



A lire dans  
cette édition



Travaux à  
Namur,  
Louvain et  
Bruxelles-Midi  
> pages  
3, 6 et 7



MALAGA,  
la sécurité  
> page 5



ARibus  
> page 6

Magazine du personnel de la SNCB

ENVIRONNEMENT

## Le train est-il vert ?

Il n'est pas question ici d'une prise de position politique ou d'une nouvelle peinture des locos !  
Simplement d'une question: le chemin de fer respecte-t-il mieux l'environnement que les autres modes de transport ? Selon une étude scientifique réalisée par des consultants suisses et allemands indépendants de toute société d'exploitation ferroviaire pour le compte de l'Union Internationale des Chemins de fer, la réponse est clairement positive.



### 831.573 billets en 5 mois pour les seniors

A partir de leur 65ème anniversaire, les seniors peuvent acheter un billet aller-retour au prix forfaitaire de 100 francs en deuxième classe. Ils ne s'en sont pas privés durant les mois de juillet à novembre 2000 !  
Jugez: 831.573 billets aller-retour ont été vendus pour un montant de 83.157.300 BEF.

L'influence des conditions climatiques sur les ventes de billets seniors est particulièrement significative. Celles-ci augmentent les jours de beau temps durant la période de juillet à septembre pour ensuite diminuer en octobre-novembre. De 10.000 à 13.000 billets ont été vendus par jour en août et septembre en provenance ou à destination de la côte. Durant les mois d'automne, par contre, ce sont 5.000 ventes par jour en moyenne. Le nombre de voyageurs vers le littoral belge sous couvert de billets seniors peut donc varier de 1 à 8 selon les conditions climatiques.

#### Des mesures pour des offres de voyages confortables

Le succès des mesures tarifaires introduites en juillet 2000, en particulier le tarif préférentiel pour les seniors de plus de 65 ans, est indéniable. Par conséquent, la SNCB est tout à fait favorable à leur maintien. Toutefois, soucieuse d'assurer à toute sa clientèle des conditions de transport confortables et sécurisantes, l'entreprise envisage d'apporter des aménagements à ces mesures. Elle entend éviter que les pointes d'affluence, pénalisantes pour l'ensemble de la clientèle quotidienne, ne surviennent de nouveau.



Pour mesurer l'impact des différents moyens de transport sur l'environnement, il faut évaluer les "coûts externes" générés par leur utilisation. Ces coûts ne sont pas intégrés dans les prix payés par les utilisateurs. Ils représentent la somme de tous les effets directs et indirects qui provoqueront tôt ou tard des dépenses. Pour l'étude "INFRAS/IWW" dont il est question ici, six postes de coûts externes sont pris en considération: les accidents; la pollution de l'air avec ses effets sur la santé; les bâtiments et l'environnement naturel; le bruit; la congestion et les autres effets environnementaux. L'étude porte sur les données de 1995 et elle concerne 17 pays, soit les quinze membres de l'Union européenne, la Norvège et la Suisse.

#### Les coûts externes

En 1995, les coûts externes hors congestion de l'ensemble des moyens de transport ont atteint 530 milliards € qui se répartissent ainsi: route 485 milliards, air 32,3 milliards, rail 10,3 milliards et la voie navigable 2,4 milliards. Le rail ne représente donc que 2 % du total alors que la route en monopolise plus de 90 %. Il est intéressant de noter que les 2/3 des coûts externes sont causés par le transport des personnes et 1/3 par le transport des marchandises.

Si l'on met ces chiffres en rapport avec le nombre d'utilisateurs, le train reste très largement gagnant. Par milliers de voyageurs au kilomètre, la voiture particulière génère un coût externe de 87 € contre 48 € pour l'avion, 38 € pour l'autobus et 20 € pour le chemin de fer. Pour le fret, calculé en milliers de tonnes au kilomètre, l'avion est le plus cher avec 205 €, devant le camion (88 €) et le rail (19 €). En résumé, le rail provoque 4,4 fois moins de coûts externes que l'automobile et 5 fois moins pour le camion. Ajoutons aux coûts externes la notion de congestion (ralentissements, embouteillages, etc.), et nous aboutissons à

un montant de 658 milliards € dont 613 pour la route, 32,3 pour l'aérien, 10,3 pour le rail et 2,4 pour les voies navigables.

#### Urgence !

Les experts qui ont réalisé cette étude ont tenté de déterminer l'évolution future à l'horizon 2010. En quinze ans, les coûts externes devraient avoir augmenté de 42 % ! Pour enrayer le phénomène, il est urgent que les coûts externes soient pris en compte à l'heure des décisions stratégiques, ce qui n'a pas réellement été le cas jusqu'à présent.

L'objectif n'est pas de dire "le train est le meilleur", mais de mettre en œuvre des politiques qui privilégient les moyens de transport globalement les moins coûteux. Les pays qui ont la volonté d'assumer leurs engagements internationaux dans le cadre de la protection de l'environnement doivent mettre en place une politique de rééquilibrage du marché des transports. Il n'est pas question de tabler sur le rail plutôt que la route, ou l'inverse, mais d'utiliser le mieux possible chaque mode de transport compte tenu de ses avantages et de ses inconvénients. Voilà pourquoi il est indispensable de tenir compte des coûts externes.

#### La SNCB et l'environnement

Dans quelques mois, le premier rapport environnemental de la SNCB fera le point à ce propos. Il dressera également les grandes orientations des efforts de notre entreprise en matière d'environnement ou, si vous le voulez bien, des efforts que nous accomplissons tous chaque jour. Car chacun d'entre nous peut être un défenseur de l'environnement dans son travail quotidien. Nous reviendrons bien entendu sur ce sujet.

# Le service de la téléphonie mobile chez B-Telecom

En 1997, la SNCB comptait 362 GSM en service. En 1999, on en recensait 2.800. Aujourd'hui, plus de 5.000 appareils ont été acquis pour les besoins du service et ce nombre va encore s'accroître.

Il restait à B-Telecom à trouver une solution permettant de maîtriser les coûts. C'est chose faite avec le VPN.



Le GSM s'avère un outil de communication particulièrement utile pour le personnel de la SNCB, comme pour les accompagnateurs de train et pour le personnel des gares par exemple. "Mais cet équipement a un prix", explique Philippe Claes, ingénieur principal, chef de division chez B-Telecom (TE.51). "Les appels entre GSM et appareils fixes coûtent cher à l'entreprise. Pour B-Telecom, la maîtrise des coûts s'est avérée une préoccupation majeure. La solution passait par l'utilisation... de notre propre réseau téléphonique."



## Petite explication

"Pour un investissement modeste et grâce au savoir-faire des collaborateurs de B-Telecom - comme ceux de l'équipe de Christian Sailly chez TE.12 "Conception Projets" qui ont effectué tout le travail de programmation des centraux SNCB, et aux performances de notre réseau, une solution a été trouvée", poursuit Lahcen Tchabi, l'ingénieur qui au sein de TE.51 a piloté le projet. "La solution a consisté en la création d'un VPN ("Virtual Private Network" ou Réseau Privé Virtuel)."

Il s'agit d'un système qui permet de connecter directement les postes téléphoniques de la SNCB aux GSM de l'entreprise regroupés au sein d'un réseau Proximus sans que les communications poste fixe-GSM transitent par le

réseau public de Belgacom. En d'autres mots, les quelque 20.000 postes fixes de l'entreprise et les 5.500 GSM de service sont interconnectés au sein d'un réseau virtuel propre à la SNCB. "Ce système a permis d'alléger les factures de téléphonie mobile d'environ 40%", commente Lahcen Tchabi.



## Possibilités offertes

Concrètement, grâce au VPN, il est possible d'appeler :

- au départ d'un GSM, tout le réseau téléphonique fixe SNCB en formant le numéro interne SNCB (par exemple 911\*\*\*\*\* à Bruxelles, 991\*\*\*\* à Gand ou 941\*\*\*\* à

Namur), et ce aussi pour les appareils fixes n'ayant pas d'accès au réseau Belgacom.

