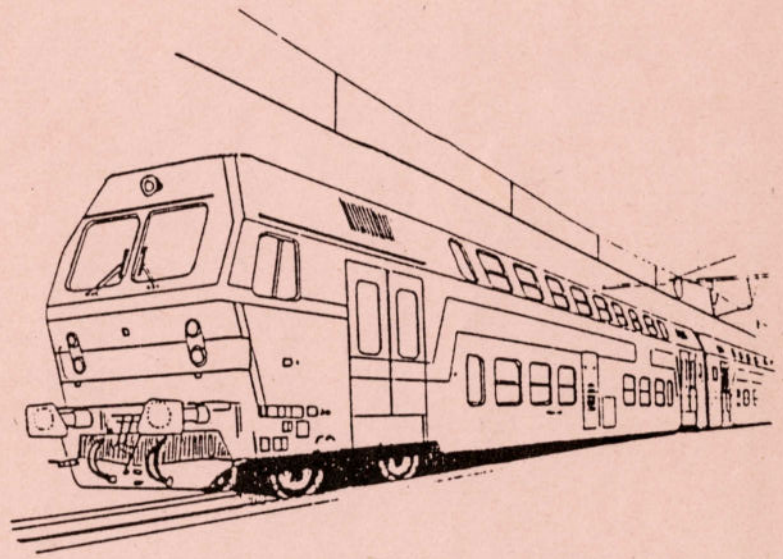
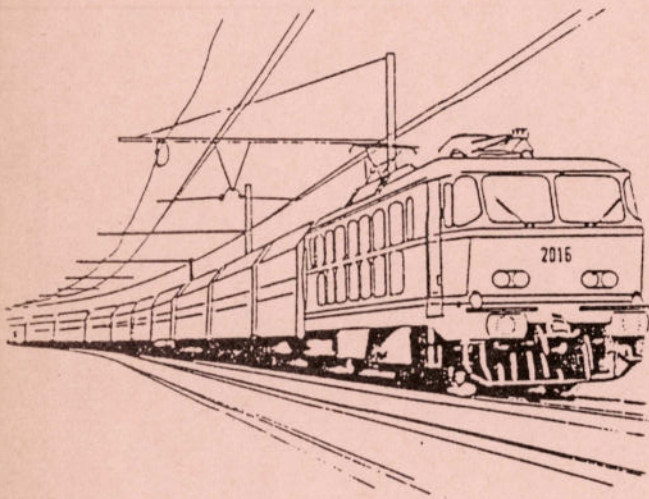


INFO

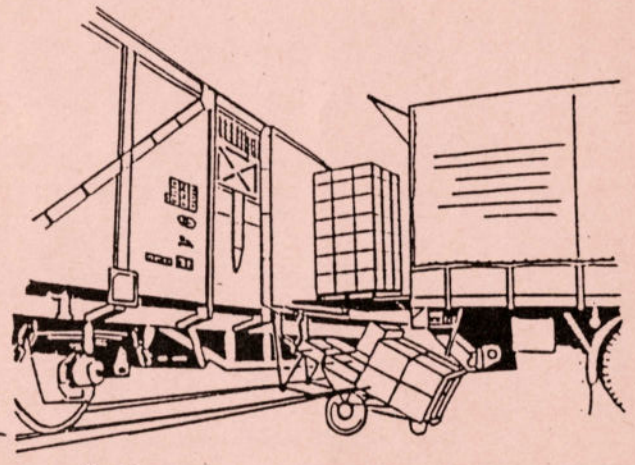
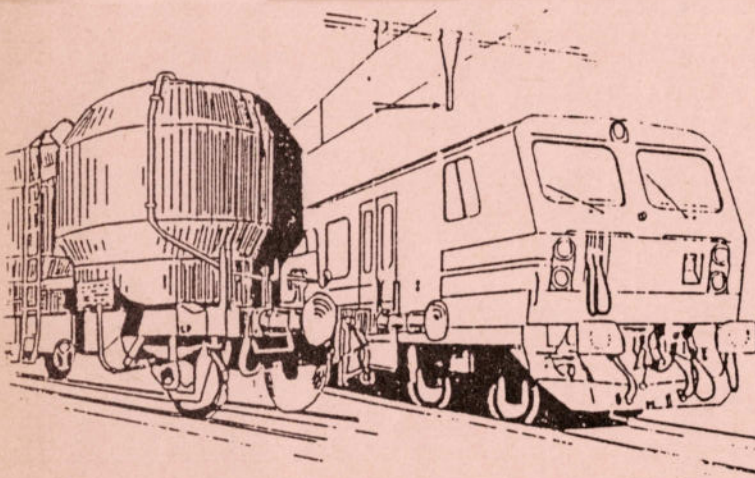
septembre 89
N° 2

