

A lire dans
cette édition



Fin des wagons
Europ
> page 2



50 ans de la
Jonction
> pages 4-5



Essais sur LGV2
> page 7

Magazine du personnel de la SNCB

SNCB



Notre mutuelle: pleine de bonnes surprises

Notre système mutualiste offre d'importants avantages, sensiblement supérieurs à ceux du régime général. Des avantages relativement mal connus, mais d'autant plus appréciés, sans doute, lorsqu'on en découvre l'étendue réelle.

Une culture qui évolue(ra)

La mise en place du nouveau comité de direction n'a pas engendré de révolution dans notre entreprise. Karel Vinck, administrateur délégué a précisé sa volonté à la presse: faire évoluer, éviter les bouleversements importants dans la répartition du personnel, tabler sur l'expérience de dirigeants déjà aguerris et fins connaisseurs du chemin de fer.

Les regroupements ou fusions d'unités ont pour objectif une plus grande efficacité. Mais le réorganisateur a évité de créer des entités trop amples, trop lourdes à diriger. C'est, de fait, à l'échelle humaine que peuvent s'exprimer les talents et qu'on obtient les résultats attendus. Et les résultats arriveront en outre si la culture de notre entreprise évolue positivement.

L'administrateur délégué l'a précisé dans son message récent: rien ne sera facile, il faudra s'impliquer, mais les potentialités existent et il faut avancer avec confiance. Aux journalistes, le 27 septembre, il a déclaré que nous communiquerons davantage. Et c'est déjà parti: ce jour-là même, un texte a été diffusé au moment où commençait la conférence de presse. Deux semaines plus tard, l'opération recommençait, sur un autre thème, à un autre moment. Utiliser tous les canaux "rapides" pour que les cheminots soient informés au moins en même temps que la presse et le public, c'est une option qui va dans le sens d'une nouvelle culture d'entreprise. Mais la communication à elle seule ne résoudra pas tous les problèmes. L'évolution doit se faire aussi sur les autres plans et à tous les autres niveaux de la pyramide. C'est une SNCB dynamique, compétente, transparente, communicative qui gagnera – en travaillant dur – le pari de l'avenir.

Comme toutes les mutuelles, celle de la SNCB comporte deux caisses de sécurité sociale: la Caisse des soins de Santé qui assure le remboursement des prestations (para)médicales en se conformant strictement au dispositif légal de l'assurance-maladie (INAMI) et la Caisse des indemnités qui, principalement, indemnise l'agent en incapacité de travail pour cause de maladie ou de blessure et, cela, sur la base de dispositions statutaires et réglementaires.

Mais il en existe une troisième, la caisse de Solidarité sociale, alimentée par nos cotisations et celles – à part égale – de l'entreprise. Concrètement, chaque fois qu'un cheminot verse 1 euro de cotisation, la SNCB ajoute 1 euro dans la caisse. En 2001, c'est une enveloppe de 25 millions d'euros (1 milliard de francs de l'époque) qui a ainsi été constituée au profit de 150.000 bénéficiaires: les agents en activité, les retraités et toutes les personnes à leur charge.

Mieux remboursés



Premier effet de cette organisation particulière: quand nous devons faire face par exemple à des frais pharmaceutiques ou à des frais d'hospitalisation, nous sommes la plupart du temps mieux remboursés que dans le système général.

"L'objectif, précise Jean-Jacques Dubuisson, qui dirige le service en charge du Fonds des Oeuvres Sociales, c'est de réduire la quote-part personnelle du cheminot. En fait nous pratiquons une politique sociale à l'écoute des cheminots et qui correspond le mieux possible à ce que le terrain souhaite. Le bénéficiaire qui accepte d'être hospitalisé en chambre commune et d'être soigné par un médecin conventionné ne doit quasiment rien avoir à payer. Cela fonctionne par le principe de la solidarité. En pratique, nous employons les moyens constitués par les gens en bonne santé pour mieux aider les personnes malades".

Nous pouvons même bénéficier d'interventions qui n'existent pas ailleurs. En logopédie, par exemple, la SNCB rembourse au-delà des limitations imposées par la loi. Les prestations d'un psychologue prescrites par un médecin, totalement à la charge du patient dans le régime légal, font l'objet d'une intervention dans notre système. Il en va de même dans le domaine des soins dentaires. Et ce ne sont pas les seuls cas!

Vacances et loisirs à meilleur prix

Le deuxième volet de cette politique concerne les loisirs. Des séjours de vacances sont organisés trois fois par an (à Noël, à Pâques et en été) pour les enfants. Notre caisse peut intervenir deux fois par an pour un même enfant, de sorte que les familles paient un prix fortement réduit par rapport à celui qui est pratiqué par l'organisateur auquel nous achetons ces séjours. Les pensionnés bénéficient également de séjours à des conditions avantageuses, en hiver et en été.

En outre, la caisse subsidie les cercles de loisirs, culturels et sportifs, qui groupent des cheminots et/ou des bénéficiaires de nos Oeuvres sociales. Les activités de ces cercles trouvent périodiquement un écho dans Le Rail.

Les problèmes de la vie personnelle

Le troisième volet – qui n'est pas le moindre – de la démarche solidaire, c'est une action sociale pure, destinée à soulager les difficultés ponctuelles de la vie personnelle. Une action qui se concrétise essentiellement en dons et en prêts sans intérêts. Une allocation d'hiver est accordée aux pensionnés à revenus modestes. Il faut y ajouter les dons aux jubilaires, les indemnités de décès, les aides versées à la naissance ou à la rentrée scolaire, les prêts d'études ou – nouveauté récente – l'aide à l'installation dans la vie, sans oublier toute une série de mesures visant à favoriser le maintien à domicile des personnes présentant l'une ou l'autre invalidité. Si on retrouve des prestations du

même genre dans les autres mutuelles, la gamme est plus large et le niveau d'intervention est chez nous nettement plus élevé. Cette politique correspond, tous comptes faits, à l'attente des cheminots, relayée tant par les assistants sociaux que par les organisations syndicales impliquées dans la gestion paritaire des Oeuvres sociales. Cela suppose aussi que ces matières sont en évolution continue.

S'informer

En septembre 2001, le Rail a présenté tous les aspects de notre mutuelle. C'était bien son rôle, puisque ce magazine est comparable à celui que reçoivent les affiliés des autres mutuelles. Le Rail est à vrai dire le principal canal d'information de la mutuelle de la SNCB, dans lequel paraissent les informations utiles sur les procédures, les remboursements, les éventuels changements de réglementation, etc. Il est à présent doublé par l'intranet, qui n'atteint malheureusement qu'une partie de la population concernée, par un memento consultable auprès des CMR et, le cas échéant, par des messages sur la fiche de rémunération.

Et pourtant, beaucoup de cheminots ignorent encore une bonne partie de ces avantages. Sans doute parce que "les gens en bonne santé font rarement la démarche de s'informer à ce sujet" précise Jean-Jacques Dubuisson. "Ils doivent pourtant savoir que nous disposons là d'un important levier de politique des relations humaines. Les avantages fort intéressants valent bien certains avantages en nature offerts dans d'autres entreprises". Si certains tombent automatiquement, presque à l'insu des bénéficiaires, d'autres doivent être revendiqués. Autant connaître leur existence, la surprise est tellement bonne quand on en a bénéficié!

