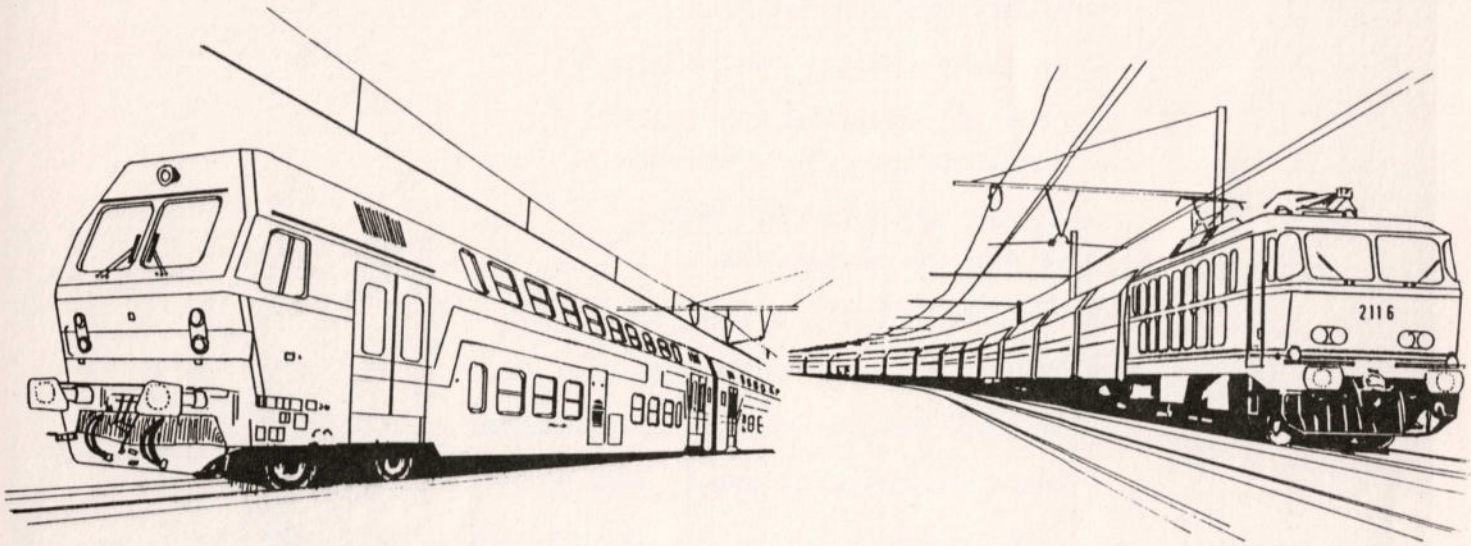


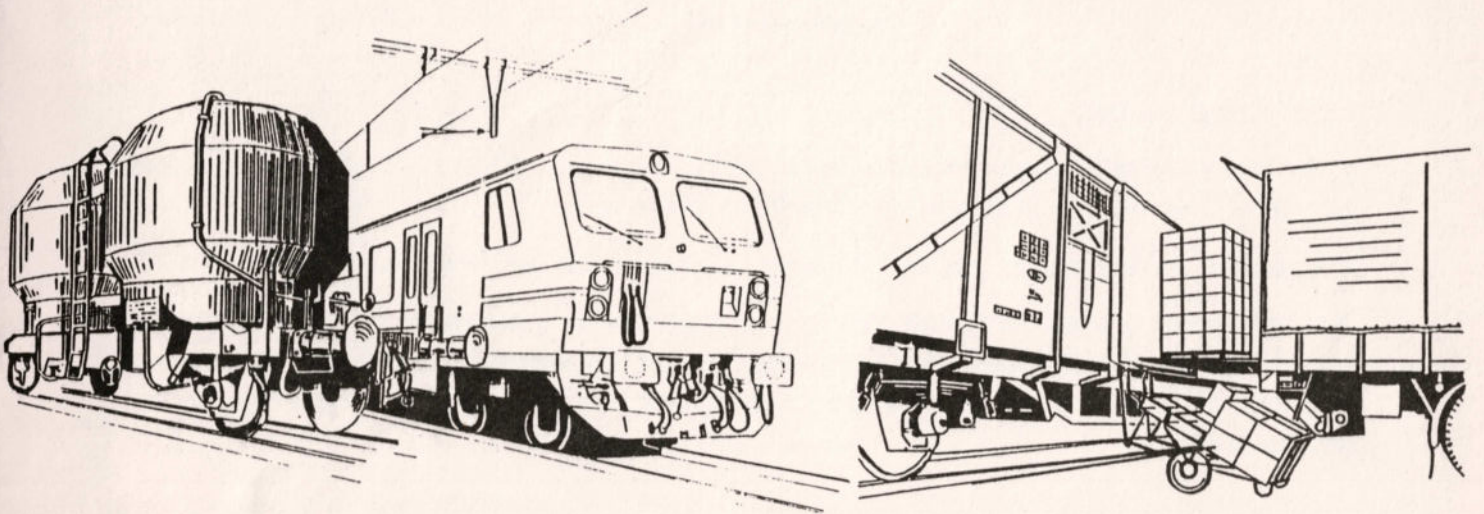
INFO

TRANSPORT



ICIR

TOP PLAN



Nous sommes heureux de pouvoir vous présenter,

INFO TRANSPORT

le nouveau bulletin destiné au personnel T.

Nous remercions tous ceux qui ont, soit fourni les copies, soit promis leur soutien pour les numéros suivants.

Vos articles et suggestions sont toujours les bienvenus à l'adresse suivante :

dpt Transport, Division 10.11, s. 83 - Tél. 911/4111 ou 4455

la rédaction

SOMMAIRE

	Page
- Avant-propos du directeur	2
- Le trafic voyageur est en hausse	4
- Le trafic marchandises en 1988 : transporter plus avec moins de train	6
- Accord concernant le transport de matières dangereuses	7
- Régularité du trafic voyageur	8
- SNCB Colis : Où en sommes nous ?	10
- Nouvelle desserte du Hainaut Occidental	11
- Offre touristique améliorée vers la côte	13
- Action clientèle - Pourquoi et comment ?	13
- 150 ans de Chemins de Fer ... dans la région du Centre	14
... à Courtrai	14
- Histoire à suivre ...	15
- Journées portes ouvertes à Bruxelles-Midi	15

Cher Collaborateur,

Vous avez certainement constaté que, depuis janvier, "INFO T" s'est transformé en circulaire, et que l'indication "INFO" a disparu !

L'intention n'était certes pas de diminuer l'information au sein du Département T.

Au contraire, j'avais annoncé en début d'année, à l'occasion d'une réunion des fonctionnaires des bureaux de direction, que **le personnel Transport** devait, mieux que par le passé, être informé de tout ce qui vit et bouge à l'intérieur de son département.

Ce sera, le rôle d'INFO TRANSPORT, dont le premier numéro est, dès aujourd'hui, entre vos mains.

Une feuille d'information, **de et pour** le personnel Transport, qui doit être le porte-parole de **tous les services T.**

Dans la mesure du possible, des informations seront fournies, qui traiteront de la politique du Département T, ainsi que des études particulières importantes.

En outre, via INFO TRANSPORT, votre attention sera attirée sur des problèmes actuels, et des campagnes de sensibilisation seront lancées par ce canal.