TRANSPORT



IFIR

TOP PLAN



AVANT-PROPOS

Après la parution du premier numéro d'INFO TRANSPORT, nous avons reçu plusieurs réactions et suggestions dont nous vous remercions.

Vos avis en relation avec ce deuxième numéro, ainsi que des propositions pour l'avenir sont toujours les bienvenus.

Vu que INFO TRANSPORT veut être le porte-parole de **tous les services T**, nous invitons non seulement les services de la direction mais aussi les services d'exécution, à nous envoyer des articles susceptibles d'être publiés.

Notre adresse :

Dpt Transport, Division 10.11, Section 83, tél. : 911/4111 ou 4455.

la rédaction.

SOMMAIRE

	page
- Evolution du cadre du dpt Transport	3
- Echo en ce qui concerne l'action clientèle	4
- La bataille du papier	5
- Déclaration à l'exportation des transports militaires	6
- Relation en train entre l'Aéroport et Bruxelles	7
- La Darse Sud à Zeebrugge	7
- Restructuration du trafic diffus	8
- Histoire à suivre ... la réouverture du point d'arrêt de Kiewit	9
- La régularité de nos trains de marchandises	10
- 150 ans de chemin de fer au Limbourg	11
- L'avenir de SNCB-Colis	12
- Circulation de wagons accouplés ou articulés	13
- Succès touristique pour le rail	15

EVOLUTION DU CADRE DU DEPARTEMENT TRANSPORT DEPUIS LA RESTRUCTURATION DE LA SOCIETE

Lors de la mise en place des nouvelles structures de la SNCB au 1 janvier 1988, le cadre du département et des services d'exécution T des districts a été établi en ajoutant à l'ancienne Direction de l'Exploitation :

a) Venant de M :

- les conducteurs et leur encadrement fonctionnel et administratif;
- les visiteurs de matériel et les planningman-brigadiers A "wagons";
- certains nettoyeurs de voitures;
- les ouvriers et chefs-ouvriers des faisceaux des ateliers (service de cour).

b) Venant de ES :

- les signaleurs et une partie de leur encadrement fonctionnel.

Par contre, les garages chargés de l'entretien des véhicules routiers étaient transférés au service M.

Ensuite, au 1 juillet 1988, l'Autorité Supérieure a fixé le cadre fonctionnel de l'ensemble du personnel T, c'est-à-dire le cadre nécessaire et suffisant pour assurer le fonctionnement normal des différents services ou unités administratives.

Le tableau suivant donne l'évolution du cadre T à l'échelon réseau et par catégories, entre le 1/12/87 (ancienne Direction E) et le 1/8/89 (cadre fonctionnel actuel).

	1/12/87 (1)	1/1/88 (2)	1/7/88 (3)	1/8/89 (4)
Mouvement	3.613	3.636	3.487	3.493
Factage	1.325	1.322	1.227	1.187
Personnel de trains	2.626	2.626	2.400	2.377
Autres	3.517	3.960	3.802	3.797
Total Employés	11.081	11.544	10.916	10.854
Cond. véhic. automobiles	504	494	454	400
Conducteurs	-	4.900	4.678	4.662
Signaleurs	-	2.455	2.193	2.174
Autres	5.739	7.072	6.347	6.188
Total Ouvriers	6.243	14.921	13.672	13.424
TOTAL	17.324	26.465	24.588	24.278

(1) Au 1/12/87 Ex- Direction Exploitation

(2) Au 1/1/88 Après reprise services ES + M → Département T

(3) Au 1/7/88 Fixation cadre fonctionnel

(4) Au 1/8/89 Cadre fonctionnel actuel.