"Les vacances, par exemple"

C'est la deuxième fois qu'Ashley Bartyk participe à un séjour de vacances. Elle est à St-Idesbald, comme l'année dernière, et sa soeur a

Nieuwport. L'année prochaine, elle prendra peut-être une autre direction: question d'âge.

"Je joue dehors et je dessine. Je fais des grands jeux avec les moniteurs, sur la plage et dans la grande salle. Je vais en

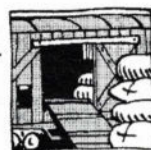


vélo. Tantôt, je vais aller en vélo à Nieuwport. L'année dernière, j'étais ici aussi. J'aime bien."

Pour animer son groupe: Arnaud Belle, qui travaille chez nous au Centre de Compétence Internet (chez IT). Son père étant cheminot, Arnaud a vécu 7 ou 8 centres de vacances comme participant avant de faire le saut, il y a six ans, vers l'animation. "C'est une certaine ambiance, on se sent bien".



D'un centre à l'autre, le nombre d'enfants de cheminots varie. Mais l'avantage est toujours présent: les clients individuels de l'organisateur paient quasi le double pour leur séjour.



Fin de la "Communauté des wagons Europ"

La Communauté des wagons Europ qui regroupait quelque 75.000 wagons, propriété de 9 grandes entreprises ferroviaires d'Europe de l'Ouest, a cessé ses activités le 31 octobre dernier. Le parc de wagons est repassé sous le régime RIV, chaque entreprise récupérant ses propres wagons. Cette décision a été assortie de mesures d'accompagnement afin de prévenir d'éventuels problèmes de disponibilité de wagons pour les clients.



Qu'est-ce que la Communauté Europ?

C'est en 1953 que neuf réseaux (DB, SNCF, SNCB, CFL, CFF, ÖBB, DSB, NS et FS) décidaient de verser dans un parc commun leurs wagons des catégories Gs et E auxquelles s'ajoutèrent progressivement les catégories Gbs, Fc, Ts, Rs, K(b)s, Hbis, Res, Remms, Ea(o)s, Hbill(n)s, Tae(m)s et Hbbill(n)s. Ce parc communautaire, appelé parc Europ, a compté jusqu'à 320.000 wagons en 1982.

"Le but de l'Europ était de faciliter la réutilisation du matériel et de diminuer les retours à vide coûteux et improductifs vers les réseaux propriétaires", explique Pierre Mary, jusqu'il y a peu ingénieur en chef - chef de division au sein de BC22 Dispatching wagons. "Tout wagon Europ présent sur un réseau membre pouvait être utilisé comme un wagon national, tant en trafic intérieur qu'en trafic international. Les effectifs présents sur chaque réseau membre étaient maintenus quotidiennement à un niveau voisin des parcs versés par les entreprises ferroviaires, via des mouvements de vides en compensation ordonnés par le bureau des wagons Europ (BWE) basé à Bruxelles."

Dissolution de la Communauté Europ

"Mais DB Cargo qui, en 2000, avait manqué de wagons, a désiré reprendre la maîtrise de ses 36.200 wagons Europ", poursuit Pierre Mary. "Vu la diminution du parc Europ et la libéralisation prochaine du transport ferroviaire de marchandises en Europe, la décision a été prise de dissoudre la Communauté au 31 octobre 2002 et de revenir au régime RIV."

Vers une exploitation RIV

Depuis le 1er novembre 2002, tous les wagons encore marqués Europ doivent être considérés et traités comme des wagons sous régime RIV. Pour la gestion des quelque 75.000 wagons Europ mis en commun par les 9 entreprises ferroviaires, dont environ 4.500 wagons gérés par B-Cargo, beaucoup de choses vont changer à l'occasion du passage au régime RIV.

Rappelons qu'en exploitation RIV, tout wagon propriété d'une entreprise ferroviaire ne peut être réutilisé par une autre entreprise que pour des trajets effectués en rapprochement, à destination du réseau propriétaire ou en transit par celui-ci, ce qui limite fortement les réutilisations. Les renvois à vide doivent se faire selon l'itinéraire suivi lors du trajet aller.

Mesures d'accompagnement

Actuellement les wagons Europ sont dispersés sur les 9 réseaux membres sans que soit prise en compte leur appartenance et au pire, ces wagons ne reviennent chez leur propriétaire que pour l'entretien périodique. Des mesures de transition ont été

décidées pour éviter un "Big Bang" ce 1er novembre, qui aurait été causé par un renvoi massif des wagons à leur propriétaire, à savoir la saturation des installations et des moyens, la non-fourniture de wagons à la clientèle et le paiement de redevances pour les wagons Europ étrangers avariés. La disparition du régime Europ a donc été assortie de mesures d'accompagnement pour éviter d'éventuels problèmes de fourniture de wagons aux clients.

Principales mesures transitoires

1. Jusqu'à fin octobre, réorientation des wagons vers leur réseau propriétaire. Dans la mesure du possible, les wagons Europ ont été rechargés à destination ou en rapprochement des réseaux propriétaires. Dès novembre, renvoi d'office au réseau propriétaire, ou rechargement conforme au RIV. Sont concernés : le Bureau central de répartition (BCR), les Service Centers de B-Cargo, les bureaux répartiteurs, les gares de triage et les gares de marchandises.
2. Paiement des wagons Europ jusqu'à fin septembre 2002, exonération pour octobre et passage au régime



RIV le 1er novembre avec exonération des séjours des wagons encore marqués Europ pour tout le mois de novembre. Dès décembre, application normale des décomptes RIV.

3. Indemnisation des parcours à vide non compensés des wagons encore marqués Europ à partir du 1er décembre.

4. Renumerotation des wagons Europ en wagons RIV facultative : des wagons avec marquage Europ (01,11) continueront dès lors à circuler pendant plusieurs années. Toutefois la SNCB va procéder au marquage des Europ belges en RIV lors de la révision ou du contrôle, éventuellement à toute occasion favorable. Un programme a été établi par BC262 Maintenance. Sont concernés : WMS, les ateliers et les centres de réparation.

Conséquences pour la SNCB

1. Réparation des wagons avariés : à titre d'exemple, sur les 5.597 wagons Europ présents sur le réseau belge en date du 23 avril dernier, il y avait 1.444 avariés dont 432 étrangers. Il était nécessaire d'accélérer la réparation des wagons Europ étrangers avariés pour qu'un minimum de ces wagons subsiste sur nos lignes après le 31 octobre. Les wagons Europ étrangers qui subissent une avarie depuis cette date sont réparés selon les règles du RIV, c'est-à-dire pour être rendus aptes à circuler et rapatriés. Sont concernés : Réseau (les visiteurs), WMS et les centres de réparation.

2. Recherche d'alternatives aux aides en wagons Europ : à défaut d'investissement en nouveau matériel ou dans l'attente que soient effectivement effectuées les réparations, révisions et transformations de wagons, B-Cargo recourt au parc de wagons de la Communauté Europ. Ainsi, B-Cargo utilise quelque 400 Ea, 100 Rs, 150 Res et 100 Remms Europ étrangers. La disparition de la Communauté oblige donc B-Cargo à trouver momentanément d'autres assistances ou locations, principalement pour la catégorie Ea. Différentes pistes existent : prise en location de 70 Eanos pour palier au manque de Ea (transport de mitrilles), fin de la location de nos 110 Fas, demande d'assistance auprès de la DB, accélération de la révision des Ea, et pour les Rs / Res, réutilisation des Rgps actuellement garés. Sont concernés :

B-Cargo (BC26, BC22, BC12 et les Service Centers), WMS, IFB.