- un GSM au départ d'un appareil fixe sans passer par le réseau Belgacom grâce à la programmation de nos centraux. Même si les premiers chiffres que vous formez depuis votre appareil fixe sont "047", le système reconnaîtra automatiquement le numéro complet comme étant un numéro de GSM de la SNCB et la connexion passera directement par le VPN.
- un GSM SNCB au départ d'un autre GSM SNCB.

Ces facilités, mises en place pour répondre aux attentes des différents services de la SNCB, sont opérationnelles.

## Autres services possibles

A côté des fonctionnalités VPN, d'autres applications sont possibles, comme le "Dual Invoicing". Pour les collaborateurs qui souhaiteraient utiliser le GSM de service à des

fins privées, ce système permet de générer deux factures distinctes : la première concerne les communications de service à charge de la SNCB, la deuxième reprend les communications privées et est envoyée au domicile de l'agent par l'opérateur.

B-Telecom prépare à l'heure actuelle les modalités d'attribution et de mise en application de cette facilité.



## Pour toute information

B-Telecom  
Lahcen Tchabi  
TE.512  
Section 14  
Fax : 911 / 597 64  
E-mail : lahcen.tchabi.034@DCE02.B-RAIL.BE



## EQUIPEMENT

# La nouvelle idée pour se déplacer en ville

Les problèmes de mobilité dans la ville de Bruxelles sont importants. La voiture qui s'occupait des transports de courrier urgent restait souvent bloquée dans les embouteillages de la ville.

Afin d'accélérer cette distribution entre la SNCB et les différents points de réception dans la capitale, FM a opté pour l'originalité d'un deux-roues, par ailleurs susceptible de donner un coup d'éclat à l'image de marque de notre société. Cette moto est destinée à 3 personnes du factage qui ont déjà pu l'apprécier

lors d'un écolage de deux heures offert par BMW. Avec ses 2 mètres à peine en longueur et son petit mètre en largeur, la BMW C1 peut se faufiler là où les autres ne passent pas et trouver une place de parking alors que les autres cherchent toujours. De plus, c'est le premier deux-roues qui entoure le conducteur

d'une vraie cellule de sécurité en aluminium, rigide en torsion, et le protège des intempéries. Fini le stress pour le messager !

## Haute technologie sur la plus petite cylindrée

La BMW C1 est combinée à des éléments déformables à l'avant et sur les côtés et à des arceaux de sécurité latéraux. A cela s'ajoute un guidage de la roue avant qui a fait ses preuves sur les motos BMW et qui, en se déformant, absorbe l'énergie cinétique lors d'une collision frontale. Pour que le conducteur reste à l'intérieur de la cellule quoi qu'il arrive,

elle est dotée d'un système spécial de ceintures de sécurité et d'un siège ergonomique empêchant le conducteur de glisser sous les ceintures en cas de choc. Le port du casque n'est donc pas obligatoire. La BMW C1, équipée d'un système de freins à disques ABS, offre un niveau de protection équivalent à celui d'une petite voiture moderne. Son moteur de seulement 125 cm<sup>3</sup> de cylindrée et 15 ch de puissance à 9.250 tr/min, avec injection électronique est un concentré de haute technologie. Et avec 2,9 litres de carburant aux 100 kilomètres (à vitesse constante de 90 km/h), le

plaisir de se déplacer en ville devient aussi économique. Le BMW C1 - 185 kg à vide - est petit et maniable. Il est équipé d'un porte-bagages assez volumineux pour emporter un grand coffre d'une contenance d'environ 75 litres et d'une capacité de charge de 20 kilos, fermant à clé.

Ne soyez pas étonnés de voir passer un de ces jours, en ville, cet engin hors du commun au sigle de notre entreprise. C'est un messager de la SNCB.



## DANS LA PRESSE

Le Matin du 6 mars 2001

### Paris, deuxième aéroport de Bruxelles...via Thalys

Désormais, Air France viendra chercher ses passagers au coeur même de Bruxelles. A partir du 25 mars, la compagnie nationale française mettra un terme à sa ligne aérienne reliant, depuis plus de 82 ans, les aéroports de Bruxelles et de Paris. En lieu et place, Air France lancera cinq liaisons quotidiennes directes en Thalys entre Bruxelles-Midi et l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. L'objectif est de doper le nombre de passagers transportés sur cette liaison pour alimenter le hub intercontinental (un des meilleurs d'Europe) de la compagnie. Une première...

En fait, le principe sera quasiment le même que pour les vols actuels. Le passager pourra réserver n'importe quelle destination du réseau Air France au départ de Bruxelles. Simplement, le numéro de vol entre Bruxelles et Paris CDG est assuré par un TGV Thalys (Air France affrète deux voitures de première classe de 39 sièges chacune). Le passager enregistrera ses bagages à Bruxelles-Midi où il obtiendra sa carte d'embarquement à la fois pour le Thalys et pour le vol en correspondance à l'aéroport de Paris. Dans une phase ultérieure, les bagages seront même pris en charge. Après 1h15 de "vol", le passager arrive à l'aéroport de Paris où il rejoint son deuxième vol via le terminal de correspondance. L'opération est la même dans le sens inverse. [...]



# La gare de Namur a la dalle

Au début des années nonante, la décision a été prise de moderniser radicalement la gare de Namur, nœud ferroviaire extrêmement important dans le sud du pays. La SNCB souhaitait augmenter les performances des infrastructures ferroviaires, notamment en matière de vitesse, et améliorer l'accueil ainsi que le confort des voyageurs.

La ville de Namur tenait à mieux intégrer la gare dans un environnement urbain en pleine mutation. Enfin, la Région wallonne devait répondre à un besoin croissant d'espace pour ses fonctions administratives en pleine expansion.

Les responsables du projet ont choisi de couvrir la gare d'une dalle. Cette solution permet d'augmenter l'espace disponible tout en présentant le grand avantage de réduire la coupure entre les deux quartiers de la ville. Georges Dupont chef de service f.f. au centre d'activités Patrimoine de la SNCB et à ce titre chef de projet résume l'intérêt de cette solution: "Cette gare-passerelle remplit une fonction directement centrée sur le transport ferroviaire, mais elle constitue également un point de passage central dans la ville qui était quasiment inexistant jusque-là. Il y a un accès direct vers les bâtiments du MET, le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne".

Entièrement rénové, l'ancien bâtiment sera désormais privé des guichets, qui seront sur la dalle, et équipé de deux escalators assez spectaculaires. Plusieurs boutiques et

stands d'information y seront installés. L'ensemble du rez-de-chaussée comprendra une petite dizaine de magasins différents. Sur la dalle, qui représente une surface de 5.000 m<sup>2</sup>, la SNCB placera tous les services nécessaires à l'exploitation de la gare pour les voyageurs. Un certain nombre d'espaces seront destinés à des concessions commerciales qui compléteront la palette du rez-de-chaussée.

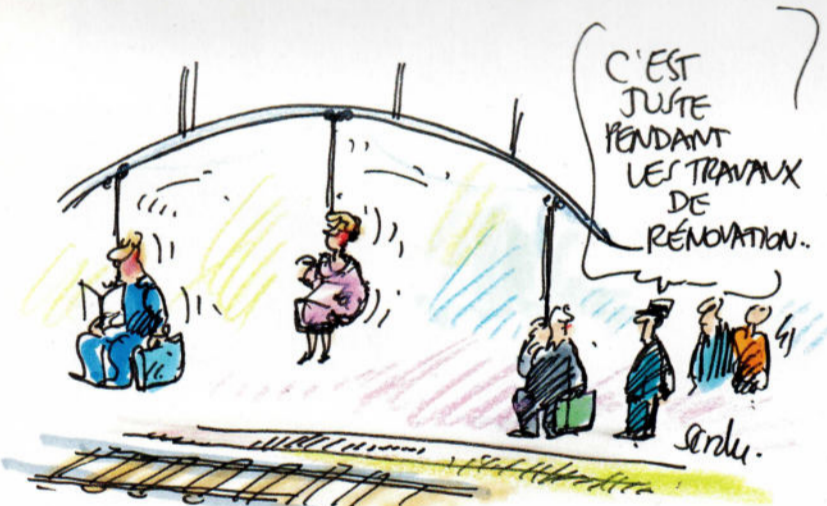
Pour améliorer la fluidité du trafic et le confort des voyageurs, les voies 1 et 2 serviront désormais uniquement au trafic de marchandises. Elles seront enfermées dans un caisson d'isolation acoustique en béton armé aménagé sous toute la longueur de la dalle. Pour accentuer la vitesse des trains en entrée et en sortie de gare, un important ouvrage d'art est prévu comme l'explique Georges Dupont: "Nous allons construire le pont-tube au-delà du pont de Louvain (à l'est de la gare) de manière à supprimer ce fameux croisement. Le gain de temps sera appréciable, soit environ 5 minutes par trajet, notamment parce que la vitesse d'approche des trains de voyageurs va passer de 40 à 80 km/h alors que les convois de marchandises pourront tenir les 80 km/h durant toute la traversée de Namur".