De ce tableau, on peut tirer les enseignements suivants :

- au 1/1/88, la création du département T s'est soldée par un apport de :

* 463 employés;

* 8.678 ouvriers,

soit un total de 9.141 unités.

- entre le 1/1/88 et le 1/8/89, l'effort de restructuration a permis l'économie de :

* 690 employés;

* 1.497 ouvriers,

soit un total de 2.187 unités.

D'autres études en cours risquent d'influencer le cadre T à brève échéance; il s'agit :

- de la restructuration des centres routiers et de SNCB-Colis en général;

- l'intégration des signaleurs dans la gestion classique du personnel sédentaire T;

- l'intégration des visiteurs dans certaines tâches anciennement E.

A plus long terme, l'informatisation des tableaux de service des gares et la centralisation de certaines tâches administratives auront aussi une répercussion sur le cadre T.

ECHO

L'article "**Action clientèle - Pourquoi et comment ?**" paru dans le premier numéro de la revue INFO a suscité diverses réactions.

Certains lecteurs ont déploré l'absence de formation pour les agents préposés à la vente dans les domaines "marchandises" et "voyageurs en trafic international".

De telles réactions ont sensibilisé davantage encore les autorités sur la nécessité d'une telle formation et un plan d'action a été établi pour répondre à ce besoin.

La formation professionnelle T ne disposant toutefois d'aucun spécialiste en ces matières, elle recherche des collaborateurs qui seraient disposés à apporter leur contribution à cette mission importante.

Celle-ci doit, via une analyse du travail, déboucher d'une part sur la détermination du profil exigible pour remplir les fonctions précitées et d'autre part sur l'élaboration d'un plan d'enseignement pour les matières concernées. Pour la rédaction des syllabi nécessaires, il est, dès à présent, fait appel à des agents qui disposent d'une expérience pratique certaine en ces domaines et sont volontaires pour dispenser les cours.

Les candidats peuvent prendre contact avec le bureau Formation Professionnelle du Transport (tél. : 911/4173 et 4135).

TIME MANAGEMENT :

LA BATAILLE DU PAPIER

L'essor de la bureautique n'a pas pu empêcher qu'un déluge de papier continue à tomber sur nous tous les jours. Toutes sortes de documents échouent sur notre table de travail : notes internes, mémorandums, correspondance externe, brochures commerciales, rapports, statistiques, revues, etc.

Souvent nous éprouvons quelques difficultés à rester maîtres de cet amas de papier. Nous y jetons un rapide coup d'oeil et puis, la plupart du temps, nous empilons. Nous prenons de bonnes résolutions : il viendra bien un moment où on pourra y consacrer l'attention requise. Mais ce n'est souvent que partie remise. Et pendant ce temps, la pile continue de monter.

Il existe pourtant un moyen facile d'y échapper. Pour gagner la bataille du papier, il importe de s'organiser de manière à ne prendre qu'une seule fois les documents en main. Passez-les en revue et décidez immédiatement ce que vous allez en faire : réagir, classer, transmettre ou jeter dans la corbeille.

Passer en revue

Ne laissez pas traîner le document, mais lisez-le attentivement dès la première fois. N'en différez la lecture qui si elle prend plus de 10 minutes.

Réagir

Le document en appelle souvent à une action immédiate : téléphoner, faire un calcul, annuler une instruction, prendre rendez-vous, organiser une réunion, réunir de la documentation, etc. Faites-le tout de suite aussi.

Classer

Donnez au document une place dans votre classement de telle sorte que vous puissiez mettre la main dessus quand le moment sera venu - et seulement alors.

Vous pouvez le cas échéant confier le classement à un collaborateur. Mais veillez à ce que celui-ci soit sur la même longueur d'onde.



Il y a en effet trois façons d'aborder tout classement : on peut évidemment classer le document par thème, mais aussi par date à laquelle on en aura besoin (date d'un entretien, d'une réunion ...) ou encore par personne qui devra en discuter avec vous.

Transmettre

Si le document concerne l'un de vos collaborateurs, transmettez-le lui immédiatement, avec éventuellement un bref commentaire ou des instructions.