3. Pour pouvoir traiter les wagons marqués Europ comme des wagons RIV depuis le 1er novembre, IT doit adapter le GEM 130 pour mémoriser le point frontière d'entrée des wagons Europ étrangers (comme cela est fait pour les RIV étrangers). Sont concernés : IT, R95.

4. Pour le stock des pièces de rechange pour les wagons Europ étrangers, les propriétaires doivent se prononcer sur la radiation ou le renvoi chez eux des pièces en stock. Sont concernés : WMS, AC Cuesmes et B-Cargo.

La disparition de l'exploitation communautaire Europ n'a pas été facile à gérer vu le peu de temps avant l'échéance du 31 octobre. Les solutions ont été étudiées avec les entités concernées afin d'assurer correctement la fourniture du matériel aux clients, à un moment où, par ailleurs, de très nombreuses révisions de matériel, des wagons plats principalement, sont prévues.

Une Signteam à la SNCB

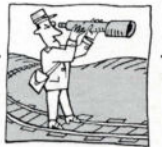
Depuis le 28 octobre, le service Signalétique FM 12.2 a déménagé de Bruges pour Aalter. Ce déménagement est l'occasion de changer de nom. B-Sign a été choisi comme nouvelle appellation du service Signalétique.

Ce déménagement est synonyme de service encore amélioré et d'une gamme de produits et de services plus étendue. B-Sign, un nom facile à retenir puisque ce service s'occupe de tous les types de signalisations tant publiques que privées, dans et autour des gares, de signalétique interne et externe des bâtiments et ateliers et de fournitures de différentes sortes, etc.

Nouvelle adresse :
FM 12.2 B-Sign
Station Aalter

Nouveau numéro de téléphone :
987/ 288

E-mail :
22125.bsingn@b-rail.be



Confort pour gares RER new look: les 'boxes en verre' de la ligne 36

Les travaux de modernisation sur la ligne 36 Bruxelles – Louvain sont en cours depuis un bon bout de temps déjà. Ils se déroulent dans le cadre des projets TGV et RER. Le nombre de voies sera porté de deux à quatre sur l'ensemble de la ligne. Ces travaux redéfiniront les abords des gares. De nouvelles gares et de nouveaux points d'arrêt seront construits, afin qu'à partir de 2005, les voyageurs puissent prendre le train dans les conditions de confort optimales.

Persuader l'automobiliste de prendre le train

Un plus grand nombre de navetteurs doivent être convaincus de laisser leur voiture à la maison et de se rendre à la capitale en train. Grâce aux travaux de modernisation, le temps de trajet entre Louvain et Bruxelles se verra réduit à 13 minutes et des liaisons plus cadencées deviendront possibles. De plus, il convient de conférer à ces gares un niveau plus élevé de confort si l'on veut convertir les automobilistes fanatiques en adeptes du chemin de fer. Dans le même temps, la SNCB offrira un meilleur confort à ses clients actuels. C'est pourquoi les nouveaux bâtiments de gare sur la ligne 36 sont construits suivant un concept novateur intégrant un niveau de confort plus élevé en tenant compte des attentes générales des clients actuels et à venir. Concrètement, cela signifie qu'une gare doit rencontrer six exigences: accessibilité, information, climatisation, sonorisation, sécurité et convivialité. Le point d'embarquement doit en pre-

mier lieu être aisément accessible à tous: un accès optimal en voiture, en vélo et en transports en commun, suffisamment de places de parking, des dépôts pour vélos sécurisés et une zone kiss&ride, jouent un rôle décisif à cet égard. De même, les moins-valides, les seniors et les enfants doivent être en mesure de prendre le train dans une gare adaptée à leurs besoins.

Les voyageurs doivent pouvoir être informés rapidement et précisément sur les relations ferroviaires et en bus par le biais d'un système d'annonces, d'écrans et d'affiches.

Des abris bien conçus comportant des espaces d'attente fermés et chauffés représentent un atout non négligeable sous notre climat pluvieux.

Un bâtiment de gare doit s'articuler en zones clairement identifiables. La transparence contribue à décourager le vandalisme et accroît le sentiment de sécurité.

Les nuisances sonores des trains en passage doivent être limitées pour les riverains et les clients qui attendent au moyen de parois antibruit, d'écrans réfléchissants et de matériaux antibruit.

C'est à partir de ces cinq éléments clés que la filiale SNCB Eurostation a développé un concept pour les gares de Zaventem et de Kortenberg ainsi que pour les points d'arrêt de Haren-Sud, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem et Herent.

Points d'arrêt et gares modèles

On a opté pour le concept du "box en verre". Il s'agit d'une structure en acier composée de grands panneaux de



Le projet "Boxes en verre" pour la gare de Zaventem.

verre et qui est érigée des deux côtés des voies. Elle permet de protéger les rampes d'accès, les escaliers et éventuellement la zone d'attente des clients de De Lijn. Une rampe dans le box en verre conduit au dépôt pour vélos couvert. Le quai accueille une zone promenade protégée entre les escaliers d'accès et le premier abri chauffé. Le voyageur se trouve à couvert dès qu'il entre dans la gare jusqu'au moment où il monte dans le train. Dans les points d'arrêt d'Erps-Kwerps, de Veltem et de Herent, les quais se situent au même niveau que les abords et le box est aménagé à hauteur des voies. A Haren et à Nossegem, les voies se trouvent

encaissées par rapport aux abords et le box en verre est surélevé. Les escaliers d'accès aux quais sont couverts jusqu'au premier abri chauffé.

Dans les gares de Kortenberg et de Zaventem, d'un côté des voies, un bâtiment de gare en briques sera rattaché au box en verre qui concentrera les diverses fonctions de gare comme la salle des pas perdus abritant le nouveau type de guichets ainsi que des locaux de service. Le point d'arrêt de Diegem disposera également d'un bâtiment de gare, mais sans personnel.

Les quais proprement dits présenteront une longueur de 350 mètres. L'éclairage sera renforcé et des camé-

ras de sécurité seront installés. Tous les 6 mètres, des haut-parleurs orientables contribueront à une sonorisation optimale générant de faibles nuisances sonores. Des écrans de sécurité seront installés en vue du passage du TGV, qui permettront également de réduire le bruit pour les clients et les riverains.

Ce nouveau concept permettra aux gares et points d'arrêt de retrouver comme avant son rôle de plaque tournante de la vie locale.

Vandalisme : un problème qui coûte cher

Les graffitis et le vandalisme sont des fléaux difficiles à enrayer. Les prix des réparations sont élevés au regard des maigres indemnités versées par les auteurs. A cause de la mise hors service du matériel endommagé, le vandalisme est considéré comme une des causes de retard, de suroccupation et de baisse du confort.



En 2001, la SNCB a enregistré 712 cas de graffitis, 222 dégâts matériels causés aux voitures et aux locomotives, 1.091 dégâts à l'infrastructure de la SNCB (bâtiments, quais, tableaux, clôtures,...) et 503 autres dégâts.

