

A lire dans cette édition

SIV : l'info digitalisée
> page 4

Ligne 50A :
affaissement de terrain
> page 5

La fin des trains de nuit
> page 8

edito

Nous voilà dans l'ère du réseau ouvert - au moins ses grands axes internationaux - aux opérateurs marchandises agréés.

De nouvelles entreprises ferroviaires vont désormais croiser nos propres trains sur l'infrastructure que nous avons établie. Elles seront de deux genres, tout comme dans le transport routier.

Les unes seront des transporteurs, qui agissent pour le compte de tiers, autrement dit, qui acheminent les produits fabriqués par d'autres. Elles seront nos concurrentes directes à l'intérieur du mode ferroviaire car elles travailleront pour la même clientèle.

D'autres seront des filiales ou départements d'entreprises productrices ou distributrices de biens et assureront ce qu'on appelle le transport pour compte propre. En d'autres mots des acheminements pour la maison mère...qui était peut-être notre cliente jusqu'à ce jour.

La Commission européenne a voulu cette évolution de l'univers ferroviaire pour créer une émulation, engendrer une concurrence intramodale propre à relancer l'activité du rail et améliorer la mobilité internationale. Elle nous amène à modifier nos méthodes sans attendre, pour rester compétitifs. Elle devra veiller à ce que nos nouveaux concurrents soient astreints aux mêmes obligations que nous, car la moindre discrimination, positive ou négative, rendrait inéquitables les conditions de concurrence qui fondent l'objectif européen.

24 mai 2003 – Tunnel de Soumagne – Portes Ouvertes pour le personnel

Le samedi 24 mai prochain, la SNCB vous invite à une visite du chantier du tunnel TGV de Soumagne. Ce tunnel à double voie de 6,5 km sera le plus long tunnel ferroviaire de Belgique (lire CAD n°9/2001). Il se situe sur la ligne à grande vitesse qui reliera Liège à la frontière allemande. La réalisation de cet ouvrage d'art représente une prouesse technique pour la SNCB. Nous vous offrons une occasion unique de visiter un chantier comme il en existe peu chez nous.



Pour vous accueillir dans les meilleures conditions possibles, le nombre total de visiteurs est limité à 1200 personnes. Comme cela se déroule un samedi, nous invitons 600 agents qui pourront être accompagnés par une personne de leur choix (pour des raisons de sécurité, les enfants de moins de 12 ans ne sont pas admis).

Le lieu d'accueil est la gare de Liège-Guillemins.

Au départ de Liège-Guillemins, un bus vous emmènera vers le site du tunnel.

Quatre départs de bus sont prévus pour la visite: 9h30, 10h30, 13h30, 15h00.

Le trajet depuis la gare de Liège-Guillemins durera environ 40 minutes.

Sur place, la visite sera libre mais le personnel du chantier se tiendra à votre disposition pour vous renseigner. Il assurera les commentaires et répondra à vos questions.

A la tranchée couverte de Ayeneux (une des extrémités du tunnel), une présentation des travaux en images sera réalisée. Elle vous permettra de découvrir l'évolution des travaux et les phases spectaculaires de creusement du tunnel.

Dans cette même tranchée, une collation vous sera offerte.

La visite durera environ 1h30.

Quatre voyages de retour sont prévus vers Liège-Guillemins:

12h00, 13h00, 16h00 et 17h30.

Les réservations se feront sur inscription auprès du service staff Communication

* soit en envoyant un fax au 911.63776

* ou via courrier électronique à info.projets@b-rail.be

Dans tous les cas, indiquez ce qui suit:

Nom et prénom:
Adresse de travail:
Téléphone de service:
Accompagné - seul ?
Bus choisi le matin:

Dès l'arrivée de votre inscription, vous en recevrez confirmation.

Rappel des horaires:

Départ de Liège	Départ de Soumagne au retour
09h30	12h00
10h30	13h00
13h30	16h00
15h00	17h30

Conseil: n'oubliez pas de vous munir de bottes ou de bonnes chaussures de marche.



Un stand de la SNCB primé parmi les plus beaux de 2002

Le magazine professionnel "Event & Expo" vient de consacrer le stand réalisé par la SNCB au cœur de la gare Centrale de Bruxelles dans le cadre des 50 ans de la jonction Nord-Midi comme "l'un des plus beaux de l'année 2002". Ce magazine destiné aux professionnels du marketing et de la communication a demandé à 14 sociétés conceptrices de stands de foires et salons de désigner les stands qui selon elles ont marqué l'année 2002. La société Publi-Rent a choisi le stand de la SNCB.

→ Parlons environnement

Le développement durable suppose une gestion attentive de l'environnement. Notre milieu de vie, notre santé, le bon déroulement de nos activités en sont tributaires. En même temps, notre activité de transporteur influence l'environnement, de manière plus ou moins forte. C'EST A DIRE se lance dans un tour de Belgique et des problèmes posés - et résolus - dans ce contexte. Un tour qui montrera la variété des situations à gérer et la manière dont les cheminots s'y prennent. Première étape: au bout du pays, un terrain assaini à Stockem, et les 4.000 hectares de bords de voies, sous les trains désherbeurs.

Stockem: récit d'un nettoyage des sols



Déraillement d'un train de marchandises à Stockem le 20 janvier 2000

L'accident de Stockem au début de l'année 2000 fut dramatique car un agent y a perdu la vie. Mais le travail de dépollution du sol qui a suivi fut exemplaire. En voilà l'histoire.

Jeudi 20 janvier 2000

4h15. Un train de marchandises entre en gare de formation de Stockem. Deux locomotives, vingt-deux wagons, 425 mètres au total pour un convoi qui roule trop vite. Les locos dérailent et les seize premiers wagons s'encastrent les uns dans les autres. Le conducteur est tué sur le coup.

4h16, l'alerte est lancée. Agents SNCB, pompiers, gendarmerie, protection civile, ambulanciers, tout qui a un rôle à jouer dans cette catastrophe arrive dans les plus brefs délais. Un comité de crise est mis sur pied, le trafic est interrompu et l'autoroute E411 coupée. C'est que le convoi transporte trois produits dangereux.

Très rapidement dans la journée, le nécessaire est fait pour récupérer ces substances. Le toluène (très explosif au-delà de 5° mais heureusement il gèle !) est transvasé et évacué par Solvay. La célite diatomite (poudre de chaux très fine qui ne peut être inhalée) s'est répandue sur le sol. Muni de masques, les spécialistes de Jet-Inter aidés de la protection civile récupèrent cette poudre délicate.

Enfin, il reste la grande citerne de méthyl-5 hexanone 2 qui est couchée sur le sol. Très volatil, ce produit est un peu moins dangereux que les autres. Il devrait suffire de transvaser le

contenu dans une autre citerne. Mais il y a une grosse surprise ! Gérard Gillet, Ingénieur industriel/principal adjoint, Chef d'arrondissement, a vécu ces événements de très près. Il raconte: "La société J.T.Backer était venue spécialement des Pays-Bas pour réaliser l'opération de transvasement, mais la citerne était vide ! Personne n'avait remarqué que l'accident avait provoqué une petite ouverture. Les 22 tonnes de produit étaient déjà infiltrées dans le sol". La chasse au méthyl est lancée !

La chasse au MIAK

Le méthyl-5 hexanone-2, aussi connu sous le nom MIAK, est inflammable sous forme liquide ou sous forme de vapeur. Il est très irritant pour les yeux, provoque des irritations aux voies respiratoires en cas d'inhalation et des dérangements gastro-intestinaux en cas d'ingestion. Il peut également affecter le système nerveux. Bref, il n'est pas question de laisser ce produit se balader dans la nature, d'autant qu'infiltré dans la nappe phréatique, il pourrait contaminer la Semois voisine.