La corbeille à papier

Pour tout ce qui résiste à la réaction, au classement ou à la transmission, il n'y a qu'une devise : dans la corbeille. Faites-le sans scrupules. Il est naturellement bien possible que vous aurez encore besoin ultérieurement du document jeté. Mais il n'en sera ainsi que dans des cas exceptionnels. La plupart du temps, le jeu n'en vaut pas la chandelle : vouloir peureusement tout conserver prend en fin de compte beaucoup de temps et d'énergie. Et si vous avez malgré tout absolument besoin du document jeté, il vous reste toujours la possibilité d'en demander une copie à l'expéditeur.

Celui qui adopte cette méthode ne réalise pas seulement un énorme gain de temps. L'Expérience apprend qu'on y gagne aussi en sérénité !

(Traduit pour vous de "Nieuwsbrief voor mensen met personeel").

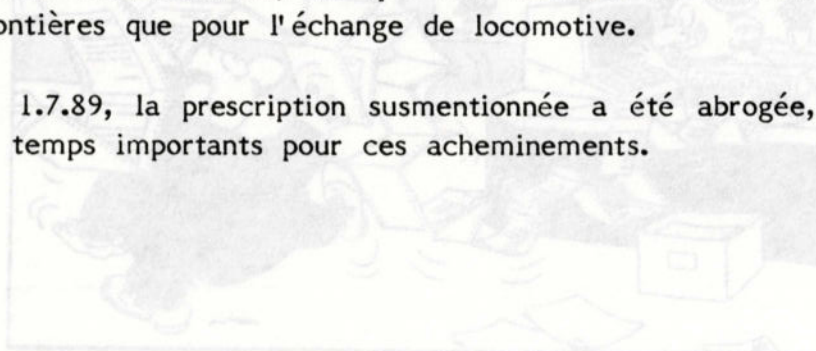
DECLARATION A L'EXPORTATION DES TRANSPORTS MILITAIRES

... UN PAS DE PLUS DANS LA BONNE DIRECTION

Avant le 1.7.89, les wagons chargés de marchandises militaires devaient être présentés à la douane, dans la gare frontière de sortie.

De ce fait, ces wagons ne pouvaient être incorporés dans la plupart des trains de marchandises internationaux, vu que ces derniers ne s'arrêtent tout au plus aux gares frontières que pour l'échange de locomotive.

A partir du 1.7.89, la prescription susmentionnée a été abrogée, ce qui permet des gains de temps importants pour ces acheminements.



RELATION EN TRAIN ENTRE L'AÉROPORT ET BRUXELLES

A partir du 24 septembre 1989, quelques modifications importantes sont apportées pour améliorer le service de train dans la relation Aéroport - Bruxelles, avec comme objectif l'augmentation de la part de marché de la SNCB dans les déplacements de et vers l'Aéroport. En effet, une enquête auprès des voyageurs aériens à l'arrivée, a montré qu'un tiers de ceux-ci n'était pas au courant de l'existence de cette relation ferroviaire. Il existe donc encore un potentiel réel de voyageurs.

Les améliorations suivantes sont prévues :

- l'installation d'une billetterie dans la zone de douane de l'Aéroport: de cette façon, les voyageurs à l'arrivée sont plus vite informés de l'existence d'une relation directe en train vers Bruxelles, dont le prix n'est que de 70 F en deuxième classe et 105 F en première classe.
- augmentation de la fréquence à trois trains par heure : la relation IC I Schaerbeek - Saint-Ghislain est prolongée jusqu'à l'Aéroport (sans augmentation de personnel ni de matériel), ce qui permet à Bruxelles-Midi d'obtenir une relation directe avec l'Aéroport;

Cette nouvelle offre sera appuyée par des mesures de promotion sous le nom de "Airport - City Express" et par une meilleure information des voyageurs.

* * * * *

LA DARSE SUD A ZEEBRUGGE

Dans le courant d'avril 89, de nouvelles installations de chargement de charbon et de minerais ont été mises en service le long du quai Sud de la Darse Sud à Zeebrugge.

Le premier train de charbon a quitté le faisceau "Pelikaan" le 10 avril à destination de Saint-Ghislain - Tertre et le premier train de minerais le 13 avril à destination de Cockerill Liège.

Après quelques incidents techniques, propres à toute nouvelle installation, on y charge depuis le mois de mai jusqu'à 10 trains de charbon et/ou de minerais par jour.