J'espère que notre INFO TRANSPORT animera l'esprit d'équipe de tous ceux qui appartiennent au Transport.

Il est évident, que pour l'exploitation journalière du réseau, nous avons besoin des autres services, mais pour le client, ce sont les 24.500 agents "Transport" qui se trouvent à l'avant-plan.

Dans le cadre des mesures de rationalisation et de restructuration, de gros efforts ont déjà été demandés et obtenus auprès du personnel Transport.

Mis à part quelques grincements et difficultés locales, je me dois de constater que nous tenons le coup. Nos résultats se sont d'ailleurs sensiblement améliorés l'année dernière, et nous avons atteint, tant pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises, un taux de régularité dont nous pouvons déjà être fiers.

Nous serons néanmoins encore astreints à diminuer nos coûts de production et à augmenter nos performances. Ceci ne pourra se réaliser que si l'on s'attaque en profondeur aux méthodes de production et de travail.

Ces efforts de rationalisation, qui ne doivent en rien diminuer notre service à la clientèle, mais qui augmentent notre efficacité, devront nous guider dans les années à venir.

Les nombreuses propositions de rationalisation que j'ai reçues fin 88 de la part des fonctionnaires Transport m'ont d'ailleurs conforté dans cet esprit.

Le groupe de travail qui analyse actuellement ces propositions terminera ses travaux avant les vacances; je peux affirmer que nos responsables, dans la grande majorité, ont compris leur mission, et je les en remercie.

Puisse "INFO TRANSPORT" renforcer le lien entre le terrain et la direction, et conduire ainsi à une meilleure collaboration et une plus grande dynamique à l'intérieur des services Transport.

ir. A. MARTENS

**LE
TRAFIC VOYAGEUR
EST EN HAUSSE!**



Cette nouvelle dont on aurait douté il y a quelques années est une réalité pour 1988.

En effet, sur base de la vente des titres de transport, le trafic voyageur a atteint 6.350 millions de voyageurs-kilomètre (mio vkm). Par rapport aux 6.270 millions de vkm en 1987, ceci représente une augmentation de 1,3 %.