## Ce qui reste à faire

A partir de la mi-2001, la construction du pont-tube en direction Liège/Arlon sera entamée. Au printemps 2002, l'entrée principale de la gare sera mise en service et tous les services destinés aux voyageurs seront installés sur la dalle. Dans le courant 2002, l'isolation définitive des voies 1 et 2 réservées au trafic de marchandises sera terminée et le renouvellement de la passerelle d'Herbatte à l'est de la gare et du pont de Louvain sera lancée. A la fin 2004, la rénovation fondamentale de la gare de Namur et de ses accès sera terminée définitivement. L'aspect et les fonctions du bâtiment qui sera construit au-dessus de la dalle doivent encore être déterminés.



■ Entièrement rénové, l'ancien bâtiment sera désormais privé des guichets, qui seront sur la dalle.



## Mobilité des moins valides

Le 17 avril, on procédait aux essais du prototype d'une nouvelle rampe d'accès mobile pour les personnes handicapées. Sous la supervision du Conseil National Supérieur des Handicapés, ce sont 4 volontaires en chaise roulante, issus de l'école de Kwatrecht et de l'Association Nationale du Logement des Handicapés, qui ont bien voulu se prêter à l'exercice.

Sur le quai 3 de la gare de Schaerbeek, un exemple de quai bas (28 cm), le prototype est passé à l'épreuve pratique sur une I11, une M4, une M5 et une AM96.

Ce nouveau concept de rampe mobile – qui n'est en fait que la version revue et corrigée de l'ancienne rampe – devait tenir compte de plusieurs contraintes: d'une part, les différentes hauteurs de quai (28 et 55cm – parfois même 76cm, mais cela concerne d'autres rampes mobiles plus légères –); et d'autre part, la spécificité de chaque matériel roulant tant au niveau de la largeur de l'entrée que de la hauteur des planchers. Sans oublier de tenir compte des conditions atmosphériques qui peuvent rendre le revêtement de la rampe humide et glissant. Les modifications qui ont dû être pratiquées concernent la sécurité avec l'ajout des bords de protection, le gyrophare qui permet d'attirer l'attention de l'accompagnateur et des voyageurs sur la présence de la rampe (lampe dont on verra, à l'usage, l'utilité ou non) ainsi que l'allongement de la passerelle pour accéder au train.



Plusieurs prototypes vont ainsi être mis en test dans les gares de Alost, Denderleeuw et Charleroi. Tous ces essais conduiront à la commande ferme de 56 rampes mobiles pour un investissement total de 10 millions de francs. Hormis cet achat, d'autres solutions sont explorées pour faciliter l'accès aux moins valides, par exemple le rehaussement des quais, la construction de matériel avec une rampe d'accès incorporée et avec un plancher plus bas (cas de la nouvelle M6) et d'autres études sont en cours pour l'aménagement des gares du futur RER.

## ZOOM Salon de la logistique à Paris

A l'étranger, la SNCB dispose de bureaux de représentation générale à Paris, Bâle, Novara et Duisbourg. Ces agences veillent notamment à la bonne visibilité de notre entreprise à l'étranger, par exemple lors de salons et de foires internationales. C'est ainsi que l'équipe de l'agence parisienne, dirigée par Richard Servais, et où Michel Marteau est responsable du secteur Marchandises, a récemment représenté notre entreprise au Salon des Solutions Logistiques qui s'est tenu à Paris, événement plus connu des spécialistes du secteur de la logistique sous le nom de "SITL Temps réel". Une participation cruciale dans un contexte de concurrence européenne accrue.

Avec ses plus de 15.000 visiteurs professionnels et ses 300 exposants, le SITL est un rendez-vous incontournable pour tous les professionnels de la logistique et du transport. Dans un stand commun, B-Cargo, IFB et ABX LOGISTICS ont ensemble présenté les solutions globales qu'ils peuvent offrir aux clients Marchandises. Leur présence était légitime: les trois membres du groupe Fret de la SNCB disposent en effet du savoir-faire et du réseau de contacts et de partenaires internationaux qui leur permet d'offrir des solutions de transport sur mesure et un large éventail de prestations logistiques.



# Train-découverte : reportage-photos

Vous souvenez-vous du train-découverte ? Mais oui, ces visites éducatives pour les écoles, organisées par le personnel de gare. Et bien, aujourd'hui, cette formule renaît de ses cendres grâce à l'initiative de Voyageurs National. Le principe est simple: pour la somme de 100 FB/pers., une classe est invitée à la visite guidée d'une gare et à effectuer un trajet en train aller-retour. 15 agences commerciales proposent ce voyage découverte pour toutes les classes (3e et 4e années primaires) de Belgique. Mais l'initiative est surtout active à Gand-Saint-Pierre et à Mons, où les agents commerciaux de VN suivent de près ce projet. C'est pour cette raison que nous avons décidé d'y suivre une journée train-découverte. Nous avons donc rencontré la classe de 3e année de l'école communale d'Erbioeul dans sa découverte de la gare de Mons. Et du côté flamand, la 4e B de Vrije Basisschool Zelzate West en visite à Gand. Reportage ...



1. Les enfants, guidés pas à pas à travers la gare, découvrent 1.001 manières pour prendre le bon train (Mons)



2. Ensuite, au guichet, on "s'achète" soi-même son billet (Gand)

3. Le personnel du chemin de fer, ainsi que d'autres services de la gare, comme la gendarmerie, se prêtent volontiers au jeu de la visite (Mons)



4. Attention, il faut attendre le train derrière la ligne jaune ! (Mons)



5. Contrôle des billets, s'il vous plaît ! (Gand)

6. Après ce voyage en train, c'est l'heure de se quitter. Un des enfants dit au guide: "Monsieur, cet après-midi, vous devez aussi être notre maîtresse !"



Mon papa m'a dit qu'il n'aimait pas les heures de l'école et c'est pour ça qu'il a voulu travailler dans les trains. Mon papa est chef-garde mais il m'a dit que maintenant on dit accompagnateur de train.

J'adore aller avec lui, les trains c'est ce que je préfère le plus. Parfois, les rails sont cassés alors nous devons prendre le TEC.

Nous avons eu aussi des accidents à voir: c'est impressionnant quand un tunnel s'écroule à moitié.

Dans le train, souvent les gens sont trop nombreux et ils ne laissent pas de place aux autres, mon papa doit donc faire de la place pour les personnes qui veulent encore monter. Mais papa ne fait pas que cela: il contrôle les gens, il regarde s'ils sont bien installés et parfois il met dehors ceux qui sont embêtants pour les autres voyageurs.

Il discute avec ses collègues et il est très sympathique avec les dames et les autres enfants en particulier mais très apprécié de tous.

Nous mangeons souvent ensemble au restaurant dans les gares où on a le temps. Quand je serai plus vieille, je ferai peut-être le même métier que lui, c'est gai de voir plein de gens.