Dès ce moment, une vaste opération de dépollution va se mettre en place avec plusieurs acteurs: la SNCB, dont l'UCC Environnement, SOS Pollution, la Région Wallonne, la division de l'eau de la SRWE (Société Régionale Wallonne des Eaux).

Première étape: mesurer la pollution. C'est le Service Pédologique de Belgique installé à Leuven-Heverlee et Louvain-la-Neuve qui s'en charge en pratiquant cinq forages équipés de piézomètres qui permettent de contrôler l'eau en profondeur. Il doit également proposer une technique d'assainissement de l'eau souterraine et, ultérieurement, il suivra l'évolution des travaux de dépollution.

Deuxième étape: construire une barrière hydrologique, autrement dit empêcher l'eau polluée de dépasser un certain périmètre. Six puits sont installés à 40 mètres de l'accident en direction de la Semois et le 7^{ème} à l'endroit de la pollu-

tion. Entre le lieu de l'accident et les six premiers puits, les experts estiment le temps de déplacement de l'eau à quatre mois au minimum. Il en faudra en effet un peu plus. La société Ecoterres est chargée de réaliser les puits, d'y installer les pompes et de mettre en place les filtres à charbon actif qui dépollueront l'eau.

Grand nettoyage

Troisième étape: la dépollution. Elle démarre au moment où l'eau polluée atteint les puits, soit juillet 2000. Pendant six mois, le rythme de travail sera intensif. Plus de 100 tonnes de charbon actif sont nécessaires pour nettoyer l'eau. Une fois propre, l'eau est en partie dirigée vers la Semois et en partie distribuée sur le site de pollution pour accélérer le processus. A la fin de l'année 2000, près de 22.000 kilos de MIAK sont ainsi récupérées, soit la quasi-

totalité de ce que contenait la citerne endommagée. Six mois plus tard, soit le 5 juin 2001, le travail de dépollution est définitivement stoppé. Le site est totalement assaini. Surprise, le total de MIAK récolté est alors un peu plus important que ce que contenait la citerne !

Aujourd'hui, Gérard Gillet considère que l'opération fut très instructive: "Je ne connaissais pas grand-chose à la dépollution, je l'avoue. J'ai été surpris par la rigueur tant des mesures que du nettoyage lui-même. Il n'est pas question d'approximation". Un regret tout de même ? "Au moment de l'accident, les médias sont là mais pour expliquer le travail de dépollution sur le long terme, il n'y avait plus personne".



En pratiquant 5 forages, le Service Pédologique de Belgique a mesuré le taux de pollution de l'eau.

4.000 hectares à désherber !



Le train de désherbage pulvérise 3.000 km de lignes 2 fois par an.

La visite d'une construction à l'abandon en dit long sur la vitesse à laquelle la nature s'efforce de reconquérir ses droits. Armes d'apparence innocente, herbes et plantes s'insinuent dans les moindres failles et détruisent facilement ce que l'Homme a construit. Impensable de laisser dame Nature se livrer à son lent travail de sabotage sur les quelque 3.200 kilomètres de voies du chemin de fer, sécurité oblige !

Il y a plante et plante. Lorsqu'elles s'obstinent à envahir les espaces réservés aux voies, ces espèces végétales qui ont pour nom "ronces", "liseron" ou "prêle" menacent tant le drainage de la voie par un colmatage du ballast que les traverses en bois, perturbent le freinage et l'accélération des trains en diminuant l'adhérence des roues sur les rails, entravent le bon fonctionnement des installations mécaniques et électriques, sans compter qu'elles contre-carrent le déplacement du personnel d'entretien le long des voies et représentent un risque d'incendie en période de sécheresse.

Deux fois par an

Bref, autant d'excellentes raisons de faire un sort à ces envahisseurs. "Puisque ces végétations ont la vie dure et croissent rapidement,

de manière sauvage, il s'agit d'employer les grands moyens deux fois par an", explique l'ingénieur principal Willy Bontinck, chef de la division Environnement. Les "grandes manœuvres" s'étalent d'abord sur les deux mois de mai et juin, puis encore six semaines à cheval sur septembre et octobre pour les voies principales. Compte tenu des exigences fondamentales de la sécurité, le traitement des zones constituées par le lit du ballast et les bandes de transition exige le recours aux herbicides. "En Belgique comme partout ailleurs, cette procédure est à ce jour considérée comme la plus efficace. Elle est aussi la plus économique. Enfin, l'opération étant réalisée par des opérateurs spécialisés, le respect de l'environnement est garanti par des dosages minutieusement étudiés. En outre, la SNCB n'adopte que des produits reconnus sans danger, et favorise ceux qui attaquent les plantes par les feuilles et non par les racines. Ceci permet d'éviter le risque de pollution des eaux de surface et souterraines, avec des substances qui s'insinuent profondément dans le sol".

Le train qui tue les mauvaises herbes

L'importance de la zone à traiter – plus de 3.000 kilomètres de lignes, soit près de 4.000 hectares de terrain – impose une méthode à la même mesure. C'est en toute logique un train que l'on charge de la besogne. Le train de désherbage est une machine à ce point spéciale qu'elle n'appartient pas au cheptel de la SNCB. La direction Infrastructure établit un contrat de service avec une société privée qui possède ce type de matériel (depuis 2002, il provient d'une firme britannique), et dispose d'un personnel formé à son utilisation: à bord, trois ou quatre personnes assurent le service, accompagnées par un responsable de la SNCB qui les informe en temps réel de chaque spécificité du réseau. Impressionnant, le convoi se compose de plusieurs voitures: le wagon d'épandage est équipé des rampes de pulvérisation et de la machinerie adéquate. Il est suivi de citernes à eau et

de wagons de stockage pour les produits. Enfin, une voiture est prévue pour le logement du personnel.

"Le travail est réalisé pendant la journée, en fonction d'un planning calculé de manière à éviter la mise hors service des voies principales, et donc de désorganiser le transport des passagers et des marchandises", poursuit notre interlocuteur. "Le convoi évolue à une vitesse maximale de 60 km/h".

Toutes les mesures sont prises pour sécuriser l'opération de manière optimale, les opérateurs étant en mesure d'arrêter instantanément la pulvérisation en cas de nécessité – ceci se fait de toute manière à hauteur des ponts, des tunnels et des passages à niveau. Si l'électronique embarquée assure le réglage automatisé des dosages en eau et en produits, le personnel qui les contrôle peut également les modifier rapidement.

Désherber autrement ?

L'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) a mis sur pied un groupe de travail dont la SNCB fait partie, et qui a pour objet d'identifier les pistes susceptibles de mettre un terme au désherbage chimique ou de le réduire. Qu'il s'agisse d'une action thermique, mécanique ou autre, les alternatives sont loin de briller par leurs qualités. En vrac, citons les risques d'incendie, des résultats décevants pour un coût élevé, et une efficacité si limitée qu'il s'agirait d'augmenter la fréquence des entretiens. Bref, bien qu'il existe encore des possibilités de réduction, le recours aux herbicides nous semble malheureusement toujours incontournable.

Un danger pour la nature et les hommes ?