RESTRUCTURATION DU TRAFIC DIFFUS - I WAGON/JOUR

Le 30.04.1982, le Conseil d'Administration a décidé d'entreprendre une étude globale de réorganisation du trafic marchandises. Cette étude comprenait les volets suivants :

- phase I : a. restructuration des cours à marchandises et dessertes sur la base de 0,2 wagon/jour.
But : déterminer les gares pouvant traiter rationnellement le transport des marchandises et restructurer leur système de desserte;
- b. fixation des critères et règles pour l'organisation de trains complets;
- c. élaboration d'un nouveau système de répartition du matériel vide intégré dans le système GEM.
- phase II : a. détermination du volume de trafic à acheminer par :
- trains complets;
- trains du trafic diffus.
- b. détermination d'un nouveau plan de transport jour A/jour B impliquant la désignation de gares ayant une fonction de distribution et de concentration (noeuds de lotissement) ainsi que de la fréquence des trains de desserte et des liaisons entre ces gares.
- phase III : détermination de l'équipement nécessaire aux gares et lignes pour exécuter le plan de transport.

La restructuration "cours et dessertes" (0.2 wagon/jour) a été approuvée par le Conseil d'Administration le 23.03.1985 et s'est soldée par le maintien de 222 cours à marchandises et 595 raccordements sur une situation de départ respectivement de 404 cours à marchandises et 890 raccordements.

Une actualisation de l'étude précédente fut décidée au 2e semestre 1986 sur la base de 0.4 wagon/jour. Elle fut approuvée par le Conseil d'Administration le 14.07.1988 et maintenait 198 cours à marchandises (sur 222) et 488 raccordements (sur 595).

Une nouvelle actualisation sur la base de 1 wagon/jour a été décidée lors de cette même séance du Conseil d'Administration du 14.07.1988.

Lors de cette étude, en cas de doute sur la rentabilité d'une installation, un bilan économique comparatif a été établi.

De plus, une procédure MV a permis aux clients générant peu de trafic de conserver la possibilité d'utiliser le rail pour le transport de leurs produits, moyennant une contribution financière aux frais d'entretien et d'amortissement des installations SNCB mises à leur disposition.

Le 31.01.1989, le Conseil d'Administration approuvait le rapport de restructuration et fixait la mise en application effective de sa décision au 28.05.1989.

En conséquence, à quelques exceptions près (toujours en discussion), la restructuration 1 wagon/jour a maintenu la desserte de 147 cours à marchandises sur 198 et de 390 raccordements ou voies réservées sur 530.

Le regroupement de ces points de desserte en nouveaux circuits de desserte a été effectué par le département Transport en collaboration avec les gares et les districts.

Le bilan total de cette 3e phase donne un résultat net de 133 millions de francs/par an au moins, et ce, dans l'hypothèse la plus pessimiste où tous les clients concernés n'effectuent plus d'envois par rail.

Pourquoi cette restructuration est-elle si favorable ? Simplement par le fait que, si de nombreuses installations ont été proposées pour la fermeture, notamment 27,2 % des cours à marchandises et 26,4 % des raccordements, elles ne représentaient toutefois que 0,74 % du total des wagons chargés.

HISTOIRE A SUIVRE ...

LA REOUVERTURE DU POINT D'ARRET DE KIEWIT (HASSELT)

Le point d'arrêt Kiewit, situé au Nord de Hasselt, a été supprimé en 1984 lors de l'instauration du service IC - IR. Avant il était desservi par quelques trains de pointe et les omnibus de la ligne Hasselt - Genk. Ces trains ne donnaient pas de correspondances intéressantes ni à Hasselt, ni à Genk. En 1983, le nombre de voyageurs était tombé à 74.

Depuis le 28.05.89, ce point d'arrêt est à nouveau en service et desservi par les trains de la relation IC-F (Blankenberge - Genk) et les trains P.

Tout près de cette halte, il y a environ 200 places de parage, couvertes par le pont de la route R 74 au-dessus de la ligne 21 A.

La cérémonie de réouverture a eu lieu le 26.05.89. Dans son discours M. ROPPE, Bourgmestre de Hasselt attirait l'attention sur la nécessité de **disposer de possibilités de parage aux abords des grandes villes** ceci en correspondance avec le transport public.