Marianne Defooz, 10 ans (Sainte-Cécile)  
3e prix du concours littéraire pour enfants

## CONCOURS LITTÉRAIRE POUR ENFANTS (2)

### Papa, maman et la SNCB

Quand mon papa met son costume, c'est qu'il va à la gare. Voilà il est arrivé, il dépose d'abord ses deux sacs près de son bureau. Et maintenant, le vrai travail commence. "Bonjour, que voulez-vous ? Un billet pour Ottignies. Vous me devez 145 francs svp. Merci et bonne journée." Dring dring, voilà le train. Papa sort sur le quai, il aide les personnes âgées à monter leurs bagages sur la plateforme de la voiture, il aide aussi les personnes handicapées. Papa regarde sur l'ordinateur les horaires pour pouvoir renseigner les voyageurs qui vont à la mer. Il revalide les abonnements pour les élèves se rendant à l'école et les travailleurs se rendant au boulot. Il va aussi placer des étiquettes de réservations pour les groupes qui font un voyage en train. Et en fin de journée, il fait ses comptes pour pouvoir rentrer à la maison.

Elodie Gérard, 10 ans (Lustin)  
4e prix du concours littéraire pour enfants

## C'EST À DIRE

Service éditeur  
UCC Communication  
042 Medias internes

### avec

Anne-Catherine, Pierre Bergen,  
Jean-Paul Dumoulin, Leo Goossenaerts,  
Els Houbrechts, Julie Kermorant,  
Laurent Leroy, Alain-Pierre Meeus,  
Denis Moïnil, Jean-Claude Salemi,  
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  
Tél.: 02 526 37 83 - (911/63783)  
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

Membre



# MALAGA: pas de vacances pour la sécurité !

Pas question de plages ensoleillées dans cet article mais d'un très sérieux projet visant à renforcer la sécurité dans les gares.

MALAGA, ce nom à consonance espagnole est en réalité l'abréviation de "Moyens d'Acquisition Locale, d'Acheminement et de Gestion d'Alarme"\*. Il s'agit d'un vaste projet mené au sein de B-Telecom en coopération avec B-Security. Olivier Vienne (TE 11), ingénieur à la division Product Management de B-Telecom en est le responsable pour tous les aspects Telecom. Il nous explique l'origine du projet: "L'existence d'un réseau interne de télécommunications devait logiquement permettre la mise en place d'un système de détection à différents niveaux comme l'incendie, l'intrusion, le contrôle d'accès, etc. D'autre part, nous appliquons les directives fournies par R52 qui participe à des groupes de travail "sécurité" avec les autres réseaux européens. Tous les pays sont en effet confrontés aux mêmes genres de difficultés ce qui a permis de développer un concept global pour la sécurité dans les gares. Certains pays,

notamment la France et l'Espagne, sont déjà fort avancés alors qu'en Belgique il reste beaucoup à faire".

## Un projet, quatre volets

Le premier volet de MALAGA concerne les alarmes techniques de tout ce qu'il est possible de contrôler dans une gare, de l'incendie à l'intrusion en passant le fonctionnement des équipements comme les escalators ou l'éclairage. L'objectif est de centraliser les signaux dans une salle de contrôle desservie par les agents de B-Security. Les équipements d'alarme existent, mais les équipements de captation et de relais doivent encore être installés. Entre 200 et 300 lieux, essentiellement des gares, seront ainsi contrôlés et l'information sera centralisée dans un nombre limité de salles de contrôle. Il y en aura à Bruxelles, Anvers et Namur et sans doute également à Gand et à Liège. En attendant que le système soit totalement opérationnel en 2003, des

solutions temporaires seront installées. Le deuxième volet permettra de contrôler environ 300 coffres-forts qui seront directement reliés aux centrales d'alarme.

Le troisième volet porte sur le placement de 250 systèmes d'alarme pour autant de points de ventes notamment pour les intrusions et les appels d'urgence. L'exécution de ce projet démarrera au milieu de l'année 2002. Elle sera longue car les installateurs agréés qui seront chargés de ce travail devront aller partout pour placer les systèmes. Une fois que les installations seront terminées, la gestion interne sera assurée par B-Security.

Quant au 4ème volet, il s'agit de l'installation d'un réseau de CCTV (Closed Circuit Television) dans les principales gares, soit environ 100 dont 50 gares à risque et 50 gares commercialement importantes, comme celles du RER. La sécurité des voyageurs constitue en effet un facteur important pour attirer la clientèle. Les plus grandes gares seront équipées d'une vingtaine de caméras et les autres d'une quinzaine. Certains équipements existent déjà,



mais le nouveau projet sera entièrement réalisé en technologie digitale. L'installation devrait démarrer au début de 2002 pour se terminer 6 à 7 ans plus tard. Enfin, mais il n'y a encore rien de certain à ce sujet, des bornes SOS et

d'information pourraient être installées pour les passagers, avec relais vers les salles de contrôle.

\* On cherche encore la version néerlandaise de cette abréviation. Toutes les (bonnes) idées sont bienvenues !

## ÉVÉNEMENT

# Silence ... action !

Dans les films et les séries de télévision, il arrive que des scènes se déroulent dans un train, sur un quai ou dans une gare. De telles scènes sont également tournées à la SNCB.

Si vous souhaitez filmer sur le domaine ferroviaire, il vous faut pour cela demander l'autorisation au service Relations Publiques (UCC Communication) en vous adressant à Sylvie de Keyser et Christian Massy pour les francophones et à Gerlinde Schepens pour les néerlandophones et anglophones.

## Demande d'autorisation

Toute personne qui souhaite filmer sur le domaine SNCB doit s'acquitter de droits de location et de frais de dossier. Mais ce n'est pas la raison majeure qui rend indispensable cette autorisation. Le synopsis du film doit tout d'abord être étudié. L'image de la SNCB est parfois trop sérieusement entachée. Sylvie: "Il y a peu, nous avons reçu un synopsis dans lequel le train prenait le départ avec un quart d'heure de retard, car l'accompagnateur bavardait avec son collègue sur le quai. Nous ne pouvons pas cautionner une telle scène." La SNCB fournit le matériel nécessaire, des trains supplémentaires et le personnel. Le synopsis permet au service de juger si la demande est réalisable. Sylvie: "Récemment, on nous a ainsi demandé un train-couchettes durant les vacances de Pâques. Il est impossible d'accéder favorablement à cette demande au beau milieu de la haute saison touristique. Il faut parfois attendre un peu avant de pouvoir fournir le matériel. Lorsqu'il s'agit d'un vieux train par exemple, il faut tout d'abord le nettoyer, l'amener sur place,..." L'autorisation est absolument nécessaire pour des raisons d'organisation, mais surtout pour garantir la sécurité de chacun. Sylvie: "Lorsque des enfants ou des

groupes sont présents sur le plateau, nous mettons toujours du personnel de surveillance à disposition." Gerlinde: "Donc, si quelqu'un souhaite filmer dans votre gare, demandez-lui son autorisation. S'il n'en a pas, renvoyez-le à nous."

## Machine à remonter le temps

Gerlinde: "Lors des préparatifs, il faut parfois se casser la tête pour trouver tout le matériel. Mais tout est toujours réglé à temps pour la date des tournages. Durant le tournage, nous sommes également présents pour accompagner l'équipe du film et pour résoudre les problèmes éventuels. Vous êtes alors vraiment sous pression, mais le travail est passionnant. Il y a toujours quelque chose à régler." Il faut

veiller à bien plus de choses que vous ne pourriez le penser: éviter le passage de trains et de voyageurs, camoufler les guichets et les poubelles, tenir compte de l'inaccessibilité de certains quais suite à l'utilisation d'une caméra sur rails, mettre des voies hors service. Tout doit être correctement mis en place. Sylvie: "Les détails ont toute leur importance. La mise en scène est souvent tellement réaliste que des voyageurs viennent demander des renseignements aux acteurs qui jouent le rôle d'accompagnateurs de train." Gerlinde: "Pour le film 'Gaston's War' (1997) de Robbe De Hert, la place de la gare de Renaix avait été transformée pour une scène se déroulant lors de la Seconde Guerre mondiale. Toute trace de modernité devait disparaître. Les panneaux publicitaires ont dû être enlevés et le tarmac recouvert de sable. Un voyageur ivre a raconté par la suite qu'à son arrivée à Renaix, il a dessoulé d'un coup. A son réveil, il pensait avoir atterri en pleine guerre." Pour le film 'Villa des Roses' (2000) de Frank Van Passel avec Julie Delpy (Trois Couleurs), Shaun Dinwall et Shirley Henderson (Trainspotting), Harriet Walter (Raison et Sentiments), Jan Declair (Daens) et Dora Van der Groen (Antonia), le magasin du Musée du Chemin de fer de Louvain a été transformé en gare de Paris Saint-Lazare l'été dernier. Des centaines de figurants avaient été recrutés. Dans ce cas, la SNCB prévoit des loges et des salles de maquillage. Un autre grand film a également été tourné. Il s'agit de 'Left Luggage' (2000) de Jeroen Krabbé (Le Fugitif) avec Isabella Rossellini (Blue Velvet) et Jamie Draven (Billy Elliot).