Si le désherbage est indispensable au maintien en bon état de l'infrastructure ferroviaire, le côté positif de l'opération se trouve diminué

par un potentiel supposé négatif sur le plan de l'environnement – dans son sens le plus général. Bien des gens le perçoivent comme un "mal nécessaire", susceptible de représenter une menace tant pour la faune et la flore que pour les êtres humains qui habitent, se promènent ou travaillent dans le secteur...

"Bien sûr, on ne peut pas nier que chaque produit présente un certain degré de dangerosité", admet Willy Bontinck. "Mais les choses ont fort évolué, dans le bon sens, au cours des dix dernières années. Un choix judicieux des produits – uniquement ceux qui sont autorisés et présentent une toxicité très basse – a permis de limiter considérablement les retombées négatives".

Nocivité très réduite

Soucieuse du respect de l'environnement, la SNCB privilégie les méthodes les moins agressives, en limitant le recours aux herbicides pour l'entretien d'une zone circonscrite aux voies proprement dites et aux bandes de transition entre le(s) ballast(s) et les talus: "Ils ne sont jamais utilisés pour les accotements ni pour les talus, où le traitement s'effectue de manière mécanique. Comme pour les arbres et les buissons, coupés régulièrement..."

Les plus récentes analyses démontrent que depuis 1990, la SNCB est parvenue à diviser par dix la nocivité de ses épandages. Faisant l'objet d'un dosage rigoureusement contrôlé et réduit au minimum, les herbicides sélectifs sont moins persistants que par le passé – autrement dit, ils demeurent moins longtemps dans le sol.

"A ceux qui pensent qu'avec nos milliers de kilomètres de voies à entretenir, nous figurons parmi les principaux pollueurs du pays, il suffit de dire que la SNCB utilise moins de 0,5% (en termes de volume) et moins de 0,03% (en termes de nocivité) de la totalité des pesticides utilisés en Belgique et que nous continuons notre recherche afin de diminuer davantage le recours aux produits chimiques".



SIV : l'info digitalisée

Le Système Information Voyageurs prend ses origines auprès de nos collègues des chemins de fer danois. Il a pour but d'améliorer les informations relatives à la marche des trains pour la clientèle. Il complète les annonces vocales effectuées par le personnel roulant.



Le nouveau matériel ferroviaire de la SNCB est équipé d'un système informatique qui permet la diffusion de messages à la clientèle. Des petits écrans digitaux placés à l'intérieur et à l'extérieur des voitures affichent les destinations et les arrêts prévus sur le parcours du train. A l'heure actuelle, ce sont les voitures I 11, les AM 96 et les M 6 qui sont équipées de ce double affichage. Les autorails AR 41 sont uniquement équipés d'un affichage extérieur donnant la destination du train.

Pour en savoir plus ...

C'EST À DIRE a rencontré **Jean-Pierre Mathieu**, instructeur auprès du

personnel d'accompagnement des trains, le responsable S.I.V. chez Voyageurs National.

"Dans chaque voiture I 11 et M 6, un ordinateur avec un système électronique a été installé. Par contre, dans les AM 96, cette installation se situe dans chaque automotrice soit dans une voiture sur trois.

Au départ du train, l'accompagnateur de train introduit les données relatives à la marche du train. Quant à la procédure, elle est établie par mes soins à Voyageurs National, précise Jean-Pierre Mathieu. Je prépare les itinéraires des trains et je leur donne un numéro jusqu'au prochain change-

ment d'horaires. A ce moment, les ordinateurs de 163 I 11, 120 AM 96 et 210 M6 doivent être programmés. Pendant une nuit, une petite équipe de 10 personnes parcourt le réseau afin de réaliser les changements à effectuer dans la plupart des voitures. Naturellement, quelques unes restent encore à programmer la semaine suivant le changement d'horaires. Cela doit faire l'objet d'une organisation précise afin de pouvoir localiser les voitures".

En résumé, le système S.I.V. donne aux voyageurs des informations telles que: la destination du train, les arrêts prévus sur son itinéraire, des messages plus particuliers lors de changements d'horaire ou de changements temporaires dans la circulation des trains... Les accompagnateurs de trains peuvent également intervenir au niveau de l'information de service (incidents, accidents, minibar, places assises libres...). D'ailleurs, ils ont reçu une formation à ce sujet.

Jean-Pierre Mathieu conclut: "Le fonctionnement du S.I.V. est basé sur le temps de parcours entre les arrêts prévus, la distance entre ces arrêts et enfin sur la commande d'ouverture et la fermeture des portes".

Les paramètres -distance et temps- fonctionnent suivant le même principe et se complètent. Lorsque le nombre de kilomètres et le temps de parcours sont atteints, le S.I.V. donne l'indication

suivante: "Nous arrivons à ...". Si un de ces deux paramètres n'est pas respecté, l'autre continuera à marcher. C'est une garantie du système. Par exemple, en cas de retard de train: le temps de parcours est dépassé mais pas la distance; idem si la distance est interrompue et pas le temps de parcours.

Le troisième paramètre est basé sur l'ouverture et la fermeture des

portes, il n'est pas possible d'annoncer une gare erronée. D'où, la nécessité de réunir ces trois paramètres pour que les messages fonctionnent !



portes. Lorsque les trois paramètres -kilomètres, temps et commande ouverture des portes- sont réunis, le S.I.V. donne l'indication suivante: "Gare de ...". C'est ainsi que si le train suit son parcours normal, s'arrête aux gares prévues et qu'il y a ouverture et fermeture

Collaboration avec Child Focus pour retrouver les enfants disparus

La SNCB fournit depuis déjà 5 ans un appui logistique à Child Focus lors des campagnes de recherche d'enfants disparus.

En 1998, Child Focus (Centre européen pour enfants disparus et sexuellement exploités) a demandé à la SNCB d'organiser la diffusion urgente dans les gares d'affiches signalant la disparition d'enfants. La SNCB, société citoyenne, dispose en outre d'une

logistique adaptée. Elle a donc immédiatement décidé de soutenir les activités de Child Focus.

La SNCB a développé une procédure qui permet d'imprimer des affiches de grand format, de les diffuser et de les apposer dans plus de 70 gares du pays. Dans les 24 heures qui suivent la décision de lancer l'annonce de la disparition, les affiches sont dans les gares. L'engagement de la SNCB

vaut 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

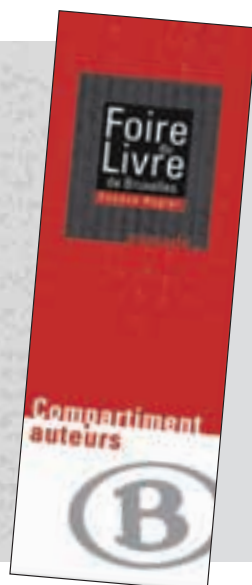
De plus, les accompagnateurs, le personnel de quai et les agents de guichet disposent d'affichettes de Child Focus avec tous les renseignements sur les disparus.

En 2002, la SNCB a été sollicitée 5 fois par Child Focus pour diffuser un avis de recherche urgent.

Avis aux lecteurs assidus ...

En collaboration avec la "Foire du livre 2003", la SNCB a édité un recueil de nouvelles intitulé "Compartiment Auteurs". Ce recueil comporte cinq nouvelles inédites qui font la part belle au voyage et à l'évasion. Leurs auteurs sont de jeunes écrivains belges à découvrir ou à redécouvrir: Nicolas Ancion, Thierry Bellefroid, Dominique Costermans, Xavier Deutsch et Carl Norac. Si vous souhaitez recevoir un exemplaire de ce recueil, écrivez-nous, en n'oubliant pas de mentionner vos coordonnées et précisant le nombre d'exemplaires que vous souhaitez, à l'adresse suivante:

Service Staff Communication
CO.032 section 26/2
ou en téléphonant au 911/63750.