Quelques chiffres en 2001

En 2001, les frais de réparation s'élevaient à 986.683 euros pour le nettoyage des graffitis, 262.787 euros pour la réparation des dégâts causés au matériel roulant, 446.215 euros pour l'infrastructure et 439.064 euros pour les autres cas.

Graffitis et vandalisme touchent l'ensemble du pays. Mais on note que la Flandre est plus accablée par les graffitis tandis qu'en Wallonie et à Bruxelles, c'est plutôt l'infrastructure qui pâtit des actes de vandalisme. Les gares les plus touchées par les graffitis sont Ostende (41 cas), Anvers-Berchem (35), Herentals (30) du côté flamand et du côté wallon, on a Welkenraedt (20) et La Louvière (17); à Bruxelles, Schaerbeek (54) et

Bruxelles-Luxembourg (25). Pour les dégâts causés à l'infrastructure, arrivent dans le triste duo de tête en Flandre: Gand-Saint-Pierre (24) et Bruges (21); Ottignies (45), Nivelles (40) et Lessines (36) en Wallonie et à Bruxelles, Bruxelles-Nord (28) et Schaerbeek (20). Pour les dégâts au matériel roulant, on enregistre en Flandre: Anvers-Central (8), Anvers-Berchem (7) et Gand-Saint-Pierre (7); en Wallonie, Nivelles (19), Mons (19) et Saint-Ghislain (18) et à Bruxelles, Bruxelles-Midi (23).

Politique anti-graffitis

En cas de vandalisme, le Service Interne de Gardiennage (SIG) rédige un dossier détaillé pour augmenter au maximum les chances d'identifier les auteurs. Chaque graffiti est minutieusement décrit et les tags sont répertoriés. Le SIG n'a pas la compétence de rédiger un procès-verbal et doit remettre toutes les données à la police fédérale du chemin de fer. La SNCB mène une politique anti-

graffitis dont les lignes de conduite sont:

- la pose préventive d'un enduit anti-graffitis sur les bâtiments et les ouvrages d'art précieux;
- la fermeture systématique des accès aux zones sensibles aux tags;
- le nettoyage rapide des tags et si possible la mise hors service du matériel souillé;
- le placement préventif de personnel aux zones de stationnement du matériel pour prendre les vandales en flagrant délit;
- le dépôt systématique d'une plainte auprès des autorités.



La Jonction Nord-Midi : un demi-siècle d'existence

La jonction Nord-Midi a commémoré ses 50 ans d'existence. Peu d'utilisateurs du train savent à quel point cette jonction est unique. Nombre de grandes villes européennes sont dépourvues d'une telle liaison directe entre les grandes gares. Avec toutes les conséquences que cela implique: se rendre d'un endroit à un autre nécessite un long voyage à travers la ville, en taxi ou au moyen des transports en commun. Voici l'histoire de sa construction.

Samedi 4 octobre 1952 – En fin de matinée, dans la vaste salle des pas perdus de la nouvelle gare de Bruxelles-Central, le jeune Roi Baudouin présidait les cérémonies de la très solennelle inauguration de la Jonction Nord-Midi. Discours, orchestre, drapeaux, oriflammes : rien n'avait été oublié pour souligner la portée d'un événement qui allait ouvrir une ère nouvelle dans l'histoire du trafic ferroviaire belge et dans celle des relations internationales transitant par la Belgique.

Jusque là, tous les trains, y compris les internationaux, aboutissaient, soit à Bruxelles-Nord ou à Bruxelles-Midi, gares établies en cul-de-sac. Pour en ressortir, les trains internationaux devaient effectuer un rebroussement et, le cas échéant, gagner l'autre gare principale en empruntant la ligne de ceinture ouest de la capitale.

Les trains du service intérieur venant de Charleroi, Mons, Tournai ou Ostende étaient limités à Bruxelles-Midi alors que ceux venant d'Anvers ou de Liège avaient Bruxelles-Nord comme gare terminale. Les voyageurs en transit dans la capitale étaient donc obligés de quitter leur train d'origine et d'atteindre l'autre gare par leurs propres moyens (trams, taxis, etc.).

Premiers projets dès 1837

L'idée de relier par le rail les gares du Nord et du Midi n'est pas neuve. Elle a commencé à germer en 1837, où la ville de Bruxelles mit sur pied une commission chargée d'examiner la faisabilité d'une telle liaison. La solution proposée consistait en une liaison ferroviaire à même les boulevards de la ville. Elle sera ouverte en 1841. Pour prévenir d'éventuelles collisions, un signaleur muni d'un drapeau et d'une grosse cloche devait précéder le convoi pour avertir les passants de son arrivée imminente. Cette liaison fut supprimée en 1871, lors de la mise en service de ligne de ceinture ouest.

Au fil des années et malgré cette amélioration, l'intérêt d'une relation directe Nord-Midi ne cessa de s'accroître. De nombreux projets virent le jour à partir de 1855. Si certains d'entre eux avaient l'air sérieux, d'autres paraissaient beaucoup plus fantaisistes. Le Hardy de Beaulieu proposait de relier les deux gares par une voie quasiment rectiligne avec une gigantesque gare à hauteur du Fossé-aux-Loups et du Marché aux Poulets. Un autre projet de Besme prévoyait une voie posée au milieu d'un boulevard large d'une trentaine de mètres, à hauteur de la Senne. Pour Du Roy de Blicquy et Lebrun, dans les années 1880, la ville basse devait être reliée à la ville haute par des liaisons ferroviaires en viaduc qui, sur piliers surplombant les quartiers de la ville.

Trois commissions furent mises sur pied entre 1895 et 1901 afin de dresser des plans concrets, qui puissent recevoir l'approbation des autorités ferroviaires. Le projet mis sur pied par Bruneel semble recevoir, dans les grandes lignes, l'adhésion. La longue procédure d'expropriation retarda les travaux qui ne débutèrent réellement qu'en 1911. Les projets optimistes prévoyaient leur achèvement pour la fin de l'année 1915.

L'invasion de la Belgique, le 4 août 1914, par les armées allemandes entraîne une suspension des travaux, alors qu'est déjà construit un viaduc allant de l'église de la Chapelle à la gare de Bruxelles-Midi et que le pont métallique surplombant le boulevard du Midi est pratiquement terminé... Mais l'administration des Chemins de fer belges refuse de poursuivre le chantier sous l'occupation ennemie.

Tout est remis en question

À l'issue de la Grande Guerre, la priorité alla à la reconstruction du pays. L'utilité même de l'achèvement de la Jonction fut remise en question. Le

problème des manœuvres des locomotives dans les gares du Midi et du Nord devait, pensait-on en 1919, être résolu par des travaux d'adaptation internes aux deux gares et par une meilleure organisation ferroviaire. Un nouveau calcul annonça de surcroît des recettes inférieures à celles prédites auparavant et des coûts d'achèvement supérieurs.