## Des séries populaires aux reportages de mariage

Gerlinde: "La série vedette 'Thuis' (VRT-TV1) est une fidèle cliente. Une voiture Eurostar lui a déjà été réservée à deux reprises. Nous avons effectué des aller-retour Bruxelles-Londres pendant deux jours. Une de ces séquences figure au

générique de Thuis, si bien que la SNCB apparaît à présent chaque jour sur le petit écran. Une bonne publicité !" D'autres séries de TV1 qui ont fait appel à nos services sont par exemple, 'Kaviaar met pruimen', 'Recht Op Recht' et 'Heterdaad'. 'Het Hart van Vlaanderen' (VTM), 'Man Bijt Hond' (TV1) et le programme touristique 'Vlaanderen Vakantieland' (TV1) sont des clients presque quotidiens. Sylvie: "Un tournage a actuellement lieu en gare de Schaerbeek pour le téléfilm 'Du moment qu'on s'aime' avec Charlotte de Turkheim et Bernard Le Coq et pour 'Un héros ambigu' avec Roger Hanin. Schaerbeek est très appréciée des réalisateurs. L'amabilité du chef de zone y contribue largement." La série de documentaires historiques 'Les années belges' et le programme de recherche 'Appel à témoin' (RTBF) font régulièrement appel à nous. La Série 'L'insti' (RTBF-France 2) avec Gérard Klein fait également partie de nos invités. Sylvie: "Les réalisateurs français viennent volontiers en Belgique, car filmer y est moins coûteux." Les publicitaires eux aussi, ont découvert le chemin de fer. Pour Proximus, on a remplacé les affiches horaires par des résultats de football à Bruxelles-Nord, et pour le magasin de meubles Jori, un canapé avait été installé sur les voies à Saint-Ghislain. Sylvie: "C'est très gai de participer au tournage et de voir le résultat par la suite. Trois jours de tournage sont parfois nécessaires pour quelques secondes de film. Nous recevons souvent aussi des demandes d'étudiants qui réalisent leur mémoire de fin d'études. Et il arrive que des couples souhaitent se faire photographier le jour de leur mariage, surtout en gare de Binche. Bien entendu, nous acceptons volontiers."



Le réalisateur Robbe De Hert pendant le tournage de 'Gaston's War'.

# Louvain en pleine métamorphose



Trois chantiers se distinguent actuellement de tous les travaux effectués aux abords de la gare de Louvain : le réaménagement des abords de la gare, avec en premier lieu la Martelarenplein, le nouveau couloir sous voies et la marquise des quais.

En collaboration avec la Région Flamande, la Ville de Louvain et De Lijn, la SNCB œuvre au réaménagement des abords de la gare de Louvain. Cela devrait se traduire par des routes plus sûres, un environnement de travail et un habitat plus sains et des moyens de transports

harmonisés. Ces travaux arrivent peu à peu à leur terme.

## Place de la gare : mélange d'ancien et de moderne

La Martelarenplein accueille bon nombre de nouvelles constructions, notamment le bâtiment de De Lijn, la

Maison Provinciale, la Vlaamse huis et le "slim box" abritant des dépôts pour vélos. Ces bâtiments borderont la place et jouxteront le bâtiment de gare classé. La place est réaménagée et la circulation routière doit s'effectuer majoritairement en sous-sol, où se trouve également un immense parking.

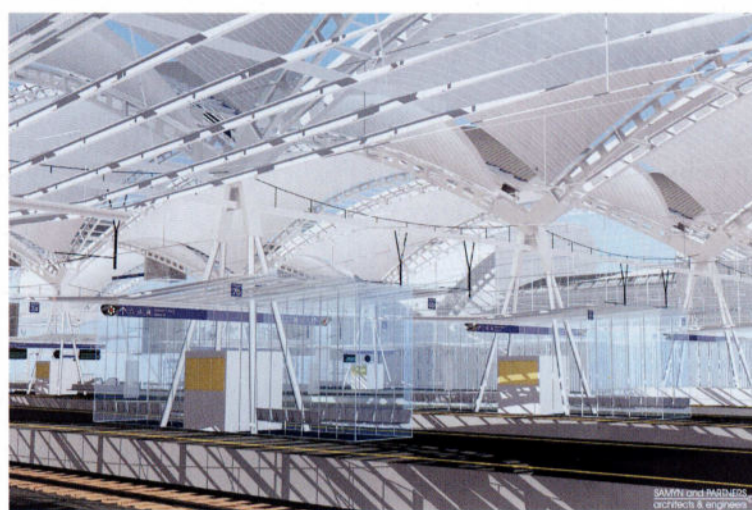
## Premières échoppes dans le couloir sous voies

Le passage souterrain élargi (côté Bruxelles) situé sous les voies est ouvert depuis l'année dernière. Le tunnel donne accès aux quais et relie Kessel-Lo et Louvain (gare/centre). Les escaliers roulants accédant aux quais seront installés sous peu et le couloir sous voies est en phase d'achèvement. Les premières échoppes logées dans le tunnel ouvrent peu à peu leurs portes.

## Début des travaux à la marquise des quais

Dans quelques semaines, une première partie de la nouvelle marquise des quais sera mise en adjudication.

La passerelle pour piétons relie Louvain et Kessel-Lo. Elle est équipée d'ascenseurs menant aux quais.

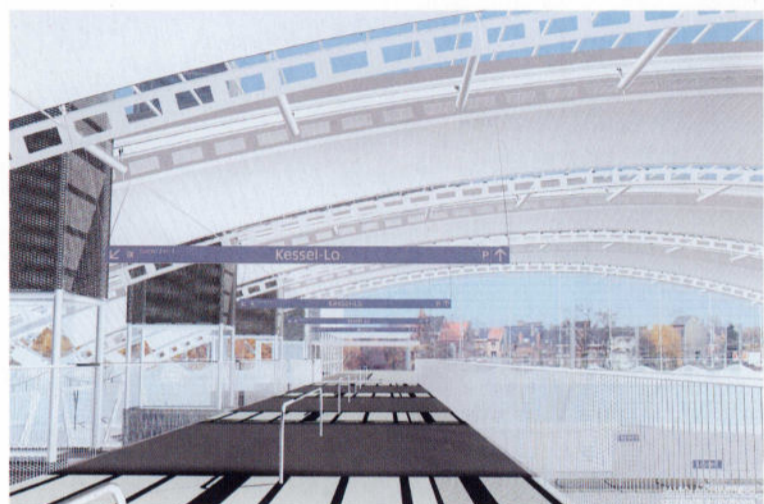


La marquise recouvre toute la superficie. Les quais sont également renouvelés. Un abri chauffé est bâti sur chaque quai.

En 2000, le bureau d'architectes bruxellois Samyn en Partners a présenté le projet gagnant suite à un concours. Entre-temps, les plans ont été achevés et les dossiers d'adjudications étudiés.

La marquise surplombera toute la zone située entre le bâtiment de gare et Kessel-Lo. La passerelle pour piétons surmontant les voies et reliant Louvain à Kessel-Lo est remplacée et équipée d'ascenseurs. Les quais sont réaménagés, munis d'un abri chauffé et de nouveaux auvents, banquettes, sonorisation et éclairage. La moitié de la marquise sera terminée pour fin

2002 et l'autre moitié de la gare (côté Louvain) sera redécorée. La deuxième phase des travaux débutera en 2004 et le reste de la marquise (côté Kessel-Lo) sera érigé. Le parachèvement de la totalité de la marquise est prévu pour fin 2005.