Dans la presse *Het Laatste Nieuws* du 18 janvier 2003

BASTA : La police des chemins de fer lutte ardemment contre les agressions

Bruelles- La police des chemins de fer veut en finir avec les agressions dans les gares bruxelloises avec une action de grande envergure. Depuis cette semaine, se déroule l'opération BASTA (Best Allen Samen Tegen Agressies, ce qui signifie Tous ensemble contre les agressions). Cette opération BASTA sera clairement visible tout le mois de janvier et de février. Avec une présence intensifiée, la police veut dissuader les agresseurs potentiels et renforcer radicalement le sentiment de sécurité auprès des voyageurs. L'objectif est également d'agir contre les voleurs, la tire, cambrioleurs et revendeurs de drogue.

Concrètement, les agents en civil seront en permanence dans les gares. Ils s'occuperont aussi de la surveillance des suspects. S'il devait y avoir une intervention, ils peuvent compter sur l'appui des quipes canines et des agents en uniforme.

Pour cette opération, la police des chemins de fer est temporairement renforcée par un trentaine d'agents de la police fédérale. Ils peuvent toujours demander des renforts supplémentaires. L'opération a déjà récolté ses fruits puisque cette semaine des arrestations ont déjà eu lieu.

Alarme à Ternat: affaissement de terrain!

Le 11 février s'est produit sur la ligne 50A, à hauteur du km 16 à Ternat, un grave affaissement de terrain dans la berme de chemin de fer. La voie s'y situe à une dizaine de mètres au-dessus du niveau du sol. La terre s'est effondrée de manière spectaculaire sous la voie en direction de Gand sur une distance de 30 m. Heureusement que les services compétents étaient déjà aux aguets et qu'ils ont eu le temps de voir venir.



La ligne 50A a été posée il y a 80 ans. A cause de son sous-sol limoneux et marécageux, la zone autour du "km 16" est connue depuis longtemps pour être difficile à gérer sur le plan du régime des eaux. Dès le début, le tronçon a subi bon nombre d'affaissements et c'est ainsi qu'au cours des années 60 et 70, on a remplacé au total un million de mètres cubes de terre afin d'améliorer la stabilité. Dans un passé plus récent, d'autres mesures d'amélioration ont été prises. Pas plus tard que l'été dernier, il y a encore eu un apport de terre et la berme a été renforcée par des pilotes et des filets anti-érosion. Ces derniers mois, des conditions atmosphériques défavorables ont concouru à une détérioration de la situation.

L'esprit d'équipe et de méthode a permis d'éviter le pire

Raf Cosyn, ingénieur en chef Infrastructure, raconte qu'en janvier, les équipes d'entretien avaient réguli-

èrement repéré des tassements de quelques millimètres. "Cela a déclenché l'organisation de mesurages plus fréquents", explique-t-il. "Ceux-ci ont révélé que le rythme d'affaissement commençait à s'accroître. Dès le 7 février, nous avons décidé d'abaisser la vitesse à 80 km/h sur la section Bruxelles-Gand, voie A. En effet, des sondages laissaient craindre un risque de glissement dans le sous-sol. C'est pourquoi nous avons décrété une surveillance constante du 'patient' le week-end en recourant à des méthodes de mesurage classiques."

La vitesse autorisée sur la voie A a une fois de plus été abaissée le 10 février. La circulation des trains fut interdite le mardi 11 février au matin. Une limitation de vitesse stricte à 20 km/h a été imposée sur la voie vers Bruxelles.

"Un tel affaissement connaît un développement exponentiel. Au début, il n'est question que de quelques millimètres par semaine, ensuite on passe à quelques centimètres à l'heure. C'est comparable

au processus d'une naissance." Roland Coppens dirige la division Ouvrages d'art. Il raconte: "A 17 heures, l'assise de la voie s'était affaissée d'un demi-mètre sur une distance de 30 mètres. Nous pouvions entendre craquer les filets anti-érosion. La borne hectométrique a tout simplement été emportée."

Grâce à la vigilance du personnel et à l'application de procédures strictes, ce phénomène incontrôlable n'a pris personne par surprise et le pire a pu être évité.

Il est impossible de citer toutes les personnes qui furent impliquées dans le planning et l'exécution des mesures. Un rôle clé a été joué par Jan Campens, fonctionnaire dirigeant Ouvrages d'art, l'Ing. Paul Pedé, chef d'arrondissement Denderleeuw-Alost, Wim Hendrickx, Ing. Voies et IR Kurt Roeland et leurs collaborateurs.

Mesures relatives à la circulation

La ligne 50A est l'une des plus intensément desservies du pays: à l'heure

de pointe, ce sont quelque 18 trains à l'heure et par sens de circulation qui se succèdent toutes les trois minutes. Il n'en fallait pas plus pour prendre la situation très au sérieux. Le 11 février s'est tenue une réunion de crise avec tous les acteurs de Réseau en vue d'élaborer un plan d'urgence assorti à la mise hors service de la voie A. Il a été décidé que le matin, le trafic (pour l'essentiel) vers Bruxelles pourrait emprunter la voie B et que l'autre direction serait déviée via Jette et la ligne 28. Après la pointe, l'ordre de priorité serait inversé.

Willem Van Schoor, chef de division à Réseau: "On s'est tout d'un coup rendu compte que, sur la ligne 28 servant d'itinéraire de déviation, il manquait carrément 300 mètres de voies. Dans la nuit du 11 au 12 février, les équipes ont réussi à les remettre en place. A 6 heures du matin, ce segment était redevenu praticable ... et ce à vitesse normale!" Après ça, n'allez plus raconter qu'à la voie, on n'est pas capable de maintenir le cap ...

Mais que serait-il donc arrivé si la voie B avait également dû être mise hors service? En effet, l'un des portiques de caténaires était surveillé de près car il menaçait de s'affaisser, rendant tout trafic impossible. "Dans la nuit du 11, on a encore élaboré un plan d'urgence au cas où. Le 12, tout le monde était déjà au courant", déclare Willem Van Schoor avec un enthousiasme communicatif. Pendant ces premières heures de grande fébrilité, chacun a donné le meilleur de soi-même. "Tous ont fourni un travail d'équipe formidable: les gestions régionales du trafic, les gares, le personnel des trains, tous les intéressés qui ont essuyé les premiers coups."

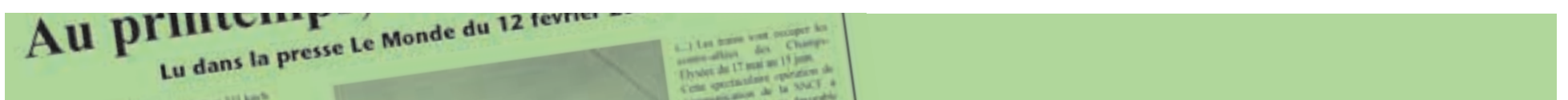
Evolution des réparations

En concertation avec des experts universitaires, les ingénieurs ont opté pour une solution radicale afin de stabiliser l'assise pour toujours. On utilise une technique de forage permettant

de pousser dans le sol des pertuis de 9 à 14 mètres de long comblés immédiatement par du béton et des armatures en fer. Ces "clous" garantissent la stabilité de la voie encore en service pendant l'excavation du sous-sol de mauvaise qualité. Ce n'est qu'une fois que la mauvaise terre eut été entièrement enlevée qu'on a pu entamer l'érection du nouveau talus - avec du matériel plus solide cette fois.