De plus, plusieurs tracés divisaient encore ses promoteurs : un axe plus ou moins rectiligne – qui épouserait, soit en sous-sol soit en viaduc, les boulevards du centre-ville (Adolphe Max, Anspach et Lemonnier) ou les artères parallèles (rues Neuve et des Fripiers et avenue de Stalingrad) et un axe plus incurvé (et finalement adopté) qui ferait passer les voies en souterrain dans le flanc de la colline du haut de la ville. Les deux premières hypothèses furent écartées en raison, pour la première, de la nature marécageuse du sous-sol et, pour la deuxième, de la défiguration évidente qu'un viaduc long de plusieurs kilomètres aurait infligée à l'esthétique de la capitale.

Un autre problème abordé dans les discussions était l'électrification de la jonction. Dans le cas d'une configuration souterraine, elle aurait évidemment été peu appropriée à la traction vapeur. Mais son électrification aurait eu peu de sens si elle se limitait au seul parcours entre les gares du Midi et du Nord.

L'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers mit fin à ce problème, ce qui donna un coup de pouce favorable à la poursuite des travaux.

Reprise des travaux

En 1935, l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi fut créé. Les travaux reprirent réellement l'année suivante. Le public put ainsi voir à l'œuvre la toute dernière génération d'excavatrices qui creusa un énorme cratère à l'emplace-

ment de la future gare Centrale imaginée par Victor Horta. Les travaux se déroulèrent jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale. Ils se poursuivirent pendant le conflit puis furent une nouvelle fois stoppés.

Une fois la reconstruction du pays achevée, les travaux de la Jonction reprirent pour de bon. Le mardi 30 octobre 1951, un autorail parcourait, pour la première fois, par la nouvelle liaison directe, le tracé de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi. Seuls des voyageurs privilégiés avaient pu participer à cette course officieuse et exploratoire : des journalistes, des ingénieurs des Voies et Travaux et quelques hauts fonctionnaires de la SNCB.

L'inauguration officielle eut lieu le 4 octobre 1952 en présence du Roi Baudouin.

Quelques chiffres pour donner la mesure de ce chantier titanesque. Il a fallu engloutir un million de mètres cubes de déblais, 120.000 mètres cubes de remblais, 85 kilomètres de pieux en béton armé plantés bout à bout, 45.000 tonnes de charpentes métalliques, 5.200 mètres cubes de pierre de taille. Pour composer le béton armé, ont été nécessaires 140.000 tonnes de ciment, 370.000 tonnes de gravier, 190.000 tonnes de sable et 42.000 tonnes de fer à béton. Au niveau social, la Jonction a assuré du travail à 1.600 ouvriers pendant 16 ans !

Les coûts de construction de la Jonction ont été évalués initialement à 17 milliards de francs belges (en francs de 1990). Les différentes interruptions et remises en question ont finalement fait grimper ce coût à 57 milliards de francs.

De l'histoire des chemins de fer, jamais aucun chantier ferroviaire n'aura suscité autant de polémique durant plus d'un siècle.

Avec le recul et le succès qu'a connu la Jonction depuis 50 ans, d'aucuns se demandent pourquoi les concepteurs

de l'époque n'ont pas été un peu moins modestes et n'ont pas prévu plus de trois pertuis...

"Un tunnel sous Bruxelles" : 12 euros pour les cheminots !

À l'occasion du 50e anniversaire de la Jonction Nord-Midi, les Editions Racine publient en collaboration avec la SNCB un ouvrage intitulé "Un tunnel sous Bruxelles".

L'UCC Communication organise une vente pour les agents SNCB (actifs ou retraités) au prix spécial de 12 euros au lieu de 24,50 euros en librairie.

Vous pouvez vous le procurer en vous rendant, avec présentation de votre libre-parcours ou de votre carte de légitimation, au service Archives & Photothèque CO.041 local E-1.02 (85 rue de France - 1060 Bruxelles, à 3 minutes de la gare de Bruxelles-Midi) pendant les heures de bureau entre 9h00 et 16h00.

Vous pouvez également opter pour un envoi postal. Le prix sera alors augmenté des frais de port. Dans ce cas, vous versez la somme de 14,97 euros sur le compte 001-3759734-90 de la SNCB avec la communication : livre / et votre n° d'identification. L'expédition se fera dès réception du paiement.



Avant l'aménagement de la Jonction, la plupart des voyageurs devaient encore prendre un tram pour poursuivre leur trajet.



La construction de la jonction Nord-Midi s'avéra laborieuse. Au fur et à mesure que les travaux avançaient, de plus en plus de machines firent leur apparition. Pour enfoncer les pieux, on utilisa un engin à vapeur (1938).



Bruxelles-Midi. Travaux aux caténaies. Mars 1952



Bruxelles-Midi. Pendant les travaux de transformation, les trains arrivaient à la fois dans l'ancienne gare basse et dans la nouvelle gare haute (avril 1949).



La réalisation de la jonction Nord-Midi dans les années 1930 entraînait dans le cadre de la politique des grands travaux publics comme moyen de lutte contre le chômage.



Bruxelles-Midi. Pose de caténaies. Mars 1952



Vers la fin du 19e siècle, l'imposante gare du Nord de 1846 devint la gare la plus importante du pays.



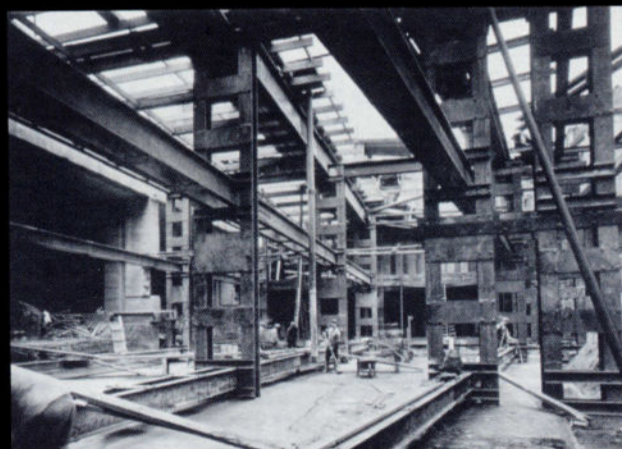
Construction de la Jonction Nord-Midi. Vue sur le tunnel direction Bruxelles-Nord. Mars 1940.



Bruxelles-Central. Heure de pointe en soirée. Octobre 1952



La nouvelle gare de Bruxelles-Nord (mars 1951).



L'instabilité du sous-sol au centre de Bruxelles nécessita l'application de nouvelles techniques de fondation. 1940



Bruxelles-Central. Prise de vue de l'extérieur. Années '50



Construction de la Jonction Nord-Midi à hauteur de la cathédrale des St-Michel et Ste-Gudule. Novembre 1948



Bruxelles-Central. Prise de vue de l'extérieur. Mai 2002



Certifié ISO 9001, l'Audit Interne vise la qualité pour son client

Une certification ISO 9001, on l'imagine généralement dans des ateliers, des unités de production qui ont quelque chose à vendre. Et puis voilà: notre service d'audit interne vient de la demander et de l'obtenir. Que vend-il ? Du conseil, de l'analyse, de la radioscopie de la SNCB... c'est-à-dire des services. A qui ? Essentiellement au management de l'entreprise et au Comité d'audit, un groupe de quatre administrateurs présidé par Dominique Offergeld, qui assiste le conseil d'administration dans le domaine des informations financières et opérationnelles, des comptes annuels, du rapport de gestion et des rapports intermédiaires.