Le nombre de voyageurs-kilomètre est obtenu en additionnant le nombre total de km parcourus par tous les voyageurs.

Cette évolution favorable se retrouve aussi bien en service intérieur qu'en service international, mais si elle est de l'ordre de 0,7 % pour le trafic intérieur, elle atteint 4,9 % pour la fréquentation des trains internationaux.

TRAFIC	unités	1987	1988	évolution 1987 - 1988
Intérieur	mio vkm	5.467	5.508	+ 0,7 %
International	mio vkm	803	842	+ 4,9 %
Total	mio vkm	6.270	6.350	+ 1,3 %

Les recettes globales du trafic voyageurs sont passées de 11.300 millions de FB (mio FB) en 1987 à 11.532 millions en 1988, soit une augmentation de 2,1 %.

RECETTES	unités	1987	1988	évolution 1987 - 1988
Intérieur	mio FB	9.407	9.462	+ 0,6 %
International	mio FB	1.893	2.070	+ 9,3 %
Total	mio FB	11.300	11.532	+ 2,1 %

L'examen des recettes par type de produits permet de juger de l'effet des nouvelles formules tarifaires.

L'augmentation de la vente de billets en service intérieur, s'est produite essentiellement en trafic à prix réduit, le trafic avec billets à prix plein étant par contre en régression.

Cette évolution divergente, déjà constatée dans les résultats du 2ème semestre 1987, provient principalement des réductions accordées sur toute une série de produits tels que les billets touristiques aller-retour, les billets week-end et assimilés, "un beau jour à", Evénements", ... etc.

Ces promotions se sont avérées très rentables; la diminution des recettes sur la vente des billets à prix plein (- 25 mio FB, soit - 0,7 %) a en effet été largement compensée par une augmentation des recettes sur la vente des billets à prix réduit (+ 293 mio FB, soit + 9,9 %).

Dans la catégorie "abonnements", on constate une diminution en ce qui concerne les abonnements sociaux; on l'attribue à une modification de la structure sociale de la population.

Le tableau ci-après reprend en détail le trafic et les recettes **par catégorie** de titre de transport :

Catégories	unités	1987	1988	évolution 1987 - 1988
Billets à prix plein	mio vkm	1.130	1.098	- 2,8 %
	mio FB	3.507	3.482	- 0,7 %
Billets à prix réduit	mio vkm	1.614	1.741	+ 7,8 %
	mio FB	2.957	3.250	+ 9,9 %
Abonnements sociaux	mio vkm	1.987	1.933	- 2,7 %
	mio FB	2.206	2.142	- 2,9 %
Abonnements scolaires	mio vkm	627	639	+ 1,9 %
	mio FB	742	751	+ 1,2 %
Autres abonnements	mio vkm	912	939	+ 3,0 %
	mio FB	1.448	1.481	+ 2,3 %

LE TRAFIC MARCHANDISES EN 1988 : TRANSPORTER PLUS AVEC MOINS DE TRAINS !

En 1988, nous avons transporté 1.796.100 de tonnes marchandises de plus qu'en 1987 (+ 2,7 %). Avec les trains complets et ceux du trafic diffus, nous atteignons un tonnage transporté d'environ 66 millions de tonnes.

Ces 65.784.100 tonnes ont été transportées par 309.414 trains de marchandises, ce qui représente une diminution de 2.799 trains par rapport à 1987. **Un train complet** est, en principe, un train qui, sur son trajet achemine un ensemble de wagons chargés ou vides, remis par un même expéditeur pour un même destinataire. Un **train du trafic diffus** achemine des wagons expédiés isolément ou en groupes.

L'augmentation de ce tonnage s'est surtout manifesté dans la partie Nord.

Ainsi, pour le seul port d'Anvers, on a constaté une augmentation de 12 % dans le trafic de minerais et près de 15 % dans celui du charbon (dû en partie à la fermeture de certaines mines dans le Limbourg).

Dans la partie Sud, les résultats apparaissent également encourageants.

Le trafic de coils (rouleaux de tôle) et des autres produits métallurgiques de Carlam (Châtelet) s'est accru de 20 % tandis que celui de Athus (conteneurs) augmentait de 8,5 %.

Modifications au trafic diffus.

Un objectif important du plan TOP consiste à amener à destination le jour B les wagons remis au transport le jour A. Cet objectif jour A/jour B a été réalisé à 94,7 %.

En général, entre certaines gares de triage belges et étrangères, des trains directs ont été créés : cette mesure présente l'avantage d'accélérer sensiblement l'acheminement et de diminuer considérablement les risques d'avaries au cours du trajet.