Cela ne s'est pas fait sans mal. Les techniciens ont dû s'affairer dans une berme ferroviaire dont la composition leur était inconnue. Roland Coppens, qui supervise les travaux, en donne un exemple: "Une équipe d'ouvriers a pu procéder à 26 forages. Mais l'équipe suivante a dû se contenter de 12!" Cela a donc pris plus de temps que prévu. Mais la solution radicale retenue se révélera plus rentable à long terme.

Le 4 mars, le trafic ferroviaire a retrouvé son aspect normal, si ce n'est une limitation de vitesse temporaire à 80 km/h sur la nouvelle voie. Le rodage de cette voie s'est terminé le 12 mars et les trains ont de nouveau pu circuler à 160 km/h.



Lu dans la presse *Le Monde* du 12 février 2003

Au printemps, des trains seront installés sur les Champs-Élysées

(...) Les trains vont occuper les contre-allées des Champs-Élysées du 17 mai au 15 juin.

Cette spectaculaire opération de communication de la SNCF a trouvé un accueil très favorable auprès du maire de la capitale. La Ville a en effet accepté de mettre gratuitement l'une des plus célèbres avenues du monde à la disposition de l'entreprise publique pour son exposition le Train capitale.

Plusieurs centaines de mètres de rails seront installés sur la contre-allée sud, entre la place de la Concorde et le rond-point des Champs-Élysées. Ils permettront la mise en place, en une nuit, de 30 machines retraçant 150 ans d'histoire du transport ferroviaire en France. Les promeneurs pourront découvrir des machines sorties, pour

l'occasion, du Musée du chemin de fer de Mulhouse. Il y aura le Buddicom Saint-Pierre de 1844, la plus ancienne des locomotives françaises; la Crampton, qui avait atteint 120 km/h en 1852, et la fameuse BB 9004 électrique, détenteuse du record de vitesse sur rail en 1955, avec 331 km/h.

Une ligne phare

La SNCF exposera aussi le TGV qui a battu le record d'endurance en reliant Calais-Marseille en 3 heures 29, en 2001. Les nouvelles rames de la troisième génération des trains grande vitesse, conçues par de grands designers, pourront être visitées par les Parisiens et les touristes. Les trois principaux constructeurs de trains —

Alstom, Bombardier et Siemens — devraient participer au financement de cette opération de promotion du transport ferroviaire, dont le montant n'est pas connu. Pour la SNCF, selon son PDG, Louis Gallois, le coût ne devrait pas dépasser celui d'une campagne classique de publicité.

L'entreprise publique en profitera pour exposer les nouveaux trains Corail et les autorails grande capacité, ainsi que les tram-train, la nouvelle génération de tramway, capables de desservir aussi bien les lignes traditionnelles que les réseaux ferroviaires urbains. Elle retrouvera, place de la Concorde, le site même de la première station du tramway électrique, ouverte à Paris en 1881.

Dimanche 1er juin, une ligne phare, construite pour une seule journée, verra circuler sur les Champs-Élysées un des trains exposés. Après la Grande Moisson, organisée par les agriculteurs, sur des champs plantés au pied de l'Arc de triomphe, en 1990, et les champs d'aviation, et ses vieux coucous en 1998, l'exposition le Train capitale espère attirer des millions de visiteurs.

Karel Vinck a rencontré les cadres supérieurs

Ce mercredi 26 mars, l'Administrateur délégué a rencontré les cadres supérieurs de l'entreprise pour esquisser les priorités de 2003 et aborder le plan d'entreprise 2003-2007.



Le contexte actuel de l'entreprise, a-t-il rappelé, est inconfortable: l'environnement économique est morose, la situation financière de la SNCB difficile et la libéralisation des trafics ferroviaires change fortement les règles du jeu.

Priorités de 2003

Karel Vinck a rappelé les priorités de 2003.

→ Première priorité: un service de qualité

En 2002, la ponctualité moyenne (avec neutralisation) a été de 95,2%. Les enquêtes Qualité menées auprès des voyageurs don-

nant des résultats meilleurs qu'en 2001: 7,15/10 en 2002, contre 6,84 l'année précédente. Outre la **sécurité**, qui reste une exigence incontournable, les priorités de notre action doivent être la **ponctualité, la propreté et un maximum de places assises**. Des groupes de travail étudient ces thèmes sous la conduite d'Antoine Martens, Jean Denayer et Daniel Derochette.

→ Deuxième priorité: les activités "cargo"

Dans le nouveau contexte concurrentiel européen, il faut fondamentalement revoir les activités "cargo" qui, dans l'état actuel, ne

sont pas rentables.

Pour ce faire, toutes les activités fret sont regroupées au sein d'une seule entité, la Direction MARCHANDISES. IFB est progressivement assainie. Le projet "New Cargo" est lancé: il vise notamment à attribuer les moyens de production nécessaires à l'activité Cargo, à organiser le Cargo Operations Center, à diminuer les coûts de wagons, à auditer le fonctionnement opérationnel, à mettre en place un suivi automatique des trains de marchandises.

Le défi: arrêter les pertes de l'activité, améliorer la productivité et les prix, défendre nos parts de marché et se faire une place de choix dans le marché européen.

→ Troisième priorité: la situation financière et opérationnelle

Pour ne pas hypothéquer l'avenir, la SNCB doit maîtriser les pertes financières et opérationnelles dont elle est responsable, soit 20 % des pertes totales.

Pour assainir la situation en 2003, la SNCB doit réaliser des économies de coûts de 15%, une évaluation des structures opérationnelles et une augmentation de la productivité.

Sur le plan social, Karel Vinck a été clair: **les 1.200 départs naturels ne seront pas remplacés cette année mais qu'il n'y aura aucun licenciement**.

Des négociations sont en cours pour voir comment mettre en place le protocole d'accord social en matière d'interruption de carrière.

"L'assainissement de la situation ne doit pas nous empêcher d'aller de l'avant", a poursuivi l'Administrateur délégué. A cet égard, le plan d'investissements 2003, même réduit, prévoit la poursuite des projets engagés, le maintien du niveau de sécurité et des efforts continus d'amélioration du service aux clients.

Plan d'entreprise 2003-2007

Karel Vinck a aussi expliqué que la direction de l'entreprise planchait en ce moment sur un plan d'entreprise 2003-2007 à présenter au nouveau gouvernement.

Ce plan d'entreprise devra prendre en compte les valeurs de l'entreprise: efficacité, ouverture d'esprit et confiance mutuelle, travail d'équipe, prise de responsabilité et d'initiative, sans oublier le plaisir que l'on a au travail. Le plan définira les grandes options stratégiques, les performances opérationnelles, l'offre de service et de prix et les investissements.

Karel Vinck a rappelé que l'élaboration du plan d'entreprise sera liée à un nouveau contrat de gestion, à un plan social respectueux du personnel et économiquement viable pour l'entreprise.

Un "memorandum" sera aussi présenté au nouveau gouvernement sur les organes de gestion, la mise en oeuvre des directives européennes, la reprise de la dette (7 milliards d'euros fin 2003).

Ce que Karel Vinck attend de la hiérarchie

2003 est une année "test" pour les cadres de l'entreprise. L'Administrateur délégué a esquissé les responsabilités de la hiérarchie: elle doit contribuer à la transformation de la SNCB, en étant très rigoureuse dans la mise en place des actions 2003, **en écoutant et parlant fréquemment et efficacement avec les équipes**, par son comportement et sa loyauté aux valeurs de l'entreprise. Et ce, même si aujourd'hui toutes les réponses ne sont pas encore disponibles...