Around du certificat ISO: la joie de Dominique Offergeld, administratrice, présidente du Comité d'Audit, et les applaudissements de Michel Balon pour son équipe.

Avant que la représentante de l'organisme certificateur, SGS, lui remette (en parlant de la "fierté bien justifiée d'une équipe victorieuse") le certificat ISO, Michel Balon, manager du service, avait évoqué les trois concepts-clés d'un Audit Interne en quête du Graal de la qualité: l'effort personnel, la confiance et le professionnalisme.

"La survie de l'Audit Interne, dit-il, est directement proportionnelle à la confiance que le management place en lui. Cette confiance découle en grande partie de l'indépendance de l'Audit Interne, celle-ci ayant pour corollaire l'objectivité. La confiance est difficile à obtenir; elle demande du temps. Mais elle peut se perdre très rapidement. Aussi, l'Audit Interne et chacun de ses membres doivent constamment, inlassablement tout mettre en œuvre pour préserver ce capital précieux". Et de poursuivre: "L'audit est une profession (...) qui doit être exercée par des personnes de haute formation.

Les procédures de l'Audit Interne vivent. Les attentes de son client, le Comité d'audit, changent. L'entreprise qu'il sert se transforme. Les objectifs qualité qu'il s'imposera seront de plus en plus pointus".

Tous les membres de l'Audit Interne ont contribué au projet de mise en place de la certification ISO 9001, qui ne pouvait être qu'une œuvre collective. Autour du manager, quatre personnes forment l'équipe qualité.

Tommaso Capurso, en charge de la division Audit Technique, vous dira, si vous l'interrogez, que "La certification est pour l'Audit Interne un moyen d'assurer à l'organisation toute entière la qualité de ses services". Et encore que "La démarche n'a de sens que si on prend en compte le développement des compétences,



Ann Schoubs

la recherche des formations et des meilleures pratiques qui permettront à chacun de ses membres de disposer des qualités qui feront évoluer l'Audit Interne".

Ann Schoubs et Florent Botte

sont pour leur part auditeurs et coordinateurs qualité. Leur rôle consiste essentiellement à vérifier périodiquement que les procédures établies sont suivies et que la démarche de qualité totale reste une préoccupation pour chacun. "Nous avons un but d'amélioration continue et nous devons maîtriser ce processus. Nous sommes l'auxiliaire de ceux qui font de la qualité. Ce sont les dirigeants de l'unité qui vont pousser le train et nous nous assurerons que les gens roulent tous dans le même sens" précise Florent Botte. Et Ann Schoubs est très claire: "Mon rôle, c'est d'obtenir



Florent Botte

que le projet qualité reste vivant dans toute l'équipe, que soient continuées toutes les actions qui ont déjà eu un début. Il ne faut pas que le certificat ne soit qu'un cadre sur le mur mais qu'il représente un engagement permanent". Yvan Vangeel, de TUC RAIL, est le quatrième mousquetaire de la qualité à l'Audit. Il connaît la certification sous ses deux aspects, puisqu'il fut autrefois "certificateur".

"Mon expérience précédente, dit-il, me permet de mettre en application tous les bons éléments des systèmes que j'ai eu l'occasion de rencontrer. Actuellement, j'assiste les ateliers de Schaerbeek et Etterbeek à mettre

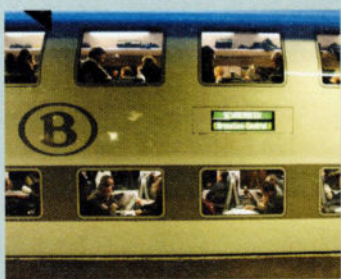


Yvan Vangeel

en place leur système qualité et ça se passe bien. L'interprétation des exigences de la norme pour une activité de services comme celle de l'Audit Interne demande un effort intellectuel, mais les principes sont les mêmes que pour un atelier, dont l'activité est plus technique: la satisfaction du client".

Aujourd'hui, les procédures sont les fils rouges d'un Audit Interne qui se serre les coudes dans sa marche vers toujours plus de qualité. Et qui le fera longtemps encore, puisque de l'avis même d'un des acteurs majeurs du système: "le certificat ISO n'est qu'une étape".

Du tout neuf dans les double-étage



La question était en suspens depuis plusieurs mois: allait-on rénover les voitures M5, la première génération

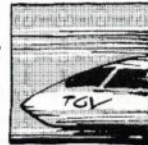
des double-étage de la SNCB ? Et bien oui, le conseil d'administration l'a décidé une révision technique et une amélioration du confort des 130 unités. Le travail prendra 2 à 3 ans. La deuxième génération fait quant à elle irruption dans le trafic. Les premières des 210 M6 commandées sont là depuis le 18 novembre. Rappelons qu'une rame de 6 voitures M6 offre 786 places, dont 55 accessibles aux fumeurs. En composition double, la capacité atteint 1.572 places assises. Une voiture multifonctionnelle est particulièrement adaptée pour les

personnes à mobilité réduite: large ouverture surbaissée, espace pour fauteuils roulants, toilettes aménagées. Les M6 pourront rouler à 160 km/h. Elles ont pris du service entre Ostende et Bruxelles. On les verra ensuite, selon un programme qui couvre une année, sur les liaisons Courtrai-Bruxelles, Gand-Genk, Luxembourg-Bruxelles; Anvers-Bruxelles et Bruxelles-Charleroi, Poperinge-Saint-Nicolas et Mouscron-Bruxelles. Elles formeront soit des trains P soit des trains IC.

Promotion THALYS : FIP&FRIENDS Confort 1

Du 19 octobre 2002 au 26 janvier 2003 inclus, sur présentation d'un document justificatif (libre-parcours, titre de légitimation pour billets gratuits BENELUX ou carte internationale de réduction FIP) au guichet d'une gare, chaque bénéficiaire de facilités de circulation peut acheter des billets au tarif promotionnel pour 4 amis ou proches au maximum. Le bénéficiaire de facilités de circulation n'est pas obligé d'accompagner ses amis ou proches lors du voyage. Cette promotion n'est ni échangeable ni remboursable.

Pour plus d'infos et les tarifs, veuillez contacter la gare la plus proche.



Le 12 décembre, le personnel découvre sa LGV2



Parcours d'essai sur la nouvelle LGV, avec une rame Thalys.

Sur la ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège, les essais sont terminés.

L'autorisation de mise en service de la nouvelle ligne doit être prochainement donnée. La ligne doit entrer en service le 15 décembre prochain.

Dès que les travaux de génie civil et de pose des voies, des installations de signalisation et des caténaires ont été terminés, les dispositions permettant de vérifier la conformité et le bon fonctionnement des installations avec le matériel roulant ont pu être entamées.

Pour vérifier la conformité des installations de cette nouvelle ligne, on a tout d'abord procédé à des mesures pour vérifier par exemple la géométrie de la voie et des caténaires ou la signalisation au sol. Les équipes de spécia-

listes sur le terrain ont également contrôlé par ultrasons les soudures des rails afin de détecter une éventuelle anomalie.

Les sous-stations de traction qui alimentent en tension alternative 25.000 volts la nouvelle ligne ont été mises sous tension le 29 juillet dernier et les caténaires elles-mêmes alimentées le jeudi 1er août. Les essais de circulation de trains ou d'engins de mesures pouvaient dès lors commencer.