Depuis la réouverture, les voyageurs du Nord de Hasselt ont accès aisément aux IC-F, sans devoir traverser la ville.

Nous constatons que l'intérêt ne s'est pas limité à la cérémonie inaugurale mais que de nombreux voyageurs utilisent déjà cette nouvelle possibilité.

LA REGULARITE DE NOS TRAINS DE MARCHANDISES

UN OBJECTIF MAJEUR!

Après avoir examiné dans le numéro précédent, la régularité des trains de voyageurs, nous nous penchons maintenant sur la régularité des trains de marchandises.

Alors qu'un retard de faible importance entraîne toujours des conséquences néfastes pour le service des voyageurs, nous serions tenté de croire que quelques minutes de retard n'ont pas de répercussion sur le trafic marchandises !

Rien n'est moins vrai ! En effet, depuis que les firmes importantes ont considérablement réduit leurs stocks, nos trains complets sont, pour ainsi dire, devenus des "stocks roulants" qui doivent permettre de reconstituer à temps les réserves vitales de ces usines. Tout retard risque donc de compromettre le processus normal de fabrication. Sont principalement concernés, tous les trains de **minerai, charbon et cokes** qui servent à l'approvisionnement des usines sidérurgiques et des centrales électriques. En 1986, 86 % de ces trains avaient circulé à l'heure ou avec un retard de moins de 30 minutes à l'arrivée, contre 87 % en 1989 (six premiers mois) passant par une pointe de 90 % en 1988.

Pour pouvoir concurrencer la route, il faut également que la régularité de notre **trafic combiné rail - route** - en expansion - soit optimale. Sur l'axe important Belgique - Italie, le pourcentage de trains à l'heure ou ayant moins de 30 minutes de retard à l'arrivée, atteignait 75 % en 1988 et 84 % pour les six premiers mois de 1989.

La même motivation doit inspirer la régularité des **trains de pétrole** destinés au Luxembourg et à la Suisse. Malgré la rotation très réduite du matériel, la régularité atteignait 75 % en 1988 et 85 % pour les six premiers mois de 89.

Si nous voulons conserver l'important **trafic autos**, il est impérieux que ces trains circulent à l'heure. En 1988, les trains d'autos suivis par nos services ont atteint un coefficient de régularité de 90 % et 91 % pour le 1er semestre 1989.

De grands espoirs sont également fondés sur le transport de **bananes** par trains complets. Depuis février 1988, un trafic s'est considérablement développé au départ de Zeebrugge et d'Anvers, à destination de l'Allemagne d'une part et de la Suisse et de l'Autriche d'autre part.

Le coefficient de régularité atteignait 90 % en 1988 et 88,5 % pour les six premiers mois de 1989. A priori, ces chiffres sont bons, mais il faut pourtant signaler que les clients concernés sont très exigeants sur le plan de la régularité.

Ceci provient de ce que les bananes doivent absolument être vendues sur les marchés matinaux. Toute rupture de correspondance dans les gares de formation est très néfaste pour le client.

La réorganisation du **trafic diffus** concrétisée en 1986 par la création du plan TOP a amélioré la position concurrentielle de notre société par la promotion du produit "jour A/jour B", qui a influencé favorablement la régularité du trafic marchandises.

En septembre 1988, 94 % des trains du plan TOP sont partis à l'heure ou avec un retard de moins de 20 minutes contre 89 % en septembre 1986.

Grâce aux efforts constants fournis par les gares de triage, grâce aussi aux interventions journalières des dispatchings, aux adaptations de remorque par les agents de liaison M, à la collaboration active entre les services d'organisation et de contrôle du département Transport, nous pouvons conclure que la régularité - tellement nécessaire - du trafic marchandises peut être considérée comme très satisfaisante en 1988.

Pour diverses raisons, 1989 évolue moins favorablement. C'est pourquoi il est de la plus grande importance que les accords relatifs aux grands travaux soient respectés minutieusement et qu'en cas d'incidents, tout soit mis en oeuvre pour limiter les répercussions sur la régularité.

* * * * *

150 ANS DE CHEMIN DE FER AU LIMBOURG

Le 6 octobre 1838, circulait le premier train dans le Limbourg, sur le trajet Landen - St.-Trond. Les années suivantes, le train desservit progressivement la province.