Karel Vinck a aussi rappelé l'importance qu'il accordait à la communication interne et a exprimé son souhait de la voir s'intensifier. Pour cela, de nouveaux outils seront mis en place pour l'améliorer.

Le plus petit endroit dans le train

Les voyageurs accordent beaucoup d'importance à la propreté et au confort des trains. Et donc aussi à l'état des toilettes.

La SNCB suit avec beaucoup d'attention les évolutions techniques dans ce domaine particulier. Du chemin a été parcouru pour aboutir aux systèmes de toilettes actuelles.

Ne pas utiliser pendant l'arrêt en gare

La plupart d'entre nous se souviennent des anciennes toilettes équipées d'un tuyau de déversement débouchant directement sur la voie. Dans ce système, il faut pousser du pied sur une pédale pour actionner la valve d'évacuation située sous la toilette et ainsi ouvrir le réservoir d'eau. L'eau continue de couler -

mais pas sous pression - aussi longtemps que la pédale reste enfoncée. Les nouveaux modèles de ce système sont équipés d'un bouton-poussoir destiné à l'ouverture électrique ou pneumatique de ces valves.

Ces types de toilettes présentent de nombreux inconvénients. D'abord, leur utilisation est interdite en cas d'arrêt. Il est ensuite malaisé de maintenir le tuyau de déversement dans un état de propreté absolue. Celui-ci peut geler ou se boucher. A vitesse élevée, l'évacuation reste difficilement fermée en raison des courants d'air: ce qui n'est pas très confortable... De plus, la consommation d'eau est élevée à chaque évacuation.

Systèmes modernes fermés

Les systèmes modernes fermés sont équipés d'un grand réservoir installé sous les voitures. Un mécanisme y est installé afin de pousser les évacuations vers le réservoir. Lorsque l'utilisateur enfonce le bouton de la chasse d'eau, il déclenche le dispositif d'aspiration qui dirige le contenu vers le réservoir de rétention via un réservoir auxiliaire. Un demi-litre d'eau suffit pour chaque chasse. Cette faible consommation d'eau permet jusqu'à 400 utilisations des toilettes - lavage des mains compris - avant de devoir remplir à nouveau le réservoir. Ce système moderne a permis d'éliminer les inconvénients du passé: tout est fermé hermé-

tiquement; il n'y a pas de différence de pression gênante à vitesse élevée; le tuyau de déversement est séparé du compartiment toilettes et la consommation d'eau est limitée.

WC occupé?

Quand une toilette est fermée, cela ne signifie pas toujours qu'une personne l'occupe pendant une durée prolongée. Lorsque le réservoir d'eau est vide ou le réservoir de rétention complètement plein, la porte se verrouille automatiquement. Cela arrive aussi quand les conduites sont bouchées. Simplement, il peut arriver qu'il y ait un dérangement électrique ou électronique.

"Train Découverte": les profs donnent un 9/10



"Train découverte" façonne la clientèle de demain... et peut-être aussi le personnel de l'avenir.

Depuis quelques années scolaires se déroulent l'opération à succès "Train Découverte". Celle-ci permet aux élèves des 3e et 4e années de l'enseignement fondamental de se familiariser avec l'univers du train d'une manière ludique. Un membre du personnel effectue avec les enfants une visite guidée de la gare. Ils reçoivent des brochures et peuvent surfer sur un site qui leur est spécialement destiné. Récemment, une enquête a été organisée pour permettre aux professeurs de donner leur opinion sur l'opération Train Découverte. Ceux-ci ont pu

ainsi évaluer, en donnant des points, évidemment, la qualité de l'accueil, des explications données aux enfants, de la documentation, des prix offerts dans le cadre du jeu concours... L'action Train Découverte a reçu un accueil dépassant les 9/10. Près de 95 % des enseignants interrogés conseilleraient à leurs collègues de participer à Train Découverte et 92,5 % seraient prêts à revenir l'année suivante avec d'autres classes. Ces résultats constituent un encouragement pour la SNCB et un coup de chapeau pour la compétence et l'enthousiasme des guides.

"Gare du midi" : sentiments mitigés

De nombreuses réactions témoignent de l'intérêt des cheminots pour la série "Gare du Midi" de la chaîne flamande VTM, il y en a des bonnes, des mauvaises, voire des critiques. De même pour ceux qui ont donné l'autorisation de filmer, la série n'a pas répondu à leurs attentes. L'objectif était de donner une vision réaliste des activités qui se déroulent devant et derrière les petits écrans de la gare du Midi. Les images ont donc été prises tant les week-ends qu'aux heures de pointe en semaine. Les activités du service intérieur comme de l'international ont été filmées. Toutes les catégories de personnel étaient représentées: dans les voies, le poste de signalisation, les faisceaux, sur les quais,...

Le montage de la production de la série montre une vision tronquée de notre Société et de la gare du Midi: le visage d'une SNCB vieillotte face à la modernité de Thalys et Eurostar. Par exemple, ils ont délibérément utilisé, sans aucune permission, des images de 2 agents de triage, filmées un dimanche plutôt qu'en semaine. Par contre, ils ont mis l'accent sur les VIP et le TGV au détriment du trafic intérieur très intense. Et un certain nombre d'activités et de professions ont été "oubliées".

Voici donc un échantillon des réactions dont vous nous avez fait part.



Dans la série, ce cheminot, responsable d'une brigade de poseurs de voies, était un bon exemple. Ses hommes lui vouent un grand respect pour la manière dont il mène son personnel.

J'ai suivi cette série sur VTM en famille et je dois dire qu'elle était vraiment passionnante. Personnellement, certaines situations ne m'ont pas étonné du tout. Et ce fut encore plus intéressant pour mon épouse et pour mon fils (11 ans): ils se rendent mieux compte maintenant qu'il n'est pas simple de faire rouler un train, de garder la gare propre et à quels problèmes le personnel est souvent confronté.

Tout comme les élèves de troisième et quatrième année qui ont pu en avoir un avant-goût grâce à la formule "Train-découverte", les télé-spectateurs flamands ont à leur tour pu lever le voile sur le quotidien des cheminots. Ce fut une série enrichissante qui à mon avis contribuera à accroître le respect à l'égard de nos collègues ainsi que la faculté de comprendre un certain nombre de situations.

Dernière remarque: ça se passait à Bruxelles. Un grand nombre de collègues dans d'autres régions travaillent dans des conditions bien

moins enviables; ceci pourrait encore donner une autre image.

Les deux nettoyeurs Lievens et Pieters sont accaparés par leur boulot et donnent le bon exemple question mentalité: une approche aussi positive que possible de son job – aussi difficile et monotone qu'il puisse parfois être – et pouvoir relativiser quand il le faut. Si chacun d'entre nous faisait son métier dans le même état d'esprit, nous n'aurions rien à craindre pour notre avenir qui semble pourtant si incertain pour le moment. J'adresse mes plus sincères félicitations à ces deux messieurs!

Ce que j'ai vraiment trouvé très bien, ce sont les images des poseurs de voie obligés de travailler de jour comme de nuit dans des voies sur lesquelles des trains circulent, avec le danger qui en résulte même si tout est fait pour sécuriser les opérations. Dans les trains, on entend parfois dire "qu'ils

sont de nouveau là à bayer aux corneilles". Mais le voyageur n'est pas conscient des risques qu'il y a à se trouver à proximité immédiate des voies.