Une série de tests statiques a été menée durant près de 3 semaines, permettant de vérifier que les équipements électriques étaient pleinement opérationnels.

Deux types de matériel différents

Ensuite, les essais de circulation ont pu démarrer le 19 août. Ils devaient attester que la nouvelle ligne est apte aux circulations commerciales dans les meilleures conditions de sécurité et de confort.

Deux types de matériel roulant différents pourront y circuler: les trains du service intérieur à 200 km/h et les

trains à grande vitesse à 300 km/h. Chacun de ces deux types de matériel requiert bien sûr des parcours-tests bien spécifiques qui permettent d'opérer tous les contrôles à des vitesses de 160 km/h, 200 km/h et 220 km/h avec un train du service intérieur composé de 8 voitures I11 et d'une locomotive type 13. De la même manière, des essais similaires ont lieu à 220 km/h, 270 km/h, 300 km/h et 330 km/h avec une rame à grande vitesse quadritension (type PBKA). La vitesse maximale des essais réalisés (220 km/h ou 330 km/h) correspond à la vitesse de circulation normale augmentée de 10%.

Les aiguillages qui permettent de faire circuler un train à contre-voie ont été testés, eux, à une vitesse maximale de 176 km/h, soit 10% de plus que la vitesse maximale autorisée dans ce cas.

Contrôle du système TBL2

D'autres types d'essais pour contrôler l'opérabilité du système appelé TBL2 (Train-Balise-Locomotive) de protection de la marche des trains

ont également été entamés. Ce système TBL2 équipe déjà le tronçon Lembeek - Bruxelles-Midi de la branche ouest du réseau à grande vitesse. Il réalise un contrôle permanent du respect par le conducteur de la signalisation dans tous les cas de figure et opère un freinage d'urgence en cas de défaillance du conducteur.

Début novembre, les derniers essais devaient permettre d'affiner l'un ou l'autre paramétrage.

Dossier de sécurité

Parallèlement à la campagne d'essais, un dossier de sécurité, portant essentiellement sur la signalisation, a été soumis à un organisme de sécurité indépendant. Cet organisme remet un

Formation des conducteurs

Indépendamment de cette série d'essais et des autorisations, le programme de formation des conducteurs a démarré début octobre pour une période de deux mois. Si la plupart des conducteurs sont déjà rompus à la conduite des rames PBKA ou des locomotives type 13, la formation qui leur est ici dispensée vise principalement à leur faire acquérir la connaissance de la ligne. En service intérieur comme en service international, le métier de conducteur requiert une connaissance parfaite tant des particularités de l'engin de traction que de celles de la ligne.



Le tunnel de Bierbeek accueillera les circulations commerciales tant en service intérieur qu'international.

avis sur le niveau de sécurité atteint. La SNCB transmet alors à la Ministre des Transports un dossier complet reprenant notamment la description de la ligne, les permis de bâtir et autres autorisations, les résultats des parcours d'essais, le dossier de sécurité et l'avis de l'organisme de sécurité et la réglementation.

Enfin, c'est à la Ministre qu'il incombe de délivrer l'autorisation de mise en service commerciale de la nouvelle ligne.

Quelque 130 conducteurs belges, dont une quarantaine de conducteurs Thalys, auront suivi cette formation d'étude de ligne, de même qu'une trentaine de conducteurs allemands de Thalys.



Parcours-test avec une I11.

Quelques dates importantes pour le train à grande vitesse en Belgique

1990
Premiers accords gouvernementaux relatifs à la construction d'un réseau à grande vitesse en Belgique

1991
Choix du tracé belge

1992
Début des premiers travaux à Bruxelles-Midi

14 novembre 1994
Mise en service commercial des liaisons Eurostar Bruxelles-Londres et Paris-Londres

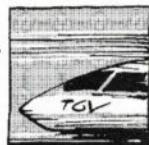
2 juin 1996
Mise en service commercial des 15 premiers kilomètres de la ligne à

grande vitesse entre la frontière française et Antoing

14 décembre 1997
Mise en service commercial de la branche ouest intégrale entre la frontière française et Bruxelles-Midi

15 décembre 2002
Mise en service commercial de la branche est entre Louvain et Liège

2006
Mise en service commercial de la branche est intégrale entre Bruxelles et la frontière allemande et de la branche nord entre Bruxelles et la frontière néerlandaise



Rappel des travaux réalisés entre Bruxelles et la frontière allemande

Entre Bruxelles et Louvain (34 km)

Les trains à grande vitesse circuleront à 200 km/h sur la ligne existante portée à quatre voies. Cette importante transformation permettra d'obtenir une plus grande fluidité de l'ensemble du trafic ferroviaire, tant classique qu'à grande vitesse.

Sur deux de ces quatre voies, les TGV rouleront à 200 km/h de la sortie de Bruxelles jusqu'à l'entrée de Louvain. Le train IC (Intercity) du réseau intérieur pourront également y circuler. Quant aux deux autres voies, elles sont destinées aux trains IR (Interrégionaux) ainsi qu'aux trains L (omnibus) et P (de pointe) du service intérieur. Les trains circulant sur ces voies pourront rouler jusqu'à la vitesse de 160 km/h.

Au-delà de Louvain et jusqu'à Bierset (63 km)

Les trains à grande vitesse fileront à 300 km/h sur une ligne nouvelle, construite le long de l'autoroute E40. Les premiers travaux en site neuf ont démarré en septembre 1997. Cette ligne pourra également être empruntée par les nouveaux trains rapides du service intérieur: les IC Ostende/Eupen. Ces trains, tractés par les nouvelles locomotives de "type 13" et composés de voitures "T 11", pourront rouler sur cette ligne nouvelle à 200 km/h. Entre Liège et Bruxelles-Nord, le temps de parcours sera, dans un premier temps, raccourci de 6 minutes.

Dans ce contexte, l'actuelle ligne Louvain - Tirlemont - Landen - Waremme - Liège sera utilisée par les trains interrégionaux et de pointe.

Les chantiers les plus importants de ce tronçon ont été ouverts en priorité. L'un d'entre eux, le tunnel de Bierbeek, a été creusé sous l'autoroute E40 afin de permettre le passage de la future ligne à grande vitesse. Sa construction a débuté en 1993 et a été achevée en 1996.

Entre Bierbeek et Bierset, le tracé du TGV longe l'autoroute sur une distance de 62 km.

Un autre ouvrage d'art majeur est le viaduc de Waremme dont le radier (ou tablier) est posé à même le sol. Cet ouvrage d'art, long de 2.740 mètres, est le plus important réalisé entre Louvain et Liège.

Entre Bierset et Liège (14 km)

Les travaux ont débuté à hauteur de Fexhe-le-Haut-Clocher en avril 1996 et se sont achevés en avril 1999.

- A l'ouest de Bierset jusqu'à la sortie du site de Voroux, le tracé de la ligne 36 (Bruxelles-Liège) a été modifié afin d'augmenter la vitesse des trains et la fluidité des circulations. Cette nouvelle implantation abandonne tant le tracé de la ligne 36 actuelle (contournant le site de Voroux par le nord) que le tracé de la ligne 36 A (contournant le site de Voroux par le sud), celui-ci étant désormais réservé aux trains locaux (L) et au trafic marchandises.