SERVICE CLIENT

## ARibus

Les spécialistes de la SNCB et de TEC/DE LIJN mettent actuellement au point ARibus, un produit logiciel sur CD-Rom complétant l'Aridisc et fournissant tous les horaires de TEC/DE LIJN, avec en plus les correspondances, celles-ci devant être améliorées à l'avenir, particulièrement avec les relations en fin de journée.

Le but est d'améliorer la qualité du service pour attirer un plus grand nombre d'usagers vers la SNCB et TEC/DE LIJN, conformément à la politique de mobilité. L'objectif est de répandre son usage et, de plus en plus, d'y intégrer quasiment en temps réel, les informations concernant les retards. C'est une manière de pouvoir avertir le chauffeur d'un bus qu'il doit attendre avant de redémarrer pour permettre aux voyageurs du train de prendre la correspondance.

### Un peu d'histoire

ARibus a été mis en service le 1er octobre 1994 à la gare de Geel. Le 1er novembre suivant, ce fut au tour de la gare de Termonde d'être équipée de ce système, suivie par Audenarde en février 1996.

Sur base de l'expérience acquise durant cette phase pilote, ARibus est ensuite étendu plus largement. Aujourd'hui, 67 gares, sur tout le réseau, sont équipées du système.

### Le système ARibus

Les correspondances train-bus sont déterminées par les commissions de transport provinciales. Ces commissions rédigent un protocole de correspondance pour chaque gare. Le système ARibus applique ces protocoles de correspondance, et en contrôle l'exécution. Le système comprend ainsi quatre processus d'information :

- la structure et l'entretien d'une base de données qui, outre les horaires train-bus, inclut également le protocole de correspondance ;
- la gestion des correspondances sur place ;
- le contrôle du respect scrupuleux du protocole ;
- l'envoi des données et le contrôle du bon fonctionnement du système.

### La gestion des correspondances

Un système informatique installé auprès du responsable de la régularité dans la gare SNCB est en relation avec un panneau placé dans la gare des bus.

Chaque jour au démarrage, le système lit et stocke en mémoire les

trains et les bus en fonction de leur définition jour de circulation/période de circulation.

Le système scrute ensuite automatiquement le trafic des trains et des bus et affiche à l'écran un aperçu en temps réel de la situation. L'intervention d'un opérateur n'est utile que si un train est annoncé en retard.

En cliquant sur les références du train concerné, on ouvre une fenêtre comprenant toutes les données qui concernent la correspondance.

En introduisant le retard, l'opérateur est informé des conséquences qui en résultent pour les bus en correspondance.

Le système informatique décide de plus de manière autonome du départ des bus et tient compte de l'heure d'arrivée du train, de son retard éventuel, du temps nécessaire pour se rendre, à pied, du quai ferroviaire à la gare des bus, de l'heure de départ du bus ou du tram et du temps d'attente du bus ou tram (en général 5 minutes).

Le système donne aux chauffeurs l'ordre de partir ou d'attendre et enregistre le suivi des mouvements des trains, bus et trams.

### ARibus : des échanges permanents entre transports en commun

Les efforts consentis par les différentes sociétés de transport pour soutenir un tel projet nous aident à tisser et garder des liens concrets à une époque où il faut harmoniser au maximum les correspondances.

En cas de perturbations du trafic, au moment où les agents de la SNCB doivent porter leur attention sur le trafic des trains, ARibus, reste le

dernier recours pour les usagers afin de garder de manière sûre une correspondance optimale.

A l'heure où les transports en commun ont besoin de se moderniser, ARibus se montre comme un outil moderne sachant profiter des technologies de pointes de plus en plus présentes dans nos sociétés.

Et cela s'inscrit bien dans la coopération dont on parle aujourd'hui pour mettre en place un RER à l'horizon 2005.



## ZOOM Union Minière évite une rupture de stock grâce à la SNCB

Durant les mois d'octobre et novembre 2000, Union Minière s'est retrouvée devant un dilemme : acheminer rapidement et de manière fiable une importante quantité de calcine, c'est-à-dire du zinc grillé, de son site de production de Calais, en France, vers son usine de Balen.

B-Cargo a rapidement mis en place un trafic d'une quinzaine de trains pour acheminer en deux mois près de 19.000 tonnes de calcine. "L'opération de dépannage a pu être menée à bien grâce à la très bonne collaboration entre les services "Marché des Minéraux-Matériaux de construction-Non ferreux" et "Planification du Transport" chez B-Cargo, le CA Réseau, le CA Train et Fret SNCF", raconte Pierre Hanuise, secrétaire administratif prospecteur chez B-Cargo. "L'acheminement s'est fait par wagons de particuliers spéciaux à air pulsé. Les trains devaient parvenir rapidement à destination et revenir tout aussi vite pour être rechargés : c'était une condition vitale pour Union Minière."

Le service a pleinement répondu aux besoins du client. La lettre de remerciement envoyée par le Project Manager Logistics d'Union Minière en témoigne : "Nous sommes convaincus que votre département a fait le maximum afin d'assurer la rotation optimale et nous tenons à exprimer notre appréciation pour tous les efforts de votre équipe pendant les derniers mois, sans lesquels notre société n'aurait pas pu réaliser ce transport vital."



# Relation SNCB et comité des usagers : ouverture et dialogue d'abord

Fin mars, le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB a présenté son rapport annuel 2000. Le comité se compose de 32 membres d'organisations issus pour ainsi dire de toutes les couches de la société, comme des travailleurs, des usagers des trains, des cyclistes, des handicapés, des villes, des consommateurs, des ménages, des pouvoirs publics, de l'industrie, etc.

Le comité a été créé en 1995 en exécution de la loi sur les entreprises publiques autonomes et formule en toute indépendance des avis sur tout ce qui a directement ou indirectement trait à la SNCB et au service à la clientèle. Les avis sont émis à la demande de la SNCB, de la ministre de la mobilité ou à sa propre initiative. Le comité participe également à des groupes de travail par exemple sur la libéralisation des chemins de fer, le RER et le contrat de gestion de la SNCB, ainsi qu'à des forums de concertation avec Voyageurs National.

## Il n'y a pas que Bruxelles et le Thalys

En 2000, 19 avis ont été formulés sur les horaires, le service et le confort, les tarifs, les gares, les lignes, le RER, le transport de marchandises, les vélos et la politique de mobilité.

Le comité craint que l'on se concentre de trop sur l'offre du plan RER pour Bruxelles au détriment du reste du réseau. Le comité insiste pour que la SNCB cesse le démantèlement de l'infrastructure ferroviaire et rouvre un certain nombre de gares.

Le Thalys ne doit pas porter préjudice aux trajets transfrontaliers. Les tarifs courte distance sur les relations transfrontalières sont beaucoup trop élevés, et les horaires et les correspondances peu performants. La desserte des villes frontalières étrangères devrait, sous certaines conditions être considérée comme une mission de service public, et bénéficier de tarifs meilleur marché et d'horaires plus intéressants. Des 42 points de passage frontière existant jadis (Ostende mis à part), 9 sont encore ouverts aux trains de voyageurs et de marchandises. Il en résulte une



saturation de ceux-ci. Le réseau belge finit par s'isoler du reste de l'Europe. Une réouverture des points frontière et le maintien de ceux qui existent encore représentent une nécessité aux yeux du comité.

Enfin, le comité demande à la SNCB de rédiger un plan stratégique pour l'ensemble du réseau et d'opter en faveur de projets tournés vers l'avenir aptes à ouvrir le réseau ferroviaire et à le rendre plus accessible, y compris en dehors des grandes agglomérations et vers les pays voisins.

## Compétence et bonne volonté à la SNCB

Notre entreprise a également reçu des compliments de la part du comité. La relation avec la SNCB a évolué positivement. Pour la première fois, la

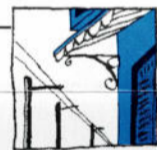
SNCB a introduit elle-même plusieurs demandes d'avis au comité et a répondu à chaque avis émis par celui-ci. Pour la première fois aussi, certains avis ont produit des résultats concrets. En 2000, on a aussi inauguré des réunions de concertation avec la SNCB.