C'est une série magnifique qui dévoile à un large public le fonctionnement de la SNCB: le service à la clientèle, les problèmes qui se posent au niveau de l'infrastructure et du matériel. Ce fut tout bonnement une révélation pour les gens qui de temps à autre voient passer un train.

Je trouve que la série ne reflète pas bien la réalité. Je n'ai pour ainsi dire vu que des images de voyageurs en Thalys et Eurostar. Où sont passés les autres voyageurs? De plus, la gare a l'air toujours si vide. A-t-on oublié de faire des prises de vues aux heures de pointe?

Confiez s.v.p. la réalisation de programmes sérieux à des professionnels plutôt qu'à des amateurs de sensations fortes à bon marché. Un tel programme ne fait que ternir un peu plus l'image déjà tellement bancal que donne la Société. Le service Communication ou PR n'ont-ils pas pris la peine de visionner les épisodes avant de donner le feu vert à leur diffusion?

Les premières émissions n'ont pas laissé une bonne impression et donnent à M. Vinck le prétexte rêvé pour mettre fin aux abus et porter le fer dans la plaie. Les émissions suivantes se sont révélées de meilleure qualité et donnent une image de la complexité du service des trains. Mais il est toujours bon de faire son mea culpa et de ne pas se contenter de regarder la TV pour voir tout ce qui ne va pas ailleurs.

Je travaille à la SNCB et j'en suis très fier, mais ce qui me frappe, c'est que bon nombre de ces gens-là auraient intérêt à adopter une autre mentalité quand on voit leur façon de concevoir leur métier ou de traiter les autres. Pour le reste, je trouve beaucoup de plaisir à regarder cette émission.

Le documentaire est entaché d'une grande superficialité, il manque de profondeur de vue et donne une image tout à fait tronquée de la réalité. Bruxelles-Midi est bien plus que le Thalys, Eurostar et quelques VIP. Je doute que le voyageur moyen trouve intéressant d'apprendre que le café n'était pas assez chaud au goût de l'une ou l'autre grosse légume. A quand des images du trafic intérieur, une présentation des difficultés de la régulation du trafic, une illustration du rôle du personnel réseau (à l'intérieur comme à l'extérieur) et des images du face-à-face entre des préposés aux guichets et des clients difficiles. La vraie vie de Bruxelles-Midi n'apparaît pas à l'écran.

Le programme ne donne qu'une image partielle de la réalité. J'ai eu l'occasion de travailler quelques années à la gare du Midi. L'ambiance qui y règne est très spéciale. On ne la retrouve nulle part ailleurs. Je suis heureux que ma famille et mes amis aient ainsi pu se faire une idée globale de l'endroit dont je leur ai parlé pendant des années.

C'est peut-être une bonne chose d'avoir réalisé ce genre d'émission. Les clients vont sans doute regarder maintenant les retards d'un autre œil. Je trouve fantastique de diffuser un programme sur le quotidien des che-

mins de fer, mais je regrette que la première émission ait donné l'impression que l'on ne se foule pas trop dans certains services. Et on essaie, par des effets sonores et visuels, de ridiculiser un certain nombre de choses.

Voilà enfin quelqu'un qui montre ce que les gens de l'extérieur ignorent: tout ce que le chemin de fer doit mettre en œuvre pour pouvoir faire circuler un train en toute sécurité et tout ce qui se passe dans une gare. Sans qu'ils s'en rendent compte! Félicitations pour votre programme.

Beaucoup trop "fabriqué", fait de brique et de broc. Comment donner en si peu de temps une image de la réalité? On ferait d'abord mieux de donner plus d'explications sur les divers métiers à la SNCB, de telle sorte qu'un profane puisse se faire une idée convenable des différentes tâches. Trop de stéréotypes (cfr. les agents du triage, la pause-café, les photos de nus dans le local, des agents flânant dans le couloir, etc.). En outre, il est clair que l'équipe qui a réalisé le programme n'a aucune idée du fonctionnement de la SNCB.

D'après moi, le documentaire donne une image tout à fait tronquée des chemins de fer et n'a pas laissé une impression de sérieux dans l'esprit du public. Je trouve dommage que l'on n'ait pas mis en valeur le zèle avec lequel le chemin de fer se consacre tous les jours à sa mission d'entreprise de transport. Il n'y a pas que Bruxelles-Midi à faire preuve d'une activité fébrile; c'est également le cas pour les ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand.

La Quinzaine de la Bonne volonté de la Croix-Rouge

La Quinzaine de la Croix-Rouge, son opération de récolte de fonds annuelle, aura lieu du 24 avril au 8 mai 2003. Des milliers de volontaires s'établiront aux carrefours, à l'entrée des grands magasins et naturellement aussi dans les gares pour vendre leurs vignettes autocollantes.

Grâce à la récolte, les bénévoles pourront cette année encore poursuivre leurs activités. Les volontaires de la Croix-Rouge travaillent gratuitement mais le matériel et les formations coûtent de l'argent. La Croix-Rouge a décidé, cette année, de consacrer les fonds récoltés pendant la Quinzaine à l'Aide à l'Enfance, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Miss Belgique 2003, Julie Taton, ambassadrice de Bonne Volonté de la Croix-Rouge, sera aux côtés des volontaires.

À la Croix-Rouge, les volontaires sont prêts chaque année à se mobiliser, quoi qu'il arrive. Ils enseignent les gestes de premiers secours, visitent les personnes âgées ou isolées, soutiennent les enfants hospitalisés et leurs parents, organisent des camps pour les enfants déshérités, dispensent une assistance psychosociale aux victimes des catastrophes, ... Ils sont également présents à l'étranger.

Achetez leur des vignettes. Dans les gares, ils proposeront une bandelette pour 5 €. En plus, vous aurez la chance de participer au grand concours.



Coup de chapeau à un contrôleur !

Une de nos clientes, madame Denise B. de Waterloo a tenu à souligner le travail remarquable d'un de nos accompagnateurs de train de la ligne Bruxelles-Nivelles.

Voici un extrait de sa lettre à notre Administrateur délégué: "(...) J'emprunte le train depuis des dizaines d'années et n'ai jamais rencontré quelqu'un d'aussi efficace dans son travail. A Uccle-Calevoet, il a invité trois usagers, assis en 1re classe et munis d'un titre de 2e classe, à aller s'installer en seconde classe alors ces usagers arguaient, à tort, qu'il n'y avait plus de place en seconde. Il leur a poliment mais fermement agité le supplément à payer s'ils ne

regagnaient pas leur place ce qu'ils se sont empressés de faire (...). Vous me direz que c'est comme cela que ça doit se passer mais je tiens à souligner que d'habitude, soit les contrôleurs font mine de ne rien voir, soit ne prennent pas la peine de passer. Je peux comprendre qu'il leur arrive souvent de faire l'objet de menaces, d'agressions et qu'ils craignent les représailles mais les voyageurs doivent également être respectés et ça, c'est aussi au contrôleur d'y veiller. (...)

Pourquoi la SNCB supprimera les trains de nuit au départ de la Belgique en décembre 2003

Le Conseil d'Administration décidait début février de supprimer à partir du 14 décembre 2003 l'offre de trains de nuit classiques, y compris les autotrans, organisée par la SNCB, et de réduire dès le 1er août prochain le nombre d'autotrans hebdomadaires vers Narbonne et Saint-Raphaël. Voici pourquoi l'entreprise a pris ces décisions.