Afin de fêter ces 150 ans de chemin de fer dans le Limbourg, les gares de St.-Trond, Bilzen, Neerpelt, Tongres, Hasselt et Genk organisent, à partir du 15 septembre 1989, plusieurs manifestations et activités p. e. des voyages en train à vapeur, des expositions, des journées portes ouvertes, des visites de cabines de signalisation et de l'atelier de traction diesel de Hasselt, etc ...

Les intéressés peuvent obtenir des renseignements supplémentaires auprès des gares concernées.

L'AVENIR DE SNCB-COLIS

La phase 2 ...

Concentration des activités des centres routiers

Ainsi qu'il a été annoncé dans notre INFO précédent, nous vous informons à propos de la deuxième phase qui a été approuvée par le Conseil d'Administration et qui a d'ores et déjà été partiellement exécutée.

Celle-ci vise principalement l'augmentation de la productivité par une compression maximale des coûts et, partant, une amélioration de la qualité de notre trafic.

Il a été décidé à cet effet de concentrer les activités dans un nombre restreint de centres routiers afin d'utiliser au maximum la capacité disponible. Au cours de sa réunion du 25 avril courant, le Conseil d'administration a pris la décision d'accepter la proposition du département Transport visant à arrêter les activités de prise et remise à domicile par sept centres routiers, dont trois exploités par la filiale SA DEPPAIRE.

Il s'agit des centres de Bruges, Mouscron, Turnhout, La Louvière, St-Nicolas et Verviers (les 3 derniers de Depaire); afin d'éviter une période prolongée d'incertitude à tous les intéressés, la mesure a été appliquée à la date d'entrée en vigueur de l'horaire d'été du service des trains à savoir le 29 mai 1989. Les activités du centre routier d'Arlon seront transférées à Libramont à la date du 25 septembre 1989.

Anticipant quelque peu sur ce qui auparavant était considéré comme la phase 3, le Conseil d'Administration a donné le 25 juillet 1989 son autorisation pour la fermeture des centres routiers de Mons, Louvain et Courtrai (Depaire) et pour l'exploitation par la SNCB du centre de Namur (actuellement Depaire). Ce dernier reprendra également par voie de fusion, les activités d'Ottignies.

L'exécution de cette décision ramenant le nombre de centres routiers à leur niveau définitif avait été fixée au 4 septembre 1989.

Trafic entre centres routiers

Le trafic entre les centres routiers maintenus sera réorganisé de façon à généraliser la livraison de porte à porte jour A/jour B dans toutes les relations se justifiant sur le plan commercial et industriel. A cet effet, **le transport par route** obtient une part plus importante des envois entre les centres, ce qui évite les transbordements; cela permettra également aux centres qui fonctionnent la nuit d'être approvisionnés en début de nuit. Ce système permettra aussi d'éviter la circulation de trains non rentables dont la charge est insuffisante.

Le parc des camions de la SNCB sera renouvelé : 43 nouveaux camions ont été commandés.

Afin de combattre toute monopolisation, le Conseil d'Administration a décidé de limiter la part des transporteurs privés à 2/3 du nombre des secteurs.

Les aspects commerciaux

L'objectif commercial est de nouer avec la clientèle des relations plus étroites. A cet effet, il a été décidé de renforcer la prospection. Deux prospecteurs spécialisés supplémentaires ont été recrutés pour le seul produit EURAIL-EXPRESS, tandis que les autres vendeurs dépendent à présent directement du service des envois de détail. Pour leur permettre de remplir leur mission de façon plus efficace, ils ont été repris dans ces centres routiers où ils disposent du soutien logistique et des moyen matériels indispensables. C'est également dans cette optique qu'il convient d'envisager la campagne de promotion qui démarrera bientôt avec un nouveau logo.

Afin de parvenir à une meilleure perception de notre position concurrentielle et de mieux évaluer nos besoins futurs, une firme spécialisée a été chargée d'une enquête de marché. Son rapport servira de point de départ à la mise au point et à la relance de notre offre en trafic international, ainsi qu'à l'élaboration d'une nouvelle offre express en service intérieur, visant à rentabiliser de façon optimale les atouts de la SNCB, par l'usage de la densité du maillage du réseau IC/IR.

