.

Ca change fort le 28 mai, non ? Les détails précis pour les cheminots paraîtront dans une circulaire de PS 043.



... C'EST GÉNIAL B ET QUAND ON ARRIVE, TOUS DANS LA VOITURE ET HO, À LA MER...

## 5 clichés du concours photos (4)



Daniel Olivier



Jozeph Meubis



Rudy Timmermans



Michel Szelagowski



Michel Hanssens

**Grand bleu méditerranéen, promesse d'une journée sans nuages**

**Le vent tourne, le ciel se voile de cirrus**

**Camaïeu de gris sur la campagne brabançonne**

**Le vent a chassé les lourds nuages, le soir tombe**

**Demain matin, la brume enveloppera le fond de la vallée**

## C'EST À DIRE

Service éditeur  
UCC Communication  
042 Medias internes

avec

Anne-Catherine, Viviane Craps, Jean-Paul Dumoulin, Leo Goosse-naerts, Els Houbrechts, Julie Kermorvant, 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