Le contexte dans lequel le transport international de voyageurs par train évolue a radicalement changé. C'est très clairement le cas pour les trains internationaux classiques.

Jusqu'il y a peu, le trafic international par trains classiques, et particulièrement les trains de nuit et autotrans, était organisé en coopération entre réseaux qui se prêtaient du matériel, et tant les coûts que les recettes étaient partagés en fonction des distances parcourues sur chacun des réseaux partenaires. Si le trafic international classique n'était pas rentable, le risque par réseau était limité.

Nouveau contexte européen

Le trafic international étant une activité "commerciale" des chemins de fer, il doit donc se soumettre aux impératifs de rentabilité de toute activité commerciale, comme d'ailleurs voulu par la Commission Européenne.

La SNCB doit désormais assumer seule les risques financiers pour les trains qu'elle met en circulation en prenant aussi à sa charge les coûts pour faire circuler ses trains à l'étranger. En contrepartie, toutes les recettes sont pour elle. A titre d'exemple, les recettes perçues pour les trains partant de Denderleeuw en

2002, se sont élevées à 6,4 millions d'euros, tandis que les coûts étaient de 13,7 millions d'euros. La même année, les recettes générées à Bressoux étaient de 1,4 million d'euros et les coûts de 3 millions d'euros.

Coût des sillons en France : +25% en 2003

La SNCB, qui met en circulation de nombreux trains de nuit et autotrans vers de nombreuses destinations touristiques, doit prendre en charge l'entièreté des coûts de mise en circulation de ces trains: le personnel SNCB intervenant en Belgique, les stewards de la CIWLT, les frais d'amortissement et d'entretien du matériel, les coûts du personnel des réseaux étrangers traversés (accompagnements, conduite, ...), les coûts des sillons sur les réseaux traversés, etc. Dans ces estimations pour 2003, la SNCB avait tablé sur une augmentation d'environ 5% des coûts sur les autres réseaux. En réalité, c'est à des augmentations de 20% et plus qu'elle est confrontée.

Augmenter les prix : pas réaliste

La SNCB a analysé et évalué la situation et étudié comment son offre pourrait évoluer dans ce nouveau

contexte, tout en assurant la rentabilité de l'activité. Une des solutions envisagées fut notamment de répercuter cette augmentation des coûts sur les prix. Il s'est avéré que cela ne constitue pas une option réaliste.

Décisions

Le Conseil d'Administration de la SNCB a donc décidé de ne plus proposer de trains de nuit à partir du 14 décembre 2003 et de supprimer les autotrans/trains de nuit classiques organisés par la SNCB.

Seuls le train de nuit à destination de Vienne assuré par les chemins de fer autrichiens et celui pour Berlin/Hambourg organisé par les chemins de fer allemands continueront probablement à circuler quotidiennement au départ de Bruxelles après le 14 décembre 2003.

L'offre SNCB pour l'été 2003 a également été adaptée. A partir du 1er août 2003, le nombre d'autotrans hebdomadaires pour Narbonne diminue. Sont supprimés les trains partant en milieu de semaine. St Raphaël est touché par la suppression de deux circulations en septembre. Rien ne change en revanche pour l'autotrain à destination de Bologne.



Quand nos trains passent les frontières



Nombre de nos locomotives sont autorisées à parcourir les réseaux voisins, acheminant les marchandises hors de notre pays. Petit inventaire.

Pouvoir faire circuler des trains au-delà de nos frontières, c'est bien évidemment indispensable dans le contexte concurrentiel que connaît le transport de marchandises depuis le 15 mars dernier.

En France

Sur l'axe Anvers/Zeebrugge - Louvain - Athus-Meuse - Metz - Saint-Louis, circulent des série 13 SNCB ainsi que des 3000 luxembourgeoises.

De Gand à Lille, des série 12 et des 67400 françaises effectuent des transports de fret. Des série 12 remorquent également des trains entre Charleroi et Aulnoye.

Des locomotives françaises 36000 assurent des trains d'Italie via Aulnoye à Zeebrugge ou Schaarbeek.

Aux Pays-Bas

Des série 25.5 et des 6400 de Railion effectuent le trajet d'Anvers à Kijfhoek (Rotterdam), tandis que des 25.5 vont de Kimkempois à Sittard.

Le réseau néerlandais peut également être parcouru par des série 11, 25.5, 55 (5 locomotives homologuées DB-NS) et 77 (20 locomotives à homologuer NS-DB).

Au Luxembourg

Les série 13 et série 3000 des CFL effectuent des transports de fret vers le Grand-Duché de Luxembourg, notamment sur l'axe Athus-Meuse vers Bettembourg (et au-delà en France). A cela s'ajoutent les locomotives diesel SNCB et CFL.

En Allemagne

Des série 16 (pour les trains légers) et des 225 DB peuvent à l'heure actuelle effectuer des parcours sur les réseaux belge et allemand. S'y ajouteront, prévu au plus tôt pour le mois de juin 2003, des série 55 spécialement équipées des systèmes de sécurités et de signalisation allemand (Indusi) et néerlandais (ATB). Ces locomotives devraient à cette date être homologuées par l'EBA (Eisenbahnbundesamt), l'organisme allemand compétent. L'homologation allemande est aussi demandée pour une vingtaine de locomotives T77. Ces 55 et 77 devraient pouvoir bientôt parcourir le Rhin d'Acier jusqu'en Allemagne.

Dites-le nous!

devient

Votre avis pour Sophie

"Vraag advies aan Annelies" a un tel succès du côté néerlandophone, qu'il nous a semblé bon de revoir le titre que nous avons émis en français. C'est ainsi que dorénavant, vos courriers seront édités sous la rubrique "Votre avis pour Sophie".

Voici le courrier qui a attiré notre attention. Un collègue nous écrit :

"Puisque les conducteurs ont un sac très lourd à porter (+/- 7 Kg de livrets de réglementation et de signalisation), je propose d'installer les livrets de dépannage de chaque engin de traction dans les différents postes de conduite. Cette formule allégerait d'environ 5 kilos le poids que nous (les conducteurs) portons. Les 5 Kg ne représentent que le poids des livrets, il faut encore compter le poids de nos boisson et casse-croûte, sans oublier le poids du sac lui-même. Les conducteurs souffrent de plus en plus de maux de dos. Cela peut provoquer des absences pour maladie et réduire ainsi le nombre de conducteurs disponible".

Un conducteur de Hasselt.

Le plan informatique de la Direction Trains prévoit qu'en 2005, un PC portable pourrait être mis à la disposition des conducteurs. Mais le budget doit encore être approuvé par les hautes instances.

A l'heure actuelle, des essais sont effectués sur les locomotives diesels série 77 où le livret de dépannage est placé dans le poste de conduite. Ce test sera prochainement évalué.

Mais la formule du sac à dos est une solution intéressante que "Trains" étudie sérieusement. Il est par ailleurs déjà utilisé dans d'autres réseaux pour son confort pour le dos. Ces propositions seront analysées et débattues par les organes paritaires de "Trains".

Service éditeur : UCC Communication, 042 Medias internes avec Anne-Catherine, Jean-Paul Dumoulin, Exelmans Graphics, Leo Goossenaerts, Yves Goux, Els Houbrechts, Julie Kermorvant, Alain-Pierre Meeus, Denis Moinil, Jan-Hein Prieels, Serdu, Jean-Pierre Vantighem, Annelies Van Wijmeersch
Production Impression et distribution: Facility management
Correspondance C'EST À DIRE CO.042 - Section 26/2, rue de France 85 à 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