Certaines sont prévues par le contrat de gestion, mais le CA Voyageurs National a pris lui-même l'initiative à la suite d'un certain nombre d'avis sur les horaires et les services de train.

Le comité a découvert un potentiel de compétence et de bonne volonté au sein de la SNCB. Il observe une évolution modeste mais indiscutable vers plus de franchise et plus d'ouverture au dialogue. Le comité estime qu'il s'agit là d'une première étape vers de meilleurs échanges entre la SNCB et ses clients.

## GARES

# Bruxelles-Midi, une gare (presque) en forme



La mutation de la plus grande gare du pays n'est pas terminée, mais son futur visage se dessine avec de plus en plus de précision. Profitons-en pour rappeler les principales données de ce chantier de très grande envergure.

Quel chemin parcouru depuis la fin de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle ! En 1840, la toute première halte du sud de Bruxelles s'appelait gare des Bogards. Elle était installée près des boulevards du centre-ville. Six ans plus tard, soit exactement le 14 juin 1846, la première liaison internationale est lancée. En huit heures, un record pour l'époque, les voyageurs peuvent aller de Bruxelles à Paris. Le développement du trafic oblige les responsables du chemin de fer à déplacer la gare. En 1869, le bâtiment est inauguré à l'emplacement qui est encore le sien aujourd'hui. Il résistera 80 ans ! En 1949, une nouvelle station est construite en briques jaunes avec une tour dont chacun se souvient encore.

A la fin des années quatre-vingts, un nouveau venu va remuer le monde du transport ferroviaire: le TGV, le train à grande vitesse. Pour accueillir ce bolide du rail, il faut des installations de pointe. La gare du Midi est choisie comme étape du TGV, elle doit donc se moderniser. La décision est alors prise de construire une toute nouvelle gare non seulement pour la grande vitesse mais pour l'ensemble du trafic. Ce gigantesque chantier démarre à la fin de 1992 sans que le trafic soit

interrompu. Voilà donc près de dix ans que la mutation de la première gare du pays est en cours !

## Point de vue d'architecte

Pas facile de construire une nouvelle gare sans raser complètement l'ancienne ! Lorsque la décision de faire arriver le TGV à Bruxelles-Midi a été prise en 1989, la SNCB a créé le bureau d'étude Eurostation. Chargé au départ de la conception du terminal TGV, il fut rapidement amené à repenser l'ensemble de la gare. Plusieurs projets furent alors élaborés avant d'aboutir à la solution actuellement mise en œuvre.

Marc De Vreese, architecte-project manager pour Eurostation en explique la conception: "Nous étions obligés de travailler en horizontal sur une surface totale de 3 hectares. Nous avons considéré que la gare était comme un étang où des cercles concentriques se forment lorsque vous y jetez une pierre. Pour la première, il y avait urgence. Il était en effet impératif d'être prêt pour les rames TGV de l'Eurostar dans un délai de 24 mois. Nous avons donc travaillé toute cette zone à partir de courbes qui suivent le mouvement naturel des voyageurs dans la gare. Pour des raisons techniques évidentes, toute la

gare n'a pu être conçue selon le même principe. Le grand hall est tout de même structuré autour de points centraux arrondis comme, par exemple, les deux stands d'information. Quant au Travel Center, il possède également une structure elliptique".

## De la gare aux magasins

Une gare contemporaine ne se conçoit plus uniquement comme le point de passage obligé des clients du rail. Afin de les fidéliser en leur offrant la plus large palette de services, ce qui permet également de rentabiliser l'espace, les gares d'aujourd'hui se transforment en véritables shopping centers. A Bruxelles-Midi, cette évolution est spectaculaire avec une quarantaine de magasins dans la zone centrale, quatre près du terminal TGV et plusieurs surfaces en construction dans le terminal sud près de la sortie rue de France. Les exploitants des magasins semblent très satisfaits comme l'explique Jan Troch, commercial adviser pour Eurostation: "Nous ne connaissons pas les chiffres, mais globalement je pense en effet que les résultats correspondent à leurs attentes. Nous n'avons d'ailleurs eu qu'une seule fermeture jusqu'à présent ce qui est très peu. Par contre, nous constatons que les surfaces sont trop petites et que certains commerces souhaiteraient s'agrandir".

## Les environs

La nouvelle gare a été pensée dans son environnement immédiat en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat fédéral

## Soumagne : le TGV fait la taupe

Depuis 1997, les travaux de construction de la branche est du réseau belge à grande vitesse, c'est-à-dire la partie entre Bruxelles et la frontière allemande, sont en cours.

Depuis peu, les travaux de construction du tunnel à double voie entre Vaux-sous-Chèvremont et Soumagne sont entamés.

Au départ de Liège-Guillemins vers l'Allemagne, les trains à grande vitesse circuleront sur la ligne 37 existante qui sera aménagée. Puis ils traverseront l'entité de Vaux, avant d'emprunter le tunnel "de Soumagne" long de 6,4 km, pour rejoindre le plateau de Herve.

Vu le sous-sol géologique très particulier, on a dû procéder à une étude préalable à la réalisation des travaux, pour en examiner les modalités d'exécution.

Mener cette étude à bien dans les meilleures conditions et de manière fiable n'a pas été une sinécure : il a fallu, outre la campagne géologique et géotechnique très précise, construire une galerie de reconnaissance à 24 mètres de profondeur !

Le tunnel de Soumagne est le plus gros chantier qui sera jamais réalisé pour le réseau belge à grande vitesse. Les travaux de génie civil représentent un investissement de 5,8 milliards de francs (144 millions EUR). Ces travaux doivent durer environ 4 ans. Les travaux comprennent essentiellement le repérage du tracé du tunnel en surface, le contrôle des tassements et des vibrations, l'installation de trois chantiers (aux deux extrémités à Vaux-sous-Chèvremont et Ayeneux et au quartier du Bay Bonnet), les travaux proprement dits du tunnel (abattage, soutènement, réalisation du radier, fourniture et mise en place d'un complexe de drainage et d'étanchéité, travaux de revêtement de la plate-forme, contrôle de l'implantation, du nivellement et de la section libre du tunnel pendant et après les travaux).

qui investissent plus de 1,5 milliard de francs pour réaménager les abords de la gare. Zone piétonne, pistes cyclables, parking, circulation des autres transports en commun et des voitures particulières, tout a été étudié par des bureaux spécialisés dans l'aménagement des zones urbaines.

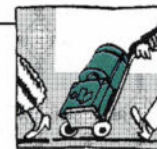
## Encore 6 ans !

Le chantier a débuté en 1992. Vous en avez certainement suivi l'évolution. Actuellement, c'est surtout à l'extérieur que les travaux avancent. Au

cours des derniers mois de 2002, la construction de la couverture intégrale de tous les quais sera entamée. Il s'agira d'un chantier long et complexe car il ne pourra avoir aucune influence négative sur la circulation des trains et des passagers. Voilà pourquoi il ne sera terminé qu'en 2007. Une toute nouvelle gare sera alors née !

## Bruxelles-Midi en chiffres

- 1.100 parcours de train tous les jours, un chiffre qui ne cesse d'augmenter;
- 1 train toutes les 3 minutes dans chaque sens;
- 50.000 voyageurs descendant quotidiennement, soit environ 100.000 personnes qui entrent et sortent de la gare tous les jours;
- 30.000 personnes qui prennent le métro à la sortie du train;
- plus de 1.100 agents travaillent dans la gare;
- 2.500 places de parking dont certaines en construction;
- ± 3 hectares de superficie.



# Bureau B-Excursions : à peine dans le train et déjà si loin



Le bureau VN.021 B détermine la stratégie et la procédure de création des produits spéciaux du CA Voyageurs National, comme les B-Excursions permanentes et temporaires, les B-Excursions pour groupes scolaires, les formules Train+Vélo, et commande des trains extraordinaires pour les événements de masse.