Ainsi, 3 trains circulent actuellement de Bettembourg (CFL) vers Anvers-Nd et 1 train de Stockem vers Woippy (SNCF). Le nouveau train "Bananes express" relie Anvers BE à Koln Eifeltor en assurant la correspondance au système allemand Intercargo, de sorte que les wagons partant d'Anvers le jour A à 14h, parviennent le jour B vers 7h dans \pm 200 gares DB.

Le train Interdelta circulant entre Anvers-Nd et Lyon, avec escale à Anvers-Schijnpoort, Schaerbeek et Stockem achemine les wagons de toutes les zones belges (excepté Monceau) destinés aux gares situées entre Lyon et Marseille de sorte que ceux-ci, pour la plupart, parviennent déjà à destination le jour C à 7h.

En 1988, ce train a connu un réel succès; le nombre de circulations hebdomadaires est passé de 3 à 4. Dans le sens France - Belgique, une troisième circulation sera prévue à partir du 28.05.89.

Trafic par trains complets.

Le trafic intérieur a connu de **nouveaux trafics** importants : trafic de coils entre Chertal et Renory-Port (en 1988 : 1722 wagons - 93000 T) - trafic autos entre Genk et Zeebrugge (à raison de 2 trains par jour et de 200 autos par train).

Suite à un incident technique grave à Ougrée, l'approvisionnement de Chertal en fonte en fusion s'est réalisé provisoirement au départ de Dunkerque, d'Ukange (en Alsace) et de Rheinhausen (Allemagne). Un nouveau trafic de fonte en fusion a par ailleurs débuté entre Dunkerque et Gand-Nd (Sidmar) via La Panne.

Le **trafic combiné rail/route** a non seulement connu une hausse appréciable mais a de plus été accéléré sur certaines relations; ainsi l'amélioration de la correspondance à Muizen a permis un gain de 6h dans la relation Anvers - Scandinavie. Tandis que la concentration des correspondances à Quévy a permis de gagner 2h dans la relation Italie/France - Belgique.

Sur la relation Belgique - Italie via Stockem, 2 nouveaux trains ont été mis en circulation pour le trafic conteneur : l'un au départ d'Anvers-Schijnpoot, le second au départ de Zeebrugge. Un nouveau trafic de ferroutage (1 train/jour par sens) entre Bâle et Anvers a également vu le jour.

TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES.

ACCORD DB/NS/OBB/CFF/SNCB.

Le transport de marchandises dangereuses par wagons complets représente 12 % du trafic de la SNCB et son importance devrait s'accroître sensiblement au cours des prochaines années. Ces transports tombent sous l'application du RID (Règlement International des marchandises Dangereuses).

En 1986, 3 réseaux (DB/NS/OBB) ont conclu une convention par laquelle ils s'engageaient à vérifier que les dispositions prévues par le RID étaient respectées par les expéditeurs. Le but était à la fois d'augmenter la sécurité et d'accélérer le passage des wagons en frontière renforçant ainsi la position concurrentielle du rail.

La SNCB et les CFF ont décidé de se joindre à cet accord à partir du 28.05.89.

Afin d'instruire et de sensibiliser le personnel aux nouvelles dispositions, des séances d'information et de recyclage sont organisées en avril et mai.

La **régularité du trafic ferroviaire** est une des principales caractéristiques d'une organisation décente et de l'exécution du produit que la SNCB fournit à sa clientèle, notamment une offre de transport pour voyageurs et marchandises.

Des trains respectant l'horaire prévu sont la carte de visite du chemin de fer : la certitude, d'une part, que le client-voyageur peut accomplir son voyage selon le planning établi, et d'autre part que le client-marchandises recevra ses marchandises à destination dans les délais prévus.

REGULARITE DU SERVICE DES TRAINS DE VOYAGEURS

La régularité du trafic des trains de voyageurs est de la plus grande importance si l'on veut attirer le client et lui offrir un "produit" fini.

Le plan IC/IR, introduit en 1984, repose sur le principe des trains cadencés aisément reconnaissables et sur une optimisation des correspondances. Il ne peut fonctionner parfaitement qu'avec une régularité optimale du trafic.

Par son ensemble structuré, le modèle ordonné des horaires et du matériel utilisé et la réduction des délais d'attente autorisés dans les gares de correspondance, le plan IC/IR a lui-même été un élément autorégulateur du trafic.

La régularité des trains de voyageurs a donc augmenté sensiblement depuis l'introduction du plan IC/IR. De plus, cette régularité a été favorisée par une réduction du nombre d'incidents (fautes, dérangements, ...).