CIRCULATION DE WAGONS COMPOSES D'ELEMENTS ACCOUPLES OU ARTICULES

Depuis de nombreuses années, la circulation de certains wagons composés d'éléments **accouplés ou articulés** est admise sur la plupart des réseaux; il s'agit notamment des wagons porte-autos et des wagons de particuliers. Ces derniers temps, les services commerciaux ont attiré l'attention sur l'intérêt que pourrait procurer, dans certaines circonstances, une utilisation plus prononcée de wagons "réseau" composés d'éléments accouplés. Toutefois, il est rapidement apparu qu'une utilisation plus poussée se heurtait à des difficultés techniques et financières.

Les difficultés d'ordre technique résultaient de l'absence de prescriptions internationales communes relatives aux caractéristiques de tels wagons : qu'entendait-on exactement par wagon accouplé ou articulé, quelles étaient les règles à respecter au point de vue freinage, ... ? Les difficultés d'ordre financier résultaient principalement de l'absence d'un marquage d'identification propre (numéro de wagon à 12 chiffres) permettant d'appliquer un tarif et des redevances de location différenciées en fonction du nombre d'essieux/bogies et de la nature du wagon accouplé ou articulé.

Pour éviter "l'anarchie", il a été décidé d'entamer des études pluridisciplinaires au sein de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Ces études ont notamment débouché sur les résultats suivants :

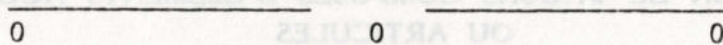
Définition

- un wagon **accouplé** est un ensemble constitué de deux ou même plusieurs châssis-caisses, dont chacun est équipé complètement d'organes de roulement. Cet ensemble est muni aux deux extrémités d'organes de traction et de choc de type classique. L'attelage entre éléments est réalisé au moyen d'organes de type particulier qui ne sont pas désaccouplés en exploitation courante.



wagon accouplé

- un wagon **articulé** est un wagon constitué d'éléments liés entre eux par une articulation située au droit des organes de roulement (essieux ou bogies) intermédiaires. Les wagons articulés ne peuvent évidemment pas être désaccouplés en exploitation courante.



wagon articulé

Identification

Bien qu'ils soient composés de plusieurs éléments, les wagons accouplés et articulés sont considérés comme un véhicule unique sur le plan de l'exploitation, qui ne possède qu'un seul numéro de wagon et ne porte en particulier qu'un seul tableau de charge.

Certaines études sont encore en cours : e. a., la détermination du taux de redevance de location : à l'heure actuelle, ces wagons sont décomptés comme "wagons à 2 essieux".

En ce qui concerne la SNCB, le parc de wagons "réseau" accouplés est de 100 wagons Gbs et 50 wagons Hbis formant respectivement 50 wagons Habbs et 25 Habbis. Actuellement, la SNCB n'envisage pas d'extension de son parc en wagons accouplés.

SUCCES TOURISTIQUE POUR LE RAIL

La saison touristique 1989 n'a pas été un succès que pour nos villes côtières; elle l'a été aussi pour la SNCB.

Le nombre de voyageurs de la gare de Blankenberge a augmenté en juillet 1989 d'environ 50 % comparativement à l'année passée, avec une pointe exceptionnelle de 40.000 voyageurs le 21 juillet.

Deux initiatives récentes sont certainement en rapport avec ce succès, en l'occurrence :

- * pendant les week-ends : le prolongement de l'IC "H" Bruxelles - Denderleeuw - Alost - Gand jusque Blankenberge, avec arrêts supplémentaires à Wetteren et Aalter;
- * pendant la semaine : prolongement des trains L Gand-Bruges vers Blankenberge.

La mise en route de trains directs cadencés vers la côte est fortement appréciée, autant par les voyageurs de la région de la Dendre que par la clientèle des trains locaux entre Gand et Bruges.

Différents trains parmi ceux-ci roulèrent avec une occupation maximale, et il y eut même des problèmes de capacité pendant les jours de pointe.

Le bel été et le succès du Go-pass ont naturellement joué un rôle positif pour contribuer au succès de ces initiatives, à moins que ces réalisations ne soient arrivées au moment idéal pour attirer, avec le beau temps, les jeunes en masse !...