La brochure annuelle des B-Excursions permanentes présente des excursions, des expositions et des idées train+vélo valables pendant une période assez longue. "Vous pouvez trouver nos

## B-Excursions : quoi de neuf ?

La brochure B-Excursions qui est sortie en avril présente cette année 10 nouveautés.

### 3 nouveaux musées nous ouvrent leurs portes :

- à Malines, **musées du Jouet et de l'Apiculture** ;
- à Bruxelles,
  - **musée des Instruments de musique** et le **musée des Beaux-Arts** (Arts ancien et moderne) ;
  - **musée "Belle-Vue"** dédié aux collections de la dynastie.

### 2 villes à découvrir sous d'autres facettes :

- **Bruges ... Insolite** avec sa promenade des 10 églises, ses musées du Diamant et du Folklore ;
- **Binche, pas seulement le carnaval** vous enchantera par ses Caves Bette, sa Grange, sa dentelle et son musée du Masque.

### Sciences, Nature ou Croisières

- Côté Sciences, une B-Excursion vous emmènera au **Parc d'aventures scientifiques** à Frameries (Mons).
- Côté Nature, vous plongerez dans un éden de verdure à l'**Arboretum** de Kalmthout.
- Côté Croisières : **A la découverte du port avec Flandria**. Flandria vous offrira, à travers une promenade de 2h30, les clés des armateurs du port d'Anvers.

### Sans oublier les expositions :

- à Anvers, **La Mode 2001** débarque : la mode dans tous ses états se décline en 4 expositions originales ;
- à Tongres, **Astérix et l'Europe** : cette reconstitution de l'Empire romain, inspirée des bandes dessinées, exhibe toutefois des objets authentiques.

### Promotion !

Pour les cheminots, le parc de loisirs de **Plopsaland** (La Panne), qui a renouvelé ses spectacles et ses attractions, affiche le prix attractif de 540 FB (au lieu de 750 FB) pour les 2,3 et 4 juin 2001. Pourquoi ne pas en profiter ?

Pour re-découvrir toutes ces nouveautés ainsi que toutes les B-Excursions déjà proposées en 2000, procurez-vous la nouvelle brochure B-Excursions (valable du 1er avril 2001 au 31 mars 2002) disponible dans toutes les gares. Et cette année, outre les versions française, néerlandaise et allemande, cette brochure est également proposée **en anglais**.

brochures non seulement dans les gares, mais également auprès des services touristiques et dans certains centres culturels et restaurants. Elles sont publiées en français, néerlandais, allemand et pour la première fois cette année en anglais."

Le dépliant bimestriel reprenant les B-Excursions temporaires signale des événements limités dans le temps, tels que les foires, les expositions et les concerts. "En plus de ce dépliant, nous tenons chaque jeudi une rubrique hebdomadaire dans les quatre journaux du groupe Sud Presse et dans Het Volk. La rubrique consiste en un article principal, un agenda et un concours."

De même, la brochure B-Excursions pour groupes scolaires est gérée par ce service.

VN.021 B s'occupe également des B-Événements pour lesquels est accordé un tarif réduit sur le trajet, mais pas sur l'entrée.

"Tous les B-Événements et les B-Excursions peuvent être consultés sur le site Internet de la SNCB."

### Comment créer une B-Excursion ?

"Pour les B-Excursions, nous trouvons notre inspiration à travers une prospection permanente. Etant donné la notoriété des B-Excursions, certains organisateurs n'hésitent pas à prendre directement contact avec nous. Les représentants locaux de VN nous soumettent aussi des dossiers. Dans chaque grande ville, nous nous assurons que nous pourrions attirer un nombre suffisant de clients intéressés sur le lieu de l'événement, que l'endroit est aisément accessible par les transports en commun et que nous pouvons offrir un programme d'une journée attractive sur le plan touristique. Les contacts avec

d'autres sociétés de transport, des services touristiques et des organisateurs, mais aussi avec les services concernés au sein de la SNCB, constituent un aspect important de notre travail journalier."

Le service négocie les conditions et le prix des produits. "Chaque B-Excursion doit comporter au moins le transport (train et éventuellement bus, tram, métro) et l'entrée à un événement. Pour chacun de ces éléments, on négocie une réduction de prix. Les organisateurs s'engagent également à faire toujours référence à la B-Excursion dans leur publicité. Nombreux sont ceux qui font pour cela appel à PubliFer, filiale de la SNCB responsable de la publicité sur le territoire du chemin de fer." Ensuite, on concocte une formule, on rédige un texte et des photos sont choisies. L'UCC Communication et l'Imprimerie Centrale s'occupent de la mise en page et de l'impression de la brochure. VN.021 B rédige les contrats avec les fournisseurs de services, règle la mise à jour du SABIN. Le personnel de vente et d'accompagnement des trains ainsi que les représentants locaux sont informés par circulaires et e-mails.

"Nous suivons les dossiers et assurons la prévente et l'après-vente. Dans le cas d'un événement de grande ampleur, nous évaluons les chiffres de vente afin que le service des trains puisse être renforcé si nécessaire. Les B-Excursions font régulièrement l'objet d'une évaluation. On procède à des enquêtes pour sonder les souhaits de la clientèle et sur base des résultats, nous adaptons l'offre."

## Les horaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg adaptés dès juin

Dès le 10 juin, de nombreux chantiers sont programmés entre Arlon et Bruxelles. Comme l'axe Bruxelles-Luxembourg est saturé, de jour (trains de voyageurs et de marchandises) comme de nuit (trains de marchandises), et étant donné qu'il n'y a pas encore d'itinéraire alternatif \* aux lignes 161-162 (comme par exemple entre Bruxelles et Gand), les travaux d'entretien ou de modernisation ne peuvent être effectués sans allonger le temps de parcours de 6 minutes de tous les trains sans exception.

Long de 207 kilomètres, l'axe Bruxelles-Luxembourg est, trafics voyageurs et marchandises cumulés, le plus dense du réseau après l'axe Anvers-Bruxelles et l'une des plus anciennes lignes en activité.

D'une part en raison de l'usure normale des installations due au trafic intense et souvent lourd de cette ligne et d'autre part pour améliorer le service offert aux voyageurs et porter la vitesse de circulation à 160 km/h sur une grande partie de l'axe, la SNCB doit procéder à d'importants travaux.

L'objectif est, à terme, de réduire le temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg de 8 à 10 minutes pour les trains rapides de voyageurs.

Entre-temps, à partir du 10 juin prochain, six minutes seront ajoutées entre Arlon et Bruxelles. Les trains partiront de Bruxelles à la même heure qu'actuellement, arriveront 2 minutes plus tard à Ottignies et à Namur, et 6 minutes plus tard à Arlon et à Luxembourg. Dans l'autre sens, les trains partiront 6 minutes plus tôt de Luxembourg et leur horaire sera inchangé à l'arrivée à Bruxelles.

L'horaire des trains sera adapté de bout en bout, y compris pour les trains qui circulent également sur d'autres lignes, comme les trains Bruxelles-Namur-Liège-Liers.

Aucune correspondance ne sera supprimée par ces changements d'horaires, certaines correspondances se trouveront même améliorées.

Le week-end, les travaux plus lourds entraîneront une adaptation du service des trains : certains trains pourraient être supprimés et remplacés par un service de bus, d'autres trains pourraient effectuer des arrêts supplémentaires.

\* Fin 2002, la ligne Dinant-Bertrix-Athus, appelée Athus-Meuse, sera électrifiée et absorbera progressivement la plus grande partie du trafic marchandises qui transite actuellement sur les lignes 161 et 162. C'est l'un des facteurs qui contribuera à améliorer sensiblement la régularité des trains de voyageurs entre Arlon et Bruxelles.

sncb 75 ans et tout l'avenir devant soi

week-end découverte en gare de Mons 23 et 24 juin 2001

participez à un parcours en train à vapeur  
découvrez nos trains ultramodernes, nos expositions et animations pour tous  
visitez les coulisses du rail  
jouez et gagnez des voyages et de nombreux lots  
ouverture de 10 à 18 heures

www.sncb.be

HAINAUT fréquence Wallonie