Assurer et surveiller la régularité du service des trains relève, d'une part, des services d'exécution (exécution correcte et sûre de leurs tâches) et d'autre part du contrôle au niveau de la gare, du dispatching régional et du dispatching central.

Les éléments, qui exercent une influence négative sur la régularité doivent être recherchés et éliminés, et les travaux à effectuer dans les voies doivent être coordonnés de façon à concilier le mieux possible rendement et régularité.

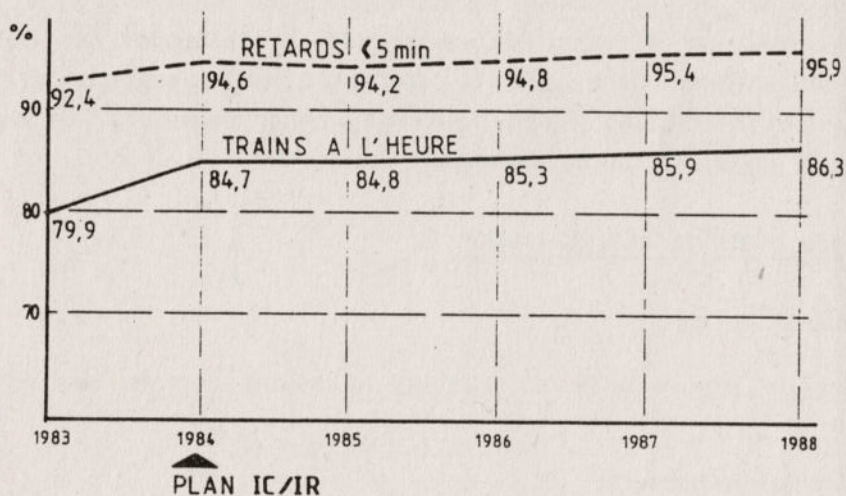
Evolution de la régularité des trains de voyageurs

Afin d'obtenir une vue globale de la régularité des trains de voyageurs sur le réseau, les dispatchings régionaux élaborent des statistiques des retards de trains à l'arrivée, dans la gare terminus située dans leur zone.

Les trains qui transitent par Bruxelles sont annotés à l'arrivée à la première gare, Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord.

Ces données sont centralisées et analysées par le dispatching central qui publie mensuellement ses rapports.

Le nombre de trains à l'heure à l'arrivée s'élevait en 1983 à 79,9 % et en 1988 à 86,3 %; celui avec un retard maximum de 5 minutes, s'élevait en 1983 à 92,4 % et en 1988 à 95,9 %. Le graphique ci-après donne l'évolution de 1983 à 1988, avec l'amélioration remarquable depuis la mise en service du plan IC/IR.



La régularité du service des trains de voyageurs peut actuellement être qualifiée de convenable.

Même si de nouvelles améliorations spectaculaires sont sans doute à exclure, nous devons tout mettre en oeuvre pour maintenir ces résultats et si possible les améliorer

Dans un prochain numéro, nous aborderons la régularité des trains marchandises.

SNCB-COLIS : OU EN SOMMES NOUS ?

Au cours des dernières années, le service des colis a été régulièrement à la une de l'actualité mais malheureusement pas toujours dans un sens positif. Certaines déclarations politique mettaient même en question la poursuite par le rail de l'activité "colis" ou envisageaient la privatisation ou la filialisation.

Il est d'ailleurs indéniable que notre service de messageries, par le travail manuel important et intensif, ainsi que par la présence d'un nombre prépondérant de petits envois mal rémunérés, était devenu fort déficitaire.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Partant de la constatation que l'abandon pur et simple du trafic de détail conduirait, dans l'immédiat, à une perte de recettes de \pm 3,5 milliards de francs sans qu'il soit possible de réaliser une économie réelle correspondante et consciente par ailleurs de l'importance de l'enjeu, tant économique que social, la Direction a élaboré un plan de réorganisation, appelons-le un "plan de sauvetage".

Ce plan a été accepté par le Conseil d'Administration en sa séance du 31 mai 1988, confirmant ainsi sa décision de maintenir **le transport de colis** comme troisième pilier, au même titre que le transport de voyageurs et celui des wagons complets. Cette décision était, toutefois, conditionnée par la nécessité de rendre ce secteur d'activité commercialement rentable.

En quoi consiste ce plan de réorganisation ?

Il répond aux impératifs suivants :

- offrir un niveau de prix adapté au marché en tenant compte des prestations à fournir;
- réduire les coûts au maximum;
- offrir aux clients une meilleure qualité de service.

La réalisation de ce plan de sauvetage comporte 2 phases réparties sur les années 1988-1989.

En 1988, on s'est attaché à appliquer les mesures suivantes :

- **Révision des tarifs.**

L'idée de base était qu'il valait mieux abandonner un produit que devoir le vendre à un prix qui n'arriverait jamais à couvrir son coût.