- La base de chantier de Voroux a permis l'acheminement d'un grand volume de matériaux nécessaires à

la construction de la ligne à grande vitesse. A cet effet, le site de l'ancienne gare de formation de Voroux et l'ancienne emprise de la ligne 36, ont été transformés en une base de travaux et de triage. Cette base s'étend sur 24 hectares et est dotée de 20 km de voies. 250 personnes y ont travaillé lors des travaux relatifs à l'équipement ferroviaire de la ligne. La construction de la base de Voroux a débuté en 1998. Elle est opérationnelle depuis le début de l'année 2000 et sera prochainement complètement démontée.

- La gare d'Ans, outre son rôle actuel de gare du service intérieur, deviendra aussi la base de maintenance de la ligne nouvelle, dès que celle aura été mise en service. Une base de maintenance assure l'entretien journalier de l'ensemble de la ligne. Elle sera à la fois connectée à la LGV et au réseau classique.

- La rectification de la courbe de Liège Haut-Pré permet aux trains du réseau intérieur et aux TGV d'amorcer leur descente vers Liège à 120 km/h au lieu de 70 km/h précédemment.

La nouvelle gare de Liège-Guillemins

La future gare des Guillemins, en cours de construction, s'est établie 200 mètres plus loin (vers Angleur) que la gare actuelle. Complètement revu et corrigé, l'ensemble du faisceau de voies, qui s'étale sur plus de 2 km, fera l'objet d'un réaménagement complet. Ces nouvelles installations de

voies permettront de simplifier et de rationaliser le croisement des trains. Le trafic y gagnera en fluidité aussi bien qu'en rapidité et en sécurité. L'entrée en gare se fera ainsi à 100 km/h, au lieu de 40 km/h actuellement.

D'importants travaux ont été réalisés sur le site de Hemricourt. Un nouvel ouvrage de croisement de lignes en amont de la gare a été réalisé pour relever la vitesse en gare et donner la priorité à l'axe Bruxelles - Allemagne qui supporte plus de 50% du trafic en gare de Liège. Ces importants travaux, ont débuté en juin 98 et se sont achevés au printemps 2000.

De Liège à la frontière allemande (42 km)

En quittant Liège, le train à grande vitesse se dirigera vers la vallée de la Vesdre en longeant la ligne 37 (Liège-Verviers) dont il s'écarte à hauteur de Chênee afin de poursuivre son tracé en site propre. Au-delà de l'agglomération liégeoise, un tunnel à double voie de 6,2 km est en construction entre Chaudfontaine et Soumagne. Le tunnel de Soumagne, à double voie permettra aux trains à grande vitesse de rejoindre l'autoroute E 40 à hauteur de la commune de Herve.

Au delà, la ligne nouvelle sera construite en site neuf le long de l'E 40. Les trains y circuleront à 240 km/h jusqu'à Walhorn, avec ensuite un passage sous l'autoroute et un raccordement à la ligne 37 peu avant le viaduc de Hammerbrücke. Après avoir longé l'autoroute, les TGV

circuleront vers l'Allemagne sur les voies existantes de la ligne Liège-Aix-la-Chapelle (L 37).

Cette section de ligne qui rejoint la frontière a été modernisée. Les travaux ont débuté en juin 1997 avec le renouvellement du viaduc de Hammerbrücke et la rénovation des infrastructures aux abords de l'ouvrage. L'ancien viaduc a été remplacé par un ouvrage flambant neuf de 200 m de long.

La vitesse de circulation des trains est passée de 90 à 140 km/h.

L'achèvement de l'axe Bruxelles - frontière allemande est prévu pour 2006.

De la frontière allemande à Cologne (77km)

Les trains à grande vitesse circuleront en Allemagne sur la ligne existante modernisée.

La vitesse sera relevée:

- à 140 km/h du point frontière jusqu'à la gare d'Aix-la-Chapelle;
- à 160 km/h de la sortie d'Aix-la-Chapelle jusqu'à Eschweiler;
- à 200 km/h entre Eschweiler et Düren;
- à 250 km/h entre Düren et l'entrée de Cologne.

Entre Düren et Cologne, les trains à grande vitesse circuleront sur une ligne indépendante aménagée à côté des voies destinées au trafic régional. Ces travaux, en cours, seront réalisés en plusieurs phases jusqu'à l'horizon 2007.

Nouveau Travel Centre à Anvers-Central



Les transformations ont été effectuées dans le plus grand respect du monument classé.

Le nouveau Travel Centre a ouvert ses portes dans le hall d'entrée d'Anvers-Central depuis fin avril. Les travaux de transformation se sont étalés sur deux années et se sont déroulés dans un souci constant de respect pour ce monument classé qu'est la gare d'Anvers-Central.

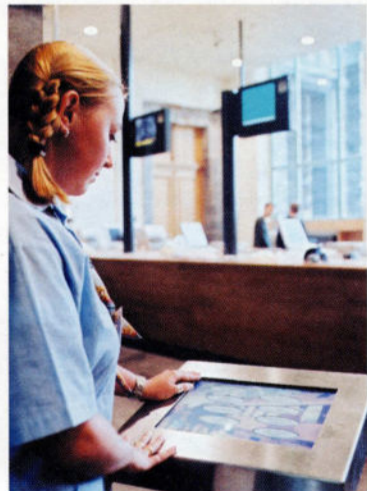
Hospitalité et convivialité

Les voyageurs peuvent se rendre au Travel Centre, pour s'informer et acheter des billets, aux dix guichets ouverts dont 5 pour le trafic intérieur et 5 pour le trafic international. Grâce à un système de comptoirs, les voyageurs bénéficient d'un contact plus personnel avec les préposés au guichet, ce qui accroît la convivialité. Un système de gestion de file pilote



Le système de comptoirs permet aux voyageurs et aux préposés au guichet d'établir un contact plus personnel.

directement le client qui attend vers le guichet où il pourra être le mieux servi. Le client choisit une langue sur un moniteur et opère un choix entre trafic intérieur ou international, ainsi qu'entre les services suivants: renseignements, vente et service clientèle. En trafic intérieur, il a encore le choix entre 'demande de carte de réduction pour familles nombreuses' et 'demande voyages en groupe'. Ensuite, il reçoit un ticket comportant l'indication du service choisi et du



Un système de gestion de file pilote directement le client qui attend au guichet où il pourra être le mieux servi.

numéro d'ordre. Via un écran situé au-dessus du comptoir, il peut repérer le guichet qui lui est destiné et savoir quand son tour viendra. Les moins valides peuvent utiliser un bouton spécial pour informer le système de leur présence et ainsi se faire servir plus rapidement. Le système de gestion de file permet de réduire les délais d'attente aux guichets. Il s'agit d'une primeur pour la Belgique et sa diffusion ultérieure dans les autres grandes gares est envisagée.

C'EST À DIRE

Service éditeur
UCC Communication
042 Medias internes

avec

Anne-Catherine,
Jean-Paul Dumoulin, Exelmans
Graphics, Leo Goossenaerts,
Els Houbrechts, Julie Kermorant,
Laurent Leroy, Alain-Pierre Meeus,
Denis Moinil, Jean-Claude Salemi,
Serdu, Jean-Pierre Vantighem,
Annelies Van Wijmeersch

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