Ce raisonnement logique était à la base des premières mesures dans le domaine tarifaire.

Le 1er janvier 1988, les colis postaux en service intérieur ont été supprimés et un prix uniforme de 160 F par colis a été introduit. Parallèlement à cette mesure on a relevé dans le courant de l'année, les prix contractuels pour le transport de petits colis, au niveau du marché. En outre, on s'est efforcé par des réductions de prix bien étudiées de conserver le trafic d'envois pondéreux et d'en acquérir de nouveaux.

A la suite de ces mesures, on a enregistré une baisse de quelque 2,5 millions de petits colis tandis que les recettes globales demeuraient stables.

- Adaptation des moyens.

La baisse du volume de transport de quelques 21 % a permis de réduire le nombre de secteurs de camionnage de 15 % et d'adapter les besoins en personnel. Pour 1988, l'amélioration du rendement se chiffre déjà à environ 400 millions. Sur base annuelle, une diminution des coûts de 20 % est prévue.

Dans un **prochain article**, nous traiterons plus particulièrement des mesures relatives à la phase 1989.

DIMANCHE 28 MAI 1989 :

NOUVELLE DESSERTÉ DU HAINAUT OCCIDENTAL

La SNCB a présenté récemment à la presse la nouvelle desserte du Hainaut Occidental qu'elle proposera au public à partir du dimanche 28 mai prochain.

Le nouveau service instauré sur la ligne 94 Mouscron - Tournai - Bruxelles - Schaerbeek comprendra un IC M qui circulera toutes les heures.

On y retrouvera aussi un IR b en provenance d'Anvers, scindé à Enghien en deux rames. En desservant **tous les arrêts**, la première partie se dirigera vers Grammont par la ligne 123, puis reviendra à Enghien via Lessines et Ath, c'est-à-dire via les lignes 90 et 94 (arrêt partout).

De la même manière, la deuxième partie rejoindra Grammont via les lignes 94 et 90, puis reviendra à Enghien par la ligne 123.

De ce fait, l'IC J de la dorsale wallonne sera limité à Tournai et la navette actuelle Ath - Grammont sera supprimée.

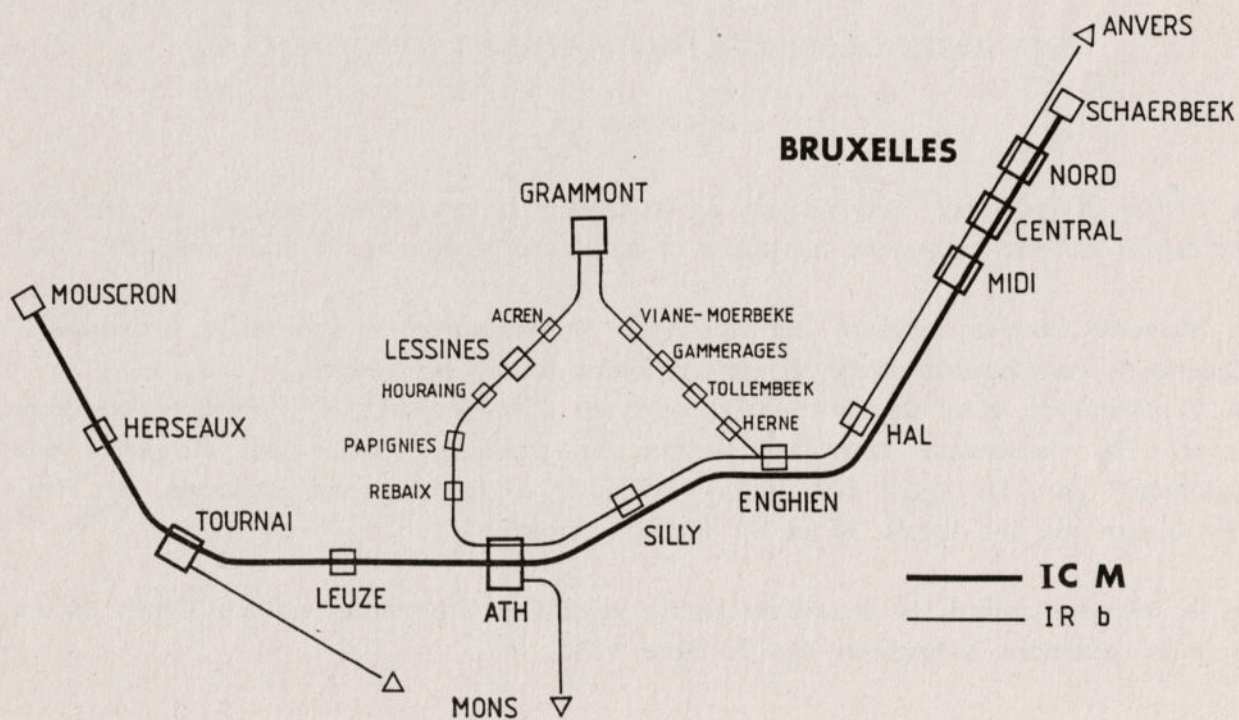
Les voyageurs mouscronnois bénéficieront donc d'une relation directe rapide avec Bruxelles (moyenne horaire supérieure à 90 km, gain de 13 minutes sur le trajet actuel) et auront accès à la dorsale wallonne par un système de correspondance immédiate (5 minutes) à Tournai.

La durée du trajet vers Bruxelles sera réduite de 10 minutes pour tous les voyageurs qui emprunteront l'IC M à Tournai, Leuze et Ath. L'IR b assurera une liaison directe (sans changement de train) avec Bruxelles pour toutes les communes de la région Ath - Lessines - Grammont. Le temps de parcours sera réduit de 3 à 4 minutes.

La SNCB et la SNCV ont profité de cette vague d'améliorations pour élaborer ensemble, et dans la mesure du possible, un plan de complémentarité de leurs deux réseaux.

A cet effet, les horaires d'un certain nombre de lignes de la SNCV ont été adaptés autour des gares de Tournai, Leuze, Ath, Enghien et Silly.

La SNCB n'a pas remodelé sa desserte du Hainaut Occidental sans consulter la clientèle concernée. Son projet a été présenté à l'Intercommunale Régionale SIDEHO, qui l'a répercuté aux villes et communes intéressées. L'accord de toutes ces instances a permis de mettre au point un service dont les voyageurs découvriront les qualités dès le dernier dimanche de mai, jour pour lequel une campagne de promotion est prévue.



OFFRE TOURISTIQUE AMELIOREE VERS LA COTE EN 1989

Pendant la période touristique (du 17 juin au 10 septembre et les week-ends de Pâques et Ascension 1990), les trains Intercity Bruxelles-Denderleeuw-Alost-Gand seront, le week-end, prolongés jusqu'à Blankenberge tant à l'aller qu'au retour. Ils marqueront des arrêts supplémentaires à Wetteren et Aalter. Un important potentiel de voyageurs de la région de la Dendre, de Wetteren et d'Alost bénéficie ainsi d'une relation directe et cadencée avec Blankenberge pendant cette période touristique.

Les jours de semaine de la même période, le train omnibus Gand-St-Pierre - Bruges continuera jusque Blankenberge, ce qui permettra à la clientèle des gares situées entre Gand et Bruges de bénéficier de relations directes cadencées avec la côte.

ACTION CLIENTELE - POURQUOI ET COMMENT ?

Plus que jamais nous devons penser et agir en fonction de la clientèle.

- * Un plan d'action réparti sur 3 ans a été mis sur pied, pour tout le **personnel d'accompagnement** (+ 2.400) qui sera appelé d'ici 1992, à participer à des séminaires ayant pour thème "relations humaines et comportement commercial".
- * Le personnel d'accompagnement des trains internationaux portant le label Eurocity reçoit une formation complémentaire portant notamment sur :
 - la connaissance et la vente des billets internationaux;
 - la desserte du matériel international;
 - l'accueil, l'information et les annonces.
- * Au 01.01.89 entrent en vigueur de nouvelles dispositions tarifaires "voyageurs". Pour la première fois, des séances d'information et de recyclage du personnel **préposé aux guichets** ont été organisées (décembre 88).
- * A partir de la seconde quinzaine d'avril s'ouvre une nouvelle formation qui sera dispensée aux **agents des guichets voyageurs** du service intérieur.

Un plan d'enseignement s'établira sur 33 journées dont 9 de pratique en gare.

Pourquoi cette formation ?

Le premier contact entre le client et notre Société s'établit en effet, dans la plupart des cas, au guichet.

Notre agent doit donc avoir une parfaite connaissance des produits et être à même de réagir correctement à la demande du client.

Par suite de la complexité des différents produits et d'un état d'esprit plus critique de la clientèle, il est apparu nécessaire d'abandonner la formation traditionnelle par compagnonnage et de la remplacer par une formation fondamentale plus efficiente, où l'accent sera mis aussi bien sur la connaissance des produits et des prescriptions F que sur les aptitudes techniques et les capacités de communication et d'accueil.

150 ANS DE CHEMINS DE FER

... DANS LA REGION DU CENTRE

La région de La Louvière fêtera dignement le 150e anniversaire de la réalisation en 1839 de la première ligne ferrée dans le bassin du Centre.

Jusqu'au 29 octobre, une exposition retracera le développement du réseau ferré, l'évolution du matériel roulant, et l'histoire des métiers liés au rail.

Un concours de dessins sur le thème : "Un train, une gare, des voyageurs", sera organisé à l'intention des élèves des écoles primaires et secondaires.

L'exposition historique ainsi que la présentation des dessins auront lieu à l'Ecomusée Régional du Centre dans les Ateliers de Bois-du-Luc.

... A COURTRAI

C'est le 22 septembre 1839 que le premier train à vapeur a empli le ciel de ses panaches sur la ligne Gand - Courtrai et que la gare de Courtrai a été inaugurée. Cet événement fut célébré en présence de Leurs Majestés le Roi Leopold I et la Reine, ainsi que de plusieurs ministres, personnalités et notables de la région.

A l'occasion du 150e anniversaire, la gare de Courtrai organise des manifestations les 22, 23 et 24 septembre prochain, en collaboration avec les services de Direction, la ville de Courtrai et les Organisations des Classes Moyennes.

Sont entre autres prévues les activités suivantes : inauguration officielle et session académique en l'Hôtel de ville, exposition des Chemins de Fer au Conservatoire, journées portes ouvertes à la gare, au Bloc 21 et dans les ateliers de "Traction Diesel", exposition "Chemins de Fer Miniatures" aux ATD.

Un service navette sera assuré (toutes les 30 min.) par train à double étage entre la gare, l'ATD et le stand de lavage pour voitures. Sont également au programme : des excursions en train à vapeur miniature et autres animations sur

la Place de la gare, une exposition philatélique au Conservatoire avec oblitération spéciale le 22.09.89, un concours de collage à l'attention de l'enseignement primaire, un concours d'étalage de magasins sur le thème "Le Rail à l'honneur" et, le 08.09, un tapis de fleurs sur la place (Schouwburgplein), tapis reprenant le logo ci-contre.

Pour de plus amples renseignements, veuillez-vous adresser à la gare de Courtrai.



HISTOIRE A SUIVRE ...

MOINS EN VOITURE ET PLUS EN TRAIN.

La clientèle de Namur, à l'instar de celle des autres grandes gares du réseau connaît le problème quotidien des embouteillages et des difficultés de parcage.

Profitant de l'avancement des travaux d'électrification de la ligne 154, ainsi que de la réalisation du nouveau bâtiment à voyageurs et d'un parking à Jambes-Nord, des relations **sans transbordement** seront établies entre cette gare et Bruxelles dès le 29 mai 1989. A cette date, 5 trains des relations IC actuelles partiront de Jambes-Nord le matin et 6 trains y arriveront le soir.

Cette réalisation vise un double objectif :

- **attirer** à Jambes-Nord, une clientèle qui va prendre le train à Namur mais qui subit les embouteillages de la ville et trouve difficilement un emplacement de parcage;
- **séduire** les automobilistes qui ne considèrent pas nécessairement comme un privilège, ni la traversée du viaduc de la Meuse à Beez, ni les bouchons quotidiens sur l'autoroute à l'approche de l'agglomération bruxelloise.

Gageons que ces améliorations rencontreront le même succès que celui obtenu dans la région de Mons par la desserte systématique de Jemappes et de Quaregon par l'IC I Schaerbeek - Saint-Ghislain. Depuis que ces gares bénéficient de relations avec Bruxelles sans transbordement à Mons, le nombre de voyageurs y a augmenté respectivement de 21 % et 36 % en un an.

Et nous pensons que la réouverture de Kiewit dans la périphérie de Hasselt, avec desserte cadencée par l'IC F Genk - Hasselt - Landen - Bruxelles, etc ... à partir du 29 mai, rencontrera également un succès certain.

Rappelons pour terminer que la mise en service de la traction électrique entre Namur et Dinant est prévue pour 1990. A cette occasion, l'actuelle relation IC Gand - Namur sera prolongée jusqu'à Dinant.

JOURNEES PORTES OUVERTES EN GARE DE BRUXELLES-MIDI

Les traditionnelles journées "Portes Ouvertes" de la gare de Bruxelles-Midi auront lieu les 21, 22 et 23 juillet 1989 entre 10 et 20 heures.

Les curiosités et activités suivantes sont prévues : présentation de locomotives à vapeur et voitures anciennes, visite du Train Royal de Léopold II et d'une rame TGV, exposition de trains miniatures, possibilité d'aller visiter par train d'une part le musée à Bruxelles-Nord et d'autre part les installations de Forest (p.e. les ateliers), et enfin visite de la cabine de signalisation de Bruxelles-Midi.

Des renseignements supplémentaires seront diffusés par les médias.